

## DECYZJA KOMISJI

z dnia 20 grudnia 2006 r.

dotycząca systemu pomocy wprowadzonego przez Francję na mocy art. 39 CA kodeksu podatkowego (*code général des impôts*) – pomoc państwa nr C46/2004 (ex NN65/2004)

(notyfikowana jako dokument nr C(2006) 6629)

(Jedynie tekst w języku francuskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/256/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

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

po zaproszeniu zainteresowanych stron do przedstawienia swoich uwag zgodnie z wymienionymi artykułami<sup>(1)</sup> i po uwzględnieniu tych uwag,

a także mając na uwadze, co następuje:

## I. PROCEDURA

(1) Pismem z dnia 19 lutego 2004 r. (D/51178), Komisja zwróciła się do władz francuskich z wnioskiem o przekazanie informacji dotyczących podstawowych założeń leasingu podatkowego zastosowanego na korzyść niektórych przedsiębiorstw posiadających zezwolenie ministra finansów, wprowadzonych art. 77 ustawy nr 98-546 z dnia 2 lipca 1998 r., dotyczącej różnych przepisów natury gospodarczej i finansowej<sup>(2)</sup>. Pismem z dnia 18 marca 2004 r. władze francuskie poprosiły o przedłużenie terminu, który został im wyznaczony w celu dostarczenia wymaganych informacji. Pismem z dnia 3 maja 2004 r. (A/33117) Komisja otrzymała wyżej wymienione informacje od władz francuskich. Pismem z dnia 6 lipca 2004 r. (D/54933) Komisja poprosiła władze francuskie o przedłożenie dodatkowych informacji, które zostały jej dostarczone 2 sierpnia 2004 r. (A/36007).

(2) Pismem z dnia 14 grudnia 2004 r. (D/205909), Komisja dostarczyła władzom francuskim decyzję nakazującą wszczęcie formalnego postępowania wyjaśniającego zgodnie z art. 88 ust. 2 Traktatu. Decyzja ta została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*<sup>(3)</sup>. W tej decyzji Komisja zwróciła się z prośbą do Francji oraz

zainteresowanych stron do przedstawienia ich uwag w określonym terminie.

(3) Pismem z dnia 6 stycznia 2005 r. (A/30266), i kolejnym z dnia 4 lutego 2005 r., władze francuskie zwróciły się z wnioskiem o przedłużenie tego terminu. Komisja przychyliła się do tych wniosków pisemnie, odpowiednio pismem z dnia 11 stycznia 2005 r. (D/50220) oraz z dnia 16 lutego 2005 r. (D/51190).

(4) Dnia 15 marca 2005 r. (A/32251) Komisja otrzymała uwagi władz francuskich. Otrzymała także, w wyznaczonym terminie, uwagi szesnastu zainteresowanych stron, które zostały przekazane władzom francuskim 9 czerwca 2005 r. (D/54454).

(5) Pismem z dnia 7 lipca 2005 r. (A/35587) władze francuskie poprosiły Komisję o przedłużenie terminu, który został im wyznaczony w celu skomentowania uwag zainteresowanych stron. Komisja przychyliła się do tej prośby i władze francuskie ostatecznie przekazały jej swe uwagi pismem z dnia 20 lipca 2005 r. (A/35981).

(6) Pismem przekazany pocztą elektroniczną dnia 2 marca 2006 r. (A/31655), władze francuskie przekazały Komisji dodatkowe uwagi dotyczące przedmiotowego systemu.

## II. SZCZEGÓŁOWY OPIS SYSTEMU

(7) Zgodnie z akapitem pierwszym art. 39 C kodeksu podatkowego (zwanego dalej KP), amortyzacja składników aktywów przekazanych w leasing lub przekazanych do dyspozycji w jakiegokolwiek innej formie jest rozłożona na zwykły okres użytkowania.

(8) Artykuł 77 ustawy nr 98-546 wprowadza do KP dwa przepisy mające na celu walkę z uchylaniem się od płacenia podatków przy finansowaniu ruchomości przez spółki osobowe i grupy interesów gospodarczych (GIG)<sup>(4)</sup>.

(4) Zobacz artykuły nr L 251-1 do L 251-23 kodeksu handlowego i art. 239c KP. Według tych artykułów, GIG jest związkiem dwóch lub kilku osób fizycznych lub prawnych, posiadającym osobowość prawną. Jej celem jest ułatwienie lub rozwój działalności gospodarczej swych członków, poprawa lub zwiększenie wyników tej działalności. Jej działalność musi mieć związek z działalnością gospodarczą jej członków i nie może mieć charakteru dodatkowego w stosunku do niej. GIG nie jest zasadniczo płatnikiem podatku od osób prawnych. Każdy członek grupy jest jednak osobiście płatnikiem podatku dochodowego od osób fizycznych lub podatku dochodowego od osób prawnych, w zakresie zysku związanego z jego prawami. Członkowie GIG są natomiast w sposób nieograniczony i solidarnie odpowiedzialni za zobowiązania grupy całym swym majątkiem.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 89 z 13.4.2005, str. 15.

<sup>(2)</sup> Dziennik urzędowy Republiki Francuskiej nr 152 z dnia 3 lipca 1998 r., str. 10127.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 89 z 13.4.2005, str. 15.

- (9) Artykuł 39 C akapit drugi KP przewiduje także, że stanowiąca koszt uzyskania przychodu amortyzacja składnika aktywów przekazanego w leasing przez GIG nie może przekraczać wartości pobieranej przez nie opłaty leasingowej, pomniejszonej o pozostałe należne opłaty związane z tym składnikiem.
- (10) W rzeczywistości, ze względu na degresywną metodę amortyzacji i koszty finansowe, które, z definicji, są skoncentrowane na pierwszych latach użytkowania składnika aktywów, GIG wykazują znaczne straty w tych latach i zaczynają wykazywać zysk w drugim okresie, gdy suma otrzymywanej opłaty leasingowej przekracza wszystkie wykazane wydatki (amortyzacja oraz wliczone koszty finansowe). Ponieważ GIG objęte są przepisami dotyczącymi spółek osobowych, straty, które wykazują w pierwszych latach działalności, są odliczane od opodatkowanych zysków wypracowanych przez jego członków w ramach ich bieżącej działalności. Ustalenie limitu amortyzacji przewidzianego w artykule 39 C akapit drugi, KP ma więc na celu przeciwdziałanie nadmiernemu wykorzystywaniu tego typu finansowania mającemu na celu optymalizację podatkową.
- (11) Jednakże do KP zostało wprowadzone odstępstwo od tego ograniczenia, wprowadzające system amortyzacji na korzyść niektórych przedsiębiorstw. I tak art. 39 CA KP stanowi, że limit przewidziany w artykule 39 C akapit drugi, KP nie stosuje się do finansowania przez GIG, składników aktywów podlegających amortyzacji metodą degresywną w okresie przynajmniej 8 lat<sup>(5)</sup>, od momentu otrzymania uprzedniego pozwolenia Ministra Finansów na przeprowadzenie tej czynności.
- (12) Pozwolenie to uzależnione jest od wielu warunków, z których najważniejsze to:
- cena zakupu składnika aktywów odpowiadająca cenie rynkowej;
  - inwestycja ta wiąże się z istotnymi interesami ekonomicznymi i społecznymi, szczególnie w dziedzinie zatrudnienia;
  - użytkownik składnika aktywów wykazuje, że jest on konieczny dla prowadzonej przez niego działalności, i że przyjęte sposoby finansowania nie mają wyłącznie charakteru podatkowego;
  - przynajmniej dwie trzecie korzyści podatkowych wynikających z pozwolenia ma zostać zwrócone użytkownikowi składnika aktywów.
- (13) Ogólnie rzecz biorąc GIG, który na ogół tworzą instytucje finansowe, kupuje składnik aktywów do sfinansowania po cenie rynkowej i przekazuje go w leasing jego użytkownikowi. Opłaty leasingowe wpłacane przez użytkownika oraz cena wykupu pod koniec umowy pozwalają GIG pokryć swoje własne koszty finansowania, w tym odsetki i kapitał.
- (14) Poza zniesieniem limitu amortyzacji<sup>(6)</sup>, udzielenie zezwolenia ministra pozwala na zwiększenie o jeden punkt stawki amortyzacji metodą degresywną stosowanej zwykle w przypadku składnika aktywów branego pod uwagę. Poza tym odsprzedaż składnika aktywów przez GIG jego użytkownikowi szczególnie po upływie dwóch trzecich zwykłego okresu użytkowania składnika aktywów, stanowi przedmiot zwolnienia z podatku od zysku z cesji.
- (15) Jeśli chodzi o warunek związany z istnieniem istotnych interesów ekonomicznych i społecznych<sup>(7)</sup>, władze francuskie wskazały, że nie istnieją wytyczne pozwalające ocenić te interesy oraz że dokonywana jest kontrola, szczególnie, z jednej strony, w świetle pośredniego wpływu inwestycji na strefę zatrudnienia, warunki konkurencji oraz rozwój działalności w danej strefie ekonomicznej, szczególnie jeśli chodzi o wkład w rozwój lub tworzenie ośrodka produkcyjnego, administracyjnego lub decyzyjnego, oraz, z drugiej strony, w stosunku do wpływu tej inwestycji na poprawę bezpieczeństwa i ochrony środowiska.
- (16) Z art. 39 CA KP wynika, że przekazanie użytkownikowi składnika aktywów, przynajmniej dwóch trzecich korzyści podatkowych, które zyskuje GIG po otrzymaniu pozwolenia<sup>(8)</sup>, musi nastąpić w formie zmniejszenia opłaty leasingowej lub zmniejszenia kwoty wykupu. Ponadto dokładna suma korzyści, które mają zostać zwrócone przez GIG użytkownikowi musi zostać określona przy wystawianiu pozwolenia.
- (17) Na wniosek Komisji, władze francuskie dokonały podziału na sektory działalności, wszystkich wnioskujących o pozwolenie oraz faktycznych beneficjentów przedmiotowego systemu:

Sektor działalności	Przedstawione wnioski o pozwolenie	Decyzje o udzieleniu pozwolenia
Inwestycje morskie	142	110
Inwestycje lotnicze	32	18
Inwestycje kolejowe	5	2
Inwestycje przemysłowe	7	3
Inwestycje w zakresie przestrzeni kosmicznej	3	0

- (18) Władze francuskie wskazały, w tym kontekście, że spośród 56 wniosków, w wyniku których nie udzielono pozwolenia, 21 wniosków zostało wycofanych, 13 wniosków nie skutkowało żadnymi działaniami i 22 wniosków było przedmiotem odmowy. W przypadku 22 wniosków, które

<sup>(6)</sup> Zgodnie z art. 39 CA KP, straty z działalności grup, na których wyniki mają wpływ odpisy amortyzacyjne księgowane w odniesieniu do dwunastu miesięcy amortyzacji składnika aktywów, stanowią koszt uzyskania przychodu tylko do wysokości jednej czwartej podlegających opodatkowaniu podatkiem od osób prawnych zysków, które każdy członek GIG uzyskuje ze swojej pozostałej działalności.

<sup>(7)</sup> Patrz uzasadnienie 12.

<sup>(8)</sup> Patrz: motyw 12.

<sup>(5)</sup> Kwalifikowane składniki aktywów muszą być zakupione jako nowe, z wyjątkiem statków, które mogą być używane.

były przedmiotem odmowy, władze francuskie sprecyzowały, że 15 spośród nich dotyczyło operacji finansowania składników aktywów związanych z transportem morskim a 7 innych dotyczyło finansowania składników aktywów związanych z transportem lotniczym.

- (19) Władze francuskie wskazały także, że procedury udzielenia pozwoleń z tytułu art. 39 CA KP zostały zawieszono z dniem 14 grudnia 2004 r., w którym została im przekazana decyzja o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego.

### III. PRZYCZYNY, KTÓRE DOPROWADZIŁY DO WSZCZĘCIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (20) W swej decyzji z dnia 14 grudnia 2004 r. Komisja stwierdziła, że na mocy art. 39 CA KP zostały przyznane korzyści inwestorom w podatkowe GIG oraz użytkownikom składników aktywów finansowanych przez GIE. W odniesieniu do selektywności środka pomocy, o którym mowa, Komisja zauważyła, z jednej strony, iż minister finansów wydaje się dysponować swobodą decyzyjną przy ocenie warunków przyznawania pozwoleń, która pozwala mu na wybieranie beneficjentów przedmiotowego systemu według subiektywnych kryteriów. Z drugiej strony, wydawało się, że system podatkowy wynikający z art. 39 CA KP stanowi środek pomocy szczególnie na rzecz sektora transportu. Komisja stwierdziła w tym kontekście, że wydaje się, że przedmiotowy środek pomocy nie może być usprawiedliwiony przez charakter lub ogólne zasady francuskiego systemu podatkowego. Według niej przedmiotowe korzyści pociągają za sobą użycie zasobów państwowych oraz zakłócenie konkurencji, jak również wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (21) Ponadto w odniesieniu do kontroli zgodności przedmiotowego systemu ze wspólnym rynkiem, Komisja oceniała na tym etapie, że żadne odstępstwa przewidziane w art. 87 ust. 2 i 3 Traktatu nie znajdują zastosowania w niniejszym kontekście. Przedmiotowy system podatkowy nie wydaje się spełniać warunków wytycznych i ram wspólnotowych, przyjętych w zakresie pomocy państwa. Wydaje się więc on niezgodny ze wspólnym rynkiem.
- (22) W związku z powyższym Komisja zdecydowała wsząć formalne postępowanie wyjaśniające w celu rozwiania wszelkich wątpliwości, czy przedmiotowy system ma charakter pomocy państwa i czy jest zgodny ze wspólnym rynkiem.

### IV. UWAGI WŁADZ FRANCUSKICH

- (23) W ramach swych uwag władze francuskie podtrzymują po pierwsze, że system realizowany na mocy art. 39 CA KP nie stanowi pomocy państwa. Twierdzą, że jest tylko technicznym sposobem zastosowania prawa powszechnego pozwalającym na nadzorowanie przez władze publiczne przedmiotowego sposobu finansowania, a nie odstępstwem od prawa powszechnego. Ograniczenie amortyzacji stanowiącej koszt uzyskania przychodu na mocy art. 39 C akapit drugi KP miałyby na celu, wprowadzając domniemanie

uchylania się od płacenia podatków, uniemożliwienie korzystania z tego mechanizmu finansowania w celu optymalizacji podatkowej. System wynikający z art. 39 CA KP miałby także na celu zwalczanie uchylania się od płacenia podatków. Jednak ponieważ aktywa o znacznej wartości, których dotyczy ten przepis dają względnie długi zwrot z inwestycji, korzystanie z leasingu oznaczałoby, przy tym założeniu, nie tylko poszukiwanie metod optymalizacji podatkowej, ale także byłoby koniecznością ekonomiczną.

- (24) W tym kontekście władze francuskie twierdzą, że wszystkie warunki, które muszą być spełnione w celu przyznania pozwolenia pozwalają na przeprowadzenie a priori kontroli operacji finansowania dóbr inwestycyjnych przez leasing z opcją wykupu i na wykluczenie z korzyści związanych z przedmiotowym systemem podatkowym jakiegokolwiek finansowania, które byłoby głównie motywowane względami optymalizacji podatkowej.
- (25) Dotyczy to w szczególności warunku, zgodnie z którym inwestycja musi przedstawiać znaczny interes ekonomiczny i społeczny, szczególnie dotyczący miejsc pracy. Aby spełnić ten warunek wnioski o pozwolenie musi być poparte zobowiązaniami dotyczącymi zatrudnienia. W tym zakresie władze francuskie precyzują, że stworzone miejsca pracy muszą być utrzymane przez minimalny okres użytkowania składnika aktywów, czyli w czasie trwania umowy leasingowej lub udostępnienia, czyli minimalnie przez 8 lat. Według nich, stworzone miejsca pracy muszą pomóc w znacznym zwiększeniu liczby pracowników spółki ubiegającej się o pozwolenie i muszą być bezpośrednio związane z inwestycją.
- (26) Władze francuskie precyzują w tym zakresie, że odrzucono niektóre wnioski o pozwolenie z powodu braku znacznego interesu ekonomicznego i społecznego złożonego projektu finansowania. Dwa rodzaje sytuacji charakteryzowały brak takiego interesu. Po pierwsze brak zatrudnienia lub wystarczającej rekrutacji, pod względem ilościowym jak i jakościowym, które wzmocniłyby lub pozwoliłyby wprowadzić ośrodek zarządzania i ośrodek decyzyjny. Po drugie, hipoteza, według której sytuacja finansowa wnioskodawcy pozwoliłaby mu korzystać z innych środków finansowania niemających charakteru zachęty.
- (27) Warunek zwrotu użytkownikowi dużej części korzyści podatkowych, z których korzystają członkowie GIG zgodnie z art. 39 CA KP, pozwoliłby także na zwalczanie optymalizacji podatkowej, wyłączając z korzyści związanych z tym przepisem operacje, których zadaniem jest tylko generowanie zysków finansowych.
- (28) Władze francuskie podkreślają także, że wprowadzony w ten sposób system kontroli nie ma charakteru uznaniowego. Pod tym względem odnoszą się one do orzecznictwa francuskiej Rady Konstytucyjnej, zgodnie z którym pozwolenie, które przewidziane jest w art. 39 CA KP, nie ma charakteru uznaniowego, ale jedynie nadaje ministrowi finansów uprawnienie pozwalające mu upewnić się czy dana operacja spełnia warunki określone w ustawie<sup>(9)</sup>.

<sup>(9)</sup> Decyzja Rady Konstytucyjnej nr 87-237 DC z dnia 30 grudnia 1987 r.

- (29) W każdym razie korzyść podatkowa związana z odliczeniem kwoty amortyzacji nie oznaczałaby straty wpływów podatkowych, ale inne rozłożenie w czasie podstawy opodatkowania. Poza tym określenie dokładnej części korzyści zatrzymanych przez inwestorów, członków GIG, łączyłoby się z zyskiem, którego wysokość wynikałaby z warunków rynkowych lub klasycznych negocjacji handlowych.
- (30) Jeśli chodzi następnie o selektywność przedmiotowego systemu podatkowego, na którą powołuje się Komisja, władze francuskie przytaczają kilka argumentów.
- (31) Po pierwsze przedmiotowy system stanowiłby środek ogólny, który mógłby dotyczyć zarówno sektora przemysłowego jak i sektora transportu. Przykładowo, władze francuskie odnoszą się do urządzenia przetwarzania masy celulozowej, do zbiorników do przechowywania węglowodanów, do pras drukarskich i do zespołów chłodniczych, które byłyby dobrami przemysłowymi mogącymi być amortyzowanymi metodą degresywną przez okres przynajmniej ośmiu lat. Ponadto władze francuskie informują, że niektóre środki transportu, takie jak samochody ciężarowe oraz autobusy, są wyłączone z systemu, z powodu krótszego okresu ich amortyzacji. Czas trwania przedmiotowej amortyzacji stosowałby się więc do wszystkich aktywów, których zwrot inwestycyjny wymaga dosyć długiego okresu.
- (32) Po drugie koncentracja zysków z przedmiotowego systemu na rzecz środków transportu miałaby w rzeczywistości wynikać z przyczyn niezależnych od francuskich władz publicznych czyli, z jednej strony, ze zmiany sytuacji finansowej przedsiębiorstw przemysłowych i, z drugiej, z atrakcyjności środków transportu dla inwestorów. W rzeczywistości środki te miałyby być bardzo atrakcyjne w oczach inwestorów, którzy, w celu ograniczenia swego ryzyka, mają wybrać składniki aktywów łatwo zbywalne przy założeniu, że użytkownik napotkałby trudności.
- (33) Po trzecie przedmiotowy system nie sprzyja przedsiębiorstwom francuskim, ponieważ narodowość nie ma być stosownym czynnikiem, który umożliwia stanie się członkiem GIG. Inwestor zagraniczny, w szczególności instytucja finansowa, mógłby tym samym korzystać z przedmiotowego systemu i z wynikających z tego zysków finansowych, niezależnie od miejsca swojej siedziby podatkowej.
- (34) W każdym razie zakładając, że system, o którym mowa w art. 39 CA KP stanowi odstępstwo od prawa powszechnego, jego zakres zastosowania i okres zastosowania byłyby nieograniczone i byłby on oparty na kryteriach obiektywnych oraz horyzontalnych zwalczania uchylania się od płacenia podatków. Nie zostałby zatem zakwalifikowany jako pomoc państwa, tak jak system podatkowy, o którym mowa w decyzji Komisji 96/369/WE, z dnia 13 marca 1996 r. dotyczącej pomocy podatkowej w zakresie amortyzacji na rzecz niemieckich linii lotniczych<sup>(10)</sup>.
- (35) Poza tym, w odniesieniu do zwolnienia z podatku zysku z cesji składnika aktywów, władze francuskie wskazują, że korzyści, z jakich członkowie GIG korzystają z tytułu tego zwolnienia muszą zostać także zwrócone w wysokości co najmniej dwóch trzecich końcowemu użytkownikowi składnika aktywów. Podtrzymują, że to zwolnienie, podlegające określonym warunkom, jest uzasadnione przez charakter i strukturę francuskiego systemu podatkowego. Byłoby ono potrzebne w przypadku przedterminowej cesji, w celu zagwarantowania utrzymania korzyści podatkowych wynikających z odliczenia amortyzacji na warunkach prawa powszechnego. Poza tym władze francuskie podkreśliły, że zwolnienie to będzie zgodne z prawem powszechnym, począwszy od 1 stycznia 2007 r. I tak z tą datą zyski z udziałów kapitałowych posiadanych od ponad dwóch lat, byłyby zwolnione z podatku, z zastrzeżeniem udziału kosztów oraz opłat w wysokości 5 % wyniku netto zysku z tytułu cesji wziętych pod uwagę dla określenia kwoty do opodatkowania. Zatem z uwagi na datę zawarcia umów dotyczących udostępnienia aktywów, zawartych między GIG oraz ich użytkownikami, data z którą przedwczesna cesja tych aktywów byłaby możliwa przypada w terminie po 1 stycznia 2007 r., ponieważ cesja ta może mieć miejsce dopiero po upływie dwóch trzecich okresu wykonywania wyżej wymienionych umów. Członkowie GIG korzystaliby wtedy z tego zwolnienia zgodnie z prawem powszechnym.
- (36) Władze francuskie zaznaczają także, że zwolnienie z podatku od zysku z tytułu cesji nie jest automatyczne. Jednym z warunków tego zwolnienia byłoby wskazanie przez faktycznego użytkownika składnika aktywów, że zważywszy na jego koszt, nie jest w stanie nabyć go bezpośrednio bez zakłócenia swojej równowagi finansowej. Otóż według raportu sprawozdawcy Komisji Finansowej Zgromadzenia Narodowego (*Commission des Finances de l'Assemblée Nationale*) z dnia 25 marca 1998 r., warunek ten wpisywałby się szczególnie w perspektywę wdrożenia mechanizmów alternatywnych do odliczenia podatkowego w przypadku subskrypcji na udziały współwłaścicieli statków, zniesionego przez ustawę finansową na 1998 r. („system współudziału we własności statku”).
- (37) W odniesieniu do zgodności przedmiotowego systemu podatkowego ze wspólnym rynkiem, władze francuskie utrzymują, że przy założeniu że system ten stanowi pomoc państwa, jest on zgodny z art. 87 ust. 3 Traktatu, ponieważ ułatwia rozwój określonej działalności, bez pogorszenia warunków wymiany w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem. W rzeczywistości art. 39 CA KP nie sprzyja krajowym przedsiębiorstwom francuskim na niekorzyść przedsiębiorstw z innych państw członkowskich i nie jest bardziej korzystny niż systemy istniejące w innych państwach członkowskich.
- (38) Władze francuskie odnoszą się w tym zakresie do szczególnej sytuacji w sektorze transportu morskiego, w którym przedsiębiorcy są głównymi użytkownikami przedmiotowego systemu. Stwierdzają, że system ten jest środkiem skutkującym w sposób równoważny z systemem współudziału we własności statku – systemem związanym z finansowaniem statków zarejestrowanych we Francji – który wcześniej został zgłoszony i zatwierdzony przez

<sup>(10)</sup> Dz.U. L 146 z 20.6.1996, str. 42.

Komisję na podstawie art. 87 ust. 3 Traktatu<sup>(11)</sup>. System współdziałania we własności statku został zniesiony w 1998 r. z uwagi na zbyt duże koszty budżetowe. Francuskie władze wskazują także, że ustawodawca zdecydował się przyjąć leasing podatkowy w kontekście stagnacji znacznej liczby statków handlowych zarejestrowanych we Francji oraz chcąc zmniejszyć wydatki podatkowe. Wejście w życie art. 39 CA KP nie pociągnęło za sobą wzrostu francuskiego sektora morskiego, ale konsolidację i odmłodzenie floty pod francuską banderą. Zatem w tym samym okresie floty innych państw członkowskich powiększyły się, tak pod względem ilości jak i tonażu. Wejście w życie tego systemu nie zaszkodziło zatem rozwojowi sektora morskiego innych państw członkowskich.

- (39) Poza tym, system wynikający z art. 39 CA KP doskonale wpisałby się w ramy wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w transporcie morskim (dalej „wytyczne wspólnotowe z 1997 r.”) oraz komunikatu C (2004) 43 Komisji – Wytyczne wspólnotowe dotyczące pomocy państwa w sektorze transportu morskiego (dalej „wytyczne wspólnotowe z 2004 r.”)<sup>(12)</sup>. W szczególności przyczyniłby się do promowania konkurencyjności flot wspólnotowych na światowym rynku transportu morskiego, do zachowania zatrudnienia wspólnotowego zarówno na pokładzie jak i na lądzie, do zachowania we Wspólnocie know-how związanego z sektorem morskim i rozwoju umiejętności (pkt 2.2 wyżej wymienionych wytycznych wspólnotowych). Poza tym przyczyniłby się skutecznie do poprawy bezpieczeństwa i do ochrony środowiska pozwalając na odnowienie floty. Jeżeli chodzi o utrzymanie zatrudnienia personelu pływającego oraz personelu naziemnego wysokiej jakości, władze francuskie przypominają, że spośród warunków wymaganych do udzielenia pozwolenia znajduje się konieczność dysponowania, na terytorium Unii, strategicznym centrum decyzyjnym zajmującym się zarządzaniem działalnością morską oraz zarządzaniem statkami. Miejsca pracy związane z bezpośrednim zarządzaniem transportem morskim, ale również miejsca pracy związane z działalnością powiązaną, taką jak ubezpieczenia, pośrednictwo oraz finansowanie, korzystałyby także pośrednio z przedmiotowego systemu podatkowego.
- (40) Zwracają jednak uwagę, że ani wytyczne wspólnotowe z 1997 r.<sup>(13)</sup> ani te z 2004 r.<sup>(14)</sup>, nie ustalają ścisłego powiązania między pomocą konieczną do utrzymania i rozwoju transportu morskiego a poziomem stworzonych miejsc pracy. Z wytycznych wspólnotowych z 2004 r. wynikałoby poza tym, że „w obecnej sytuacji nic nie wskazuje na zakłócenie konkurencji między państwami członkowskimi w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem”, oraz, „że przedsięwzięte kroki okazały się pozytywne dla ochrony miejsc pracy wysokiej jakości [...]” (pkt 3.1).

<sup>(11)</sup> Decyzja Komisji z dnia 3 maja 1996 r., pomoc państwa nr N 85/96 – Francja – środek podatkowy dotyczący sektora morskiego, SG (96) D/4527.

<sup>(12)</sup> Dz.U C 205 z 5.7.1997, str. 5 i Dz.U. C 13 z 17.1.2004, str. 3 odpowiednio.

<sup>(13)</sup> Patrz przypis 12.

<sup>(14)</sup> Patrz przypis 12.

- (41) Ostatecznie, w odniesieniu do zastosowania zasady uzasadnionego zaufania w określonych przypadkach, władze francuskie odnoszą się do decyzji 2002/15/WE Komisji z dnia 8 maja 2001, dotyczącej pomocy państwa udzielonej przez Francję spółce „Bretagne Angleterre Irmalnde” („BAI” lub „Brittany Ferries”)<sup>(15)</sup>, w przypadku której przedmiotowy system został zbadany.
- (42) Władze francuskie odnoszą się także do swego pisma do Komisji z dnia 17 marca 1998 r. (A/32232) relacjonującego wprowadzenie art. 39 C akapit drugi oraz 39 CA KP. Uważają one, że pomimo tego pisma, jak również różnych spraw zbadanych przez Komisję,<sup>(16)</sup> w przypadku których odwoływano się do art. 39 KP, żadne postępowanie dotyczące tego systemu nie zostało wszczęte, przez 6 kolejnych lat po jego wejściu w życie.
- (43) W tych warunkach zdaniem francuskich władz brak reakcji Komisji stworzył uzasadnione oczekiwanie zgodności art. 39 CA KP ze wspólnym rynkiem, co wykluczało wszelkie ewentualne wnioski o odzyskanie kwot od przedsiębiorstw, których to dotyczyło.

#### V. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON TRZECICH

- (44) Szesnaście zainteresowanych stron przekazało swe uwagi Komisji, zgodnie z art. 88 ust. 2 Traktatu, w terminie, który został im wyznaczony. Lista zainteresowanych stron znajduje się w załączniku do niniejszej decyzji.
- (45) Po pierwsze, w odniesieniu do kwestii kwalifikowalności przedmiotowego systemu, większość zainteresowanych stron nie zgadza się ze stanowiskiem Komisji w tym względzie.
- (46) I tak, szczególnie według Caisse Nationale des Caisses d'Epargne et de Prévoyance (CNCE), Calyon Corporate and Investment Bank („Calyon”) oraz BNP Paribas (dalej „BNP”) przepisy art. 39 CA KP nie stanowią pomocy państwa, ale tworzą system kontroli zastosowania prawa powszechnego dotyczącego amortyzacji niektórych aktywów. Połączenie artykułów 39 C akapit drugi oraz 39 CA KP ma mieć na celu przeciwdziałanie nadmiernej utracie wpływów podatkowych, o czym świadczyły prace parlamentarne poprzedzające przyjęcie ustawy nr 98-546 (raport Komisji ds. Finansów w Zgromadzeniu Narodowym z dnia 25 marca 1998 r.).
- (47) Société Générale (SG), BNP i Brittany Ferries twierdzą, że według nich art. 39 CA KP nie tworzy strefy podatkowej stanowiącej odstępstwo od prawa powszechnego, ale stanowi powrót do prawa powszechnego w zakresie

<sup>(15)</sup> Dz.U. L 12 z 15.1.2002, str. 33.

<sup>(16)</sup> Pismo Komisji D/7119, z dnia 18 maja 2000 r. do władz francuskich dotyczące ewentualnych środków pomocy, z których skorzystało towarzystwo żeglugowe Sea France i odpowiedź tych władz udzielona Komisji dnia 10 lipca 2000 r. Pismo Komisji D (2003) 288 z dnia 15 stycznia 2003 r. do władz francuskich dotyczące ewentualnych środków pomocy, z której skorzystało towarzystwo żeglugowe BAI i odpowiedź tych władz udzielona Komisji dnia 2 kwietnia 2003 r.

amortyzacji. Chodzi więc o system natury ogólnej. Według SG, korzyść ekonomiczna wynikająca z odroczenia podatku zgodnie z art. 39 CA KP musi być porównana do prawa powszechnego dotyczącego amortyzacji, a nie do stanowiącego odstępstwo systemu ograniczającego z art. 39 C akapit drugi KP. Ponadto przedmiotowy system ma być otwarty dla wszystkich podmiotów gospodarczych na terytorium Francji, a art. 39 CA KP nie odnosi się zresztą do żadnego szczególnego składnika aktywów ani sektora gospodarki. Przyznanie korzyści wynikające z zastosowania tego art. nie byłoby więc zarezerwowane ani dla morskiej francuskiej floty handlowej ani dla francuskich instytucji bankowych.

(48) Ponadto tożsamość członków GIG nie ma być kryterium przyznania pozwolenia i przedmiotowy system nie zawiera żadnych ograniczeń dotyczących członków GIG, wnoszących zdolność podatkową. Według zainteresowanych stron, nie można zakładać, że przepisy połączone art. 39 C oraz 39 CA KP zapewniają selektywne korzyści podatkowe członkom GIG.

(49) Ponadto pozwolenie przewidziane w art. 39 CA KP nie zostało przyznane w sposób uznaniowy. Przeciwnie, według Gaz de France oraz BNP, przyznanie ministerialnego pozwolenia podlega warunkom obiektywnym, a nie dyskryminacyjnym. BNP przypomina w tym względzie, że według orzecznictwa Trybunału<sup>(17)</sup>, do Komisji należy wykazanie uznaniowego traktowania podmiotów gospodarczych w ramach indywidualnych środków. W rzeczywistości istnienie marginesu oceny, którym dysponuje administracja, może prowadzić do stwierdzenia selektywnego charakteru środka tylko, gdy chodzi o indywidualny środek, a nie system ogólny, na którym opiera się ten środek. W tym względzie należy przypomnieć, że administracja podatkowa nie może nakładać warunków nieprzewidzianych prawem. Zatem w tym przypadku, ustawa wyraźnie określa, jakie są kryteria stosowane przy ocenie istnienia „znacznego interesu gospodarczego i społecznego”. BNP, CNCE i Calyon w tym kontekście odnoszą się do decyzji Rady Konstytucyjnej<sup>(18)</sup>, na którą powołały się władze francuskie. W każdym razie każda decyzja związana z odmową pozwolenia mogłaby być przedmiotem powództwa o nadużycie władzy przed sędzią administracyjnym, który wydałby orzeczenie się w zależności od umotywowania tej odmowy.

(50) Szczególnie według Calyon i BNP selektywność przedmiotowego systemu wynika z praktyki rynku i szczególnych cech aktywów transportowych (niektóre długookresowe gwarancje waloryzacji oraz płynności), a nie z treści art. 39 CA KP. W rzeczywistości aktywa transportowe posiadają cechy pozwalające na wprowadzenie finansowania długoterminowego. Ponadto zakładając nawet, że art. 39 CA KP nie wymaga wcześniejszego pozwolenia ministra finansów, z tego rozwiązania korzystali by ci sami beneficjenci, co aktualnie.

<sup>(17)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 26 września 1996 r., Francja/Komisja (C-241/94, Zb.Orz. str. I-4551) oraz z dnia 1 grudnia 1998 r., Ecotrade/Altiforni i Ferriere di Servola (C-200/97, Zb.Orz. str. I-7907) oraz wyrok Trybunału z dnia 6 marca 2002 r., Diputación Foral de Álava/Komisja (T-92/00 i T-103/00, Zb.Orz. str. II-1385).

<sup>(18)</sup> Patrz: przypis 9.

(51) Poza tym, według BNP, warunki stosowania przepisów art. 39 CA KP są uzasadnione przez charakter i strukturę francuskiego systemu podatkowego, ponieważ niektóre sektory działalności wymagają znacznych inwestycji.

(52) CNCE podtrzymuje także, że korzyści finansowe analogiczne do tych wynikających z zastosowania art. 39 CA KP mogą być otrzymane przez zastosowanie przepisów prawa powszechnego. W rzeczywistości cechy art. 39 CA KP nie mają tworzyć faktycznego rozróżnienia między prawem powszechnym w zakresie amortyzacji, jeżeli chodzi o wysokość skutków podatkowych. Według CNCE cechy te to, z jednej strony, korzyść ze zwiększenia o jeden punkt stawki amortyzacji metodą degresywną i, z drugiej strony, możliwość skorzystania ze zwolnienia z podatku od zysku z tytułu cesji. BNP przyjmuje jednak, że państwo oblicza koszt budżetowy zgodnie z art. 39 CA biorąc jako punkt odniesienia art. 39 C akapit drugi KP.

(53) Jeśli chodzi o zwiększenie o jeden punkt stawki amortyzacji, korzyść była kompensowana przez fakt, że wykazane straty podlegają odliczeniu, zgodnie z art. 39 CA KP, tylko do wysokości jednej czwartej zysków podlegających opodatkowaniu podatkiem od osób prawnych, które każdy członek KP uzyskuje ze swojej działalności. Poza tym ta korzyść podatkowa ma na celu skompensowanie specyficznych ograniczeń lub restrykcji narzuconych w celu przyznania pozwolenia. BNP precyzuje w tym względzie, że korzyść, którą zyskuje GIG z powiększenia o jeden punkt stawki amortyzacji podlega określonym warunkom i jest raczej skromna. Nie mogłaby w każdym bądź razie zapewnić żadnej przewagi konkurencyjnej. Air France wskazuje w tym kontekście, że finansowanie zrealizowane poprzez zastosowanie przedmiotowego systemu generuje, w porównaniu z finansowaniem realizowanym przez bezpośrednią pożyczkę, oszczędność rządu 6 do 10 % ceny statku powietrznego. Wskazuje także, że oszczędności zrealizowane przez leasingobiorcę są całkowicie porównywalne do zysku finansowego mogącego wynikać z wykorzystania innych rozwiązań podatkowych.

(54) Co do zwolnienia z podatku od zysku tytułem cesji, CNCE uważa, że możliwość o jego wnioskowanie wynika ze struktury francuskiego systemu podatkowego i nie może w związku z tym zostać zakwalifikowana jako pomoc państwa. Jego uzasadnienie ekonomiczne powoduje, że jest konieczne lub funkcjonalne dla skuteczności systemu. Zwolnienie z opodatkowania od zysku tytułem cesji byłoby więc uzasadnione przez konieczność utrzymania korzyści finansowej wynikającej z pierwszej części przepisów art. 39 CA KP. Według Calyon, w szczególnym przypadku statków, zwolnienie pozwala znaleźć się armatorowi w sytuacji porównywalnej do tej, która miałaby miejsce, gdyby zakupił on statek bezpośrednio i gdyby miał wystarczające możliwości finansowe, aby zaliczyć amortyzację do kosztów uzyskania przychodu. Według BNP zwolnienie

- z podatku od zysku z cesji ma na celu niekwestionowanie korzyści związanej z odroczeniem opodatkowania w przypadku przedterminowego wykonania opcji wykupu przez użytkownika. SG wskazuje natomiast, że zwolnienie z podatku od zysku tytułem cesji jest tylko kompensatą za specyficzne ograniczenia związane z przedmiotowym rozwiązaniem podatkowym, szczególnie takim jak zakaz cedowania udziałów leasingodawcy, oprócz wyraźnego wniosku przedstawionego początkowo przez użytkownika. Zatem zwiększone koszty operacyjne dla użytkownika kompensowałyby to zwolnienie.
- (55) Według Brittany Ferries, zwolnienie z podatku od zysku przewidziane w art. 39 CA KP nie jest poza tym bardziej korzystne od tego, które wynika z przepisów prawa powszechnego (z zastrzeżeniem udziału kosztów i wydatków wynoszących 5 %) stosowanych począwszy od 2007 r.
- (56) Spółka Air France stwierdziła, że oszczędności wynikające z tego rozwiązania podatkowego są porównywalne do tych zrealizowanych za pośrednictwem innych sposobów finansowania opartych na rozwiązaniach podatkowych istniejących na świecie. Poza tym operacje finansowane zgodnie z art. 39 CA KP byłyby połączone z rekompensatą, która mogłaby zrównoważyć korzyści z tego rozwiązania. Air France sygnalizuje zresztą, że w niektórych przypadkach GIG może w drodze umowy zrzucić na leasingobiorcę ryzyko podatkowe oraz dodatkowe koszty, czego konsekwencją byłoby znaczne zmniejszenie oszczędności, które mogłyby być wypracowane przez użytkowników.
- (57) Ostatecznie kilka zainteresowanych stron, w tym Compagnie Meridionale de navigation uważa, że przedmiotowy system wprowadza dla armatorów wiele ograniczeń, które stanowią zarówno kompensaty wymagane przez państwo w celu udzielenia pozwolenia. W ten sposób korzyści wynikające z tego systemu podatkowego kompensowałyby dodatkowy koszt zarządzania statkami pod banderą francuską, który jest głównie związany z kosztem francuskiej załogi, która pozostaje jedną z najdroższych w Europie. Fouquet Sacop podkreśla w tym względzie, że system ten spowodował, że firma ta wybrała przyspieszony rozwój pod banderą francuską, ponieważ ograniczenia i dodatkowe koszty związane z tą banderą zostały skompensowane przez przedmiotowy system podatkowy. CMA CGM, Broström Tankers, Pétro Marine i Louis Dreyfus Armateurs podkreślają, że bez korzyści związanych z wyżej wymienionym systemem, nie byłoby w stanie zapewnić inwestycji pod banderą francuską i, w związku z tym, uczestniczyć w rozwoju floty wspólnotowej. Przedsiębiorstwo Bourbon Maritime sygnalizuje ze swej strony, że przepisy art. 39 CA KP pozwalają na utrzymanie stanowisk pracy wysokiej jakości związanych z bezpośrednim zarządzaniem transportem morskim oraz z działalnością powiązaną, i że skutecznie przyczynia się do polepszenia bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska.
- (58) Po drugie, w odniesieniu do warunku określonego w art. 87 ust. 1 Traktatu związanego z wpływem na wymianę handlową między państwami członkowskimi, kilka zainteresowanych stron stwierdza, iż członkowie GIG oraz użytkownicy aktywów mogą być zagranicznymi przedsiębiorcami lub ich francuskimi filiami. Ponadto przedmiotowy system nie byłby bardziej korzystny niż te, które istnieją w innych państwach członkowskich. SG precyzuje, że jej klienci, których dotyczy pozwolenie są w mniejszości francuscy.
- (59) Po trzecie jeżeli chodzi o zgodność przedmiotowego systemu ze wspólnym rynkiem CNCE zaznacza, że udzielone przedsiębiorcom morskim pozwolenia wpisują się w ducha wytycznych wspólnotowych z 1997 r. oraz z 2004 r.<sup>(19)</sup>. Przedmiotowy środek pomocy jest także zgodny ze wspólnym rynkiem zgodnie z art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu, interpretowanego w świetle zasad określonych w wyżej wymienionych wytycznych wspólnotowych.
- (60) Brittany Ferries podtrzymuje, iż system wynikający z art. 39 CA KP jest spójny ze wspólnym rynkiem, zgodnie z art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu, w zakresie w jakim przepis ten ma na celu tylko załagodzenie „niedociągnięć rynku” w dziedzinie finansowania inwestycji w aktywa o znacznej wartości. Większość zainteresowanych stron podkreśliła również, że inne państwa członkowskie w konsekwencji zareagowały, ustanawiając podobne przepisy.
- (61) Po czwarte, w odniesieniu do zastosowania w tym przypadku zasady uzasadnionego zaufania, większość zainteresowanych stron – beneficjentów systemu – podtrzymuje, że zawsze były przekonane, iż przedmiotowy środek nie stanowił pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu. Zastosowanie, w tym przypadku wyżej wymienionej zasady wykluczałoby więc wszelki zwrot.
- (62) Pod tym względem SG wskazuje, że zgodnie z systemem poprzedzającym ten, o którym mowa, straty spółek osobowych z tytułu amortyzacji były całkowicie zaliczone na poczet wyników podatkowych akcjonariuszy spółek. Zatem Komisja nie mogła nigdy stwierdzić, że system prawa powszechnego mógł być pomocą państwa.
- (63) Podtrzymuje się także, że Komisja wstrzymywała się od interwencji przez sześć lat. Według Calyon, Komisja musiała poznać kilka aktywnych transakcji finansowania zgodnie z art. 30 CA KP, jednak nigdy nie podniosła kwestii ich ważności w rozumieniu art. 87 Traktatu<sup>(20)</sup>. CNCE twierdzi w tym względzie, że okres, który upłynął między dniem, w którym Komisja dowiedziała się o pomocy a dniem wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego jest zbyt długi. Calyon twierdzi, że okres ten nie jest rozsądny. Poza tym Komisja ustaliła już wyjątkowo

<sup>(19)</sup> Patrz: przypis 12.

<sup>(20)</sup> Artykuł 39 CA KP był wymieniany przez władze francuskie w ich pismach z dnia 10 lipca 2000 r. i 2 kwietnia 2003 r. (wymienione w przypisie 16) w odpowiedzi na pisma Komisji D/7719 z dnia 18 maja 2000 r. i D (2003) 288 z dnia 15 stycznia 2003 r. Komisja miała także możliwość przeanalizowania przedmiotowego systemu w sprawach C 03/03 (ex NN 42/02) – Pomoc na rzecz ratowania i restrukturyzacji przedsiębiorstwa Air Lib (Dz.U. C 88 z 11.4.2003, str. 2) i C 58/03 (ex NN 70/03) – Pomoc Alstom (Dz.U. C 269 z 8.11.2003, str. 2).

istnienie uzasadnionego zaufania beneficjenta wykluczającego zwrot pomocy, podczas gdy minął okres około trzech lat pomiędzy dniami, w którym Komisja dowiedziała się o srodtku a dniem przyjęcia końcowej decyzji <sup>(21)</sup>.

- (64) Niektóre z zainteresowanych stron podkreślają także, że Komisja zatwierdziła wcześniej system współdziałania we własności statku, który jest podatkowo bardziej korzystny niż przedmiotowy system, i że ta okoliczność stanowiła podstawę ich uzasadnionego zaufania. Zresztą według CNCE powstanie uzasadnionego zaufania beneficjentów nie zakłada, że Komisja wypowiedziała się co do identycznego systemu. Akceptacja analogicznego systemu mogła pociągnąć za sobą podobne zaufanie. I tak w swej decyzji z dnia 8 maja 2001 r. <sup>(22)</sup>, Komisja zaakceptowała analogiczny system. CNCE i SG odnoszą się także do kilku podobnych systemów zatwierdzonych przez Komisję <sup>(23)</sup>, oraz do wyroku Trybunału RSV/Komisja <sup>(24)</sup>.
- (65) Brittany Ferries precyzuje, że decyzja Komisji z dnia 8 maja 2001 r. <sup>(25)</sup>, wzbudziła w dyrektorze tego przedsiębiorstwa uzasadnione zaufanie co do faktu, że przedmiotowy system nie zawiera pomocy państwa.
- (66) CNCE podkreśla także, że Francja przyjęła ustawę nr 98-546 około trzech miesięcy po tym, jak poinformowała o tym Komisję, zgodnie z art. 88 ust. 3 Traktatu. Ponieważ Komisja wstrzymała się od odpowiedzi w ciągu dwóch miesięcy po poinformowaniu, przedmiotowy środek miał należeć do systemu pomocy istniejącej zgodnie z orzecznictwem w sprawie Lorenz <sup>(26)</sup>
- (67) Ponadto dwie z zainteresowanych stron przekazały w ramach formalnego postępowania wyjaśniającego swe uwagi Komisji, prosząc o to, by ich tożsamość nie została ujawniona.
- (68) W uwagach, które przekazały Komisji w wyznaczonym im terminie, pierwsza ze stron podtrzymuje, że przedmiotowy system nie jest zgodny z prawem. Prosi Komisję o rozszerzenie pola niniejszej procedury administracyjnej o system współdziałania we własności statku. Strona ta, podobnie jak Komisja w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego, twierdzi, że z jednej strony przedmiotowy system jest selektywny, ponieważ sprzyja armatorom francuskim i, z drugiej, że wpływa na wymianę handlową

między państwami członkowskimi, szczególnie na rynku kanału la Manche. Wskazuje w tym względzie, że przedmiotowy system wprowadzony po systemie współdziałania we własności statku, został wdrożony w celu usatysfakcjonowania francuskiego przemysłu morskiego, tak jak to wynika z raportu Komisji ds. Finansów z dnia 25 maja 1998 r.

- (69) Poza tym, sprzyjając francuskim podmiotom gospodarczym, przedmiotowe rozwiązanie podatkowe przyczynia się do zwiększenia nadmiernej zdolności produkcyjnej na rynku kanału La Manche umożliwiając zakup nowych statków przez przedsiębiorców sektora, nieposiadających już środków finansowych na ten cel. Zakłócenie konkurencji, które wynika z zastosowania tego systemu jest zresztą zobrazowane przez zakup statków, za pomocą tego mechanizmu podatkowego, przez towarzystwa Seafrance i Brittany Ferries. Kompanie te w ten sposób powiększyły znacznie swe możliwości na skutek zakupu nowych statków.
- (70) Druga zainteresowana strona, prosząc, aby nie ujawniać jej tożsamości, odnosi się w ramach swych uwag do konkurencyjnej i preferencyjnej pozycji, z której korzystają francuskie podmioty gospodarcze, a przede wszystkim Brittany Ferries, z powodu finansowania ich statków dzięki przedmiotowemu systemowi. W tym względzie strona ta odnosi się do utrzymania Brittany Ferrier na liniach kanału la Manche oraz na linii Francja/Irlandia, pomimo niekorzystnych warunków konkurencyjnych dominujących na tych liniach, co zresztą doprowadziło do zniknięcia P&O z rynku.

#### VI. UWAGI WŁADZ FRANCUSKICH DOTYCZĄCE UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON TRZECICH

- (71) Według władz francuskich uwagi większości zainteresowanych stron trzecich potwierdzają ich stanowiska co do oceny przedmiotowego systemu, czyli:

— artykuł 39 KP jest rozwiązaniem o charakterze ogólnym, szczególnie ale nie wyłącznie używanym w celu sfinansowania statków handlowych,

— przedmiotowy system powoduje skutki porównywalne albo z rozwiązaniami prawa wewnętrznego albo z przepisami istniejącymi w innych państwach członkowskich,

— pozwolenie nie ma charakteru uznaniowego, a jego przyznanie zależy od spełnienia obiektywnych kryteriów,

— przedmiotowy system podatkowy ma duże znaczenie dla gospodarki wspólnotowej, w szczególności jeśli chodzi o lokalizację oraz trwałość miejsc pracy,

<sup>(21)</sup> Patrz: decyzja Komisji 92/329/EWG z dnia 25 lipca 1990 r. w sprawie pomocy udzielonej przez rząd włoski producentowi produktów oftalmologicznych (Industrie ottiche riunite – IOR) (Dz.U. L 183 z 3.7.1992, str. 30).

<sup>(22)</sup> Wymienione w motywie 41 oraz w przypisie 15.

<sup>(23)</sup> Patrz: decyzja Komisji 2001/168/EWWiS z dnia 31 października 2000 w sprawie hiszpańskich ustaw o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz.U. L 60 z 1.3.2001, str. 57, motyw 25, *in fine*). Patrz także: decyzja Komisji 2004/76/WE z dnia 13 maja 2003 w sprawie programu pomocy państwa udzielonej przez Francję na rzecz central i ośrodków logistycznych (Dz.U. L 23 z 28.1.2004, str. 1); decyzja Komisji 2003/515/WE z dnia 17 lutego 2003 r. w sprawie programu pomocy udzielonej przez Niderlandy na działalność międzynarodowego finansowania (Dz.U. L 180 z 18.7.2003, str. 52, w szczególności motyw 39 i kolejne); decyzja Komisji 2003/601/WE z dnia 17 lutego 2003 w sprawie programu pomocy Irlandii – dochody zagraniczne (Dz.U. L 204 z 13.8.2003, str. 51, w szczególności motyw 59 i kolejne).

<sup>(24)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 24 listopada 1987, RSV/Komisja (223/85, Zb.Orz. str. 4617).

<sup>(25)</sup> Patrz przypis 15.

<sup>(26)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 11 grudnia 1973, Lorenz GmbH/Bundesrepublik Deutschland e.a. (120/73, Zb.Orz. str. 1471).



— ostatecznie, większość zainteresowanych stron trzech powołuje się na uzasadnione zaufanie, jeśli chodzi o zgodność przedmiotowego środka z przepisami wspólnotowymi.

- (72) Co do uwag przekazanych przez dwie zainteresowane strony, których tożsamość pozostała poufna, władze francuskie uważają, że są oparte na niewłaściwych lub nieprecyzyjnych danych.
- (73) W odniesieniu do argumentu, według którego korzyść przyznana Brittany Ferries i pochodząca z systemu podatkowego GIG miała doprowadzić pośrednio do wycofania P&O z zachodniego i centralnego Kanału La Manche, władze francuskie odpowiadają, że tylko dwa statki Brittany Ferries skorzystały z niego, i że finansowanie statku tego przedsiębiorstwa „Mont St Michel” przez ten mechanizm zostało zatwierdzone decyzją Komisji z dnia 8 maja 2001 r. <sup>(27)</sup>
- (74) W tym zakresie przy okazji wycofania się z rynku wyżej wymienionego podmiotu gospodarczego władze brytyjskie przeprowadziły pogłębione dochodzenie dotyczące konkurencyjności. Na jego podstawie nie stwierdzono, że zakłócenie konkurencji było przyczyną wycofania się tego podmiotu. Ponadto zmniejszenie obrotów niektórych przedsiębiorców wynikało z ciągłego zwiększania konkurencji tanich linii lotniczych, a nie z uruchomienia nowych statków przez innych armatorów.
- (75) Co do proponowanego przez jedną z zainteresowanych stron poszerzenia przez Komisję pola badania o system współdziałania we własności statku, władze francuskie przypominają, że system ten został uznany jako zgodny z zasadami Traktatu w jej decyzji z dnia 3 maja 1996 r.
- (76) Ostatecznie zwiększenie wydajności rynku kanału la Manche nie dotyczy towarzystw, które skorzystały z systemu podatkowego GIG. Należy więc wziąć pod uwagę nowych przedsiębiorstw, które pojawiły się na tych liniach, na których wcześniej działały poprzednie przedsiębiorstwa. Władze francuskie zauważają także w niniejszym kontekście, że Eurotunnel zwiększył możliwość transportu usługi frachtu między rokiem 2000 i 2003, i że P&O wykupił udziały przedsiębiorstwa Stena-Line oraz zmodernizował jego flotę.

## VII. OCENA POMOCY

- (77) Na skutek formalnego postępowania wyjaśniającego wszczętego na podstawie art. 88 ust. 2 Traktatu i mając na uwadze argumenty przedstawione w tym kontekście przez władze francuskie oraz zainteresowane strony, Komisja ocenia, że system podatkowy określony w art. 39 CA KP stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu.

### 1. Istnienie pomocy państwa

- (78) Według art. 87 ust. 1 Traktatu, „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu

zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.

- (79) Zakwalifikowanie środka krajowego jako pomocy państwa zakłada spełnienie wszystkich określonych poniżej warunków: 1) przedmiotowy środek przyznaje korzyści przy użyciu zasobów państwowych, 2) korzyść ta jest selektywna i 3) przedmiotowy środek zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji i może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi <sup>(28)</sup>
- (80) Należy przedstawić przyczyny pozwalające na stwierdzenie, że wcześniej opisany system wynikający z art. 39 CA KP spełnia wszystkie te warunki.

*Istnienie korzyści przyznanej przy użyciu zasobów państwowych*

- (81) Należy przypomnieć, że według art. 39 C akapit pierwszy KP amortyzacja aktywów oddanych w leasing lub przekazanych w innej formie jest rozłożona na zwykły okres użytkowania.
- (82) Artykuł 39 akapit drugi oraz art. 39 CA KP dotyczą zasad amortyzacji dotyczących finansowania, szczególnie przez GIG, oddanych w leasing lub udostępnionych aktywów. Według władz francuskich, te dwa przepisy zostały wprowadzone w celu przeciwdziałania nadmiernemu wykorzystywaniu tego sposobu finansowania.
- (83) Władze francuskie oraz zainteresowane strony twierdzą, że system wynikający z art. 39 CA KP odpowiada powrotowi do prawa powszechnego w dziedzinie odliczania amortyzacji, czyli do przepisów art. 39 ust. 1 akapit drugi i art. 39 C, akapit pierwszy wyżej wymienionego kodeksu i nie stanowi zatem pomocy państwa. Artykuł 39 C akapit drugi KP jest odstępstwem od przepisów tych artykułów.
- (84) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem zastosowanie art. 87 ust. 1 Traktatu wymagane jest tylko określenie czy, w ramach danego systemu prawnego, środek państwowy sprzyja „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji określonych towarów” w stosunku do innych, które, w tym przypadku, znalazłyby się w porównaniu z celem tego systemu, w podobnej sytuacji faktycznej i prawnej <sup>(29)</sup>.
- (85) W konsekwencji w celu sprawdzenia, co jest korzyścią, w rozumieniu utrwalonego orzecznictwa dotyczącego pojęcia pomocy państwa, należy określić regułę odniesienia lub wspólny stosowany system, w ramach danego systemu prawnego, z którym korzyść ta jest porównywana <sup>(30)</sup>. W tym względzie Komisja oceniła zresztą, że określenie

<sup>(28)</sup> Patrz: na przykład wyrok Trybunału z dnia 10 stycznia 2006 r., Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, Zb.Orz. str. I-289, pkt 129).

<sup>(29)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 1 lipca 2004 r., Salzgitter/Komisja (T-308/00, Zb.Orz. str. II-1933, pkt 79) oraz cytowane orzecznictwo.

<sup>(30)</sup> Wyrok Salzgitter/Komisja, patrz przypis 29 pkt 81. Zobacz także obwieszczenie Komisji w sprawie stosowania reguł pomocy publicznej do środków związanych z bezpośrednim opodatkowaniem działalności gospodarczej (Dz.U. C 384 z 10.12.1998, str. 3, pkt 16).

<sup>(27)</sup> Patrz: przypis 15.

ram odniesienia jest bardzo ważne w przypadku rozwiązań podatkowych, ponieważ samo istnienie korzyści może być ustalone tylko w stosunku do „zwykłego” opodatkowania, czyli stawek podatkowych obowiązujących w geograficznej strefie odniesienia <sup>(31)</sup>.

(86) Zatem w tym przypadku w celu określenia reguły odniesienia w ramach systemu amortyzacji aktywów oddanych w leasing lub do dyspozycji, należy brać pod uwagę tylko przepisy, które mają związek z takimi aktywami dla spółek osobowych, takich jak GIG. Zamiast tego, sytuacja faktyczna i prawna wzięte pod uwagę w celu określenia korzyści nie są porównywalne, ani z punktu widzenia członków GIG ani użytkowników przedmiotowych aktywów.

(87) Zatem reguła referencji stosowana w tym przypadku dotycząca określenia amortyzacji stanowiącej koszt uzyskania przychodu jest ograniczeniem zasady tej amortyzacji do aktywów finansowanych przez GIG, przewidzianej w art. 39 C akapit drugi KP <sup>(32)</sup>. Nie może chodzić o art. 39 C akapit pierwszy KP, ponieważ ten przepis nie stosuje się do operacji finansowania przez GIG, czyli przez struktury zawierające kilka osób prawnych, na ogół instytucji finansowych, które dzielą w ten sposób między siebie ryzyko związane z transakcją, w przeciwieństwie do transakcji finansowania realizowanej przez jedną instytucję finansową, ponoszącą samodzielnie brane pod uwagę ryzyko. W tym zakresie należy także wskazać, że przeciwnie do systemów finansowania nie odwołujących się do GIG, transakcja finansowania przez taką podatkowo przejrzystą strukturę pozwala na optymalizację podatkową, ponieważ strat wykazane przez GIG w pierwszych latach działalności były odliczane od podlegających opodatkowaniu zysków otrzymanych przez jej członków z tytułu ich bieżącej działalności.

(88) Komisja ocenia więc, że władze francuskie i niektóre zainteresowane strony nie mają podstaw do twierdzenia, iż system wynikający z art. 39 CA KP jest powrotem do prawa powszechnego dotyczącego amortyzacji i że art. 39 C akapit drugi przedmiotowego kodeksu stanowi system odniesienia, na podstawie którego należy ocenić korzyści podatkowe wynikające z zastosowania art. 39 CA. Należy zatem stwierdzić, że art. 39 CA KP przewiduje wyraźnie, że przedmiotowe korzyści podatkowe są obliczane na podstawie salda zdyskontowanych dodatnich lub ujemnych wartości związanych odpowiednio ze zmniejszeniem lub dodatkową płatnością podatków, w stosunku do tych, które wynikałyby z zastosowania przepisów drugiego akapitu tego artykułu.

(89) W przypadku korzyści wynikających z art. 39 CA KP należy stwierdzić, iż tylko członkowie GIG <sup>(33)</sup>, finansujący ruchomości, których okres amortyzacji wynosi przynajmniej 8 lat, mogą być beneficjentami korzyści podatkowych

wynikających z zastosowania art. 39 CA KP, czyli 1) z odstępstwa od limitu amortyzacji stanowiącej koszt uzyskania przychodu, 2) ze zwiększenia o jeden punkt stawki amortyzacji i 3) z ewentualnego zwolnienia z podatku od zysku tytułem cesji.

(90) Z jednej strony, jeśli chodzi o zniesienie limitu amortyzacji stanowiącej koszt uzyskania przychodu zgodnie z art. 39 CA KP, należy przypomnieć, że każdy z członków GIG jest w stanie, w okresie amortyzacji składnika aktywów, w którym wyniki GIG są ujemne, zaliczyć straty GIG, proporcjonalnie do praw, które posiada, na poczet własnych zysków podlegających opodatkowaniu. W tym kontekście nie bierze się pod uwagę limitu amortyzacji zgodnie z art. 39 C akapit drugi KP.

(91) W konsekwencji zastosowanie odstępstwa przewidzianego w art. 39 CA KP pozwala, w okresie, w którym wykazywana jest strata, na obniżenie, dla każdego członka GIG, podstawy, która byłaby normalnie opodatkowana zgodnie z art. 39 C akapit drugi KP. W rzeczywistości fakt, że kwota amortyzacji nie jest ograniczona do sumy otrzymanych opłat leasingowych pomniejszonej o inne opłaty związane ze składnikiem aktywów oddanym w leasing, pozwala na zwiększenie kwoty amortyzacji podczas pierwszych lat obrachunkowych, w których wykazano straty. W tym zakresie okoliczność, że według art. 39 CA KP straty te mogą stanowić koszt uzyskania przychodu tylko do wysokości jednej czwartej zysków podlegających opodatkowaniu według stawki podatku od osób prawnych, które każdy członek GIG pozyskuje z pozostałej działalności, może oczywiście ograniczać, ale nie może zakwestionować istnienia tej korzyści.

(92) Władze francuskie podkreślają w tym kontekście, że otrzymane w ten sposób oszczędności podatkowe w pierwszych latach finansowania są neutralizowane przez dopłaty podatku, które są stwierdzane, gdy tylko GIG zaczyna wypracowywać zyski, ponieważ należne opłaty leasingowe przekraczają roczne koszty amortyzacji. Komisja ocenia jednak, że uzyskana korzyść wynika z odroczenia płatności podatku i odpowiada saldu zaktualizowanej wartości podatków wpłaconych przez cały okres amortyzacji biorąc pod uwagę zastosowane oprocentowanie.

(93) Raport Senatu nr 413 <sup>(34)</sup> potwierdza zresztą tę analizę, ponieważ jest tam wskazane, że „[l]uzyskane w ten sposób przez wspólników oszczędności podatku w pierwszych latach prowadzenia działalności są kompensowane przez dopłaty podatku, które pojawiają się, gdy struktura finansowania wypracowuje zyski”. Jednakże to przesunięcie w czasie pozwala, według tego raportu, na otrzymanie zysku finansowego, który odpowiada różnicy między zaktualizowaną wartością oszczędności podatkowych z pierwszych lat obrachunkowych i dodatkowymi wpłatami

<sup>(31)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 6 września 2006, Portugalia/Komisja (C-88/03, dotychczas nie publikowany w Zbiorze, pkt 56).

<sup>(32)</sup> Według tego artykułu stanowiąca koszt uzyskania przychodu kwota amortyzacji aktywów nie może przekroczyć, w tym samym roku obrachunkowym, sumy przyjętych opłat leasingowych, pomniejszonej o wydatki związane z tymi składnikami aktywów.

<sup>(33)</sup> GIG, jako struktura podatkowo przejrzysta, nie podlega podatkowi i zatem nie może być traktowany jako beneficjent systemu wynikającego z art. 39 CA KP.

<sup>(34)</sup> Raport nr 413 Senatu wykonany w imieniu komisji finansów, kontroli finansowej, rachunków ekonomicznych państwa na temat projektu ustawy dotyczącej różnych przepisów o charakterze ekonomicznym i finansowym, przez MM. Alain Lambert, ogólnego sprawozdawcę, i Philippe Marini, w imieniu komisji finansów (posiedzenie zwyczajne, 1997-1998).

podatku w ostatnich latach obrachunkowych. Komisja zauważa także, że w zaleceniu podatkowym (fr. *instruction fiscale*) nr 120 z dnia 17 czerwca 1999 r. <sup>(35)</sup> wskazane jest, że korzyść podatkowa wynikająca z zastosowania art. 39 CA KP pozwala na wypracowanie oszczędności podatkowych.

- (94) Okazuje się, że system wprowadzony przez art. 39 CA KP ma na celu zapewnienie członkom GIG korzyści w formie odroczenia opodatkowania.
- (95) W tym względzie argument, według którego użytkownicy, których GIG nie otrzyma pozwolenia przewidzianego w art. 39 CA KP, korzystają z innych systemów finansowania w celu uniknięcia limitu amortyzacji stanowiącej koszt uzyskania przychodu według art. 39 C akapit drugi wyżej wymienionego kodeksu, i nie są zatem w gorszej sytuacji w stosunku do użytkowników, których GIG ma pozwolenie, nie może być brany pod uwagę. W rzeczywistości należy najpierw przypomnieć, że w przypadku systemów pomocy, Komisja może ograniczyć się do przestudiowania ogólnych cech danego systemu i nie jest zobowiązana do zbadania każdego poszczególnego przypadku zastosowania <sup>(36)</sup>. Następnie taki argument prowadzi do wzięcia pod uwagę poszczególnych sytuacji indywidualnych z punktu widzenia faktycznego i prawnego <sup>(37)</sup> i ponadto sytuacji hipotetycznych.
- (96) Ostatecznie nie można wykluczyć, że użytkownicy, którzy nie mogą korzystać z przepisów art. 39 CA KP nie mogą korzystać z alternatywnego sposobu finansowania. Mogło by tak być, gdyby dany bank zdecydował, biorąc pod uwagę sytuację finansową danego przedsiębiorstwa, aby nie brać tylko na siebie ryzyka związanego z transakcją finansowania (leasing) lub gdyby z przyczyn związanych ze strukturą bilansu lub możliwością finansowania użytkowników, inne sposoby finansowania okazałyby się niemożliwe (inwestycja bezpośrednia w oparciu o pożyczkę lub zasoby własne). W każdym razie, zakładając nawet, że użytkownicy są faktycznie w stanie skorzystać z alternatywnego sposobu finansowania i w tym kontekście widzą, że ich amortyzacja nie jest ograniczona limitem, to wybrane, najbardziej korzystne, początkowo rozwiązanie powinno być odrzucone na rzecz drugiego wyboru koniecznie mniej korzystnego, i nie skorzystają oni z opodatkowania specyficznego dla leasingu przez GIG (dzięki obowiązkowi zwrotu, o którym mowa w art. 39 CA KP).
- (97) Z drugiej strony poza zniesieniem limitu amortyzacji stanowiącej koszt uzyskania przychodu, członkowie GIG korzystają ze zwiększenia o jeden punkt stawki amortyzacji metodą degresywną oraz, w przypadku przedterminowej cesji składnika aktywów na rzecz użytkownika oraz spełnienia określonych warunków, ze zwolnienia z podatku od zysku <sup>(38)</sup>
- (98) Ta zwiększona stawka oraz ewentualne zwolnienie z podatku od zysku z tytułu cesji są korzyściami, z których korzystają członkowie GIG zgodnie z art. 39 CA KP, ale z których nie korzystaliby w zastosowaniu podatkowych ram odniesienia, czyli art. 39 C akapit drugi wyżej wspomnianego kodeksu. W każdym razie zastosowanie art. 39 CA KP w przypadku tych dwóch korzyści, nie może być powrotem do prawa powszechnego dotyczącego amortyzacji, jak twierdzą władze francuskie, ponieważ art. 39 akapit pierwszy wyżej wymienionego kodeksu nie przewiduje wcale podobnych korzyści podatkowych.
- (99) W tej sytuacji, w odniesieniu do argumentu, według którego, począwszy od roku 2007, zwolnienie z podatku od zysku tytułem cesji będzie wynikało z prawa powszechnego, należy stwierdzić, że nie jest on w każdym razie ważny, ponieważ istnienie tej korzyści musi być ocenione w stosunku do obowiązujących ram prawnych i nie według przyszłej sytuacji prawnej <sup>(39)</sup>. Strony nie wspominają zresztą, że zmiana stosowanych ram prawnych spowodowałaby zniknięcie przyznanych wcześniej korzyści.
- (100) Jeśli chodzi o państwowe pochodzenie korzyści wynikających z zastosowania przedmiotowego systemu należy przypomnieć, że pojęcie pomocy jest bardziej ogólne niż pojęcie dotacji, ponieważ zawiera nie tylko świadczenia pozytywne, takie jak same dotacje, ale także środki, które, w różnej formie, zmniejszają wydatki, które zwykle obciążają budżet przedsiębiorstwa, i które przez to, nie będąc dotacjami sensu stricto, są tej samej natury i mają identyczne skutki <sup>(40)</sup>. Wynika stąd, że środek, za pomocą którego władze publiczne przyznają niektórym przedsiębiorstwom zwolnienia, redukcję lub odroczenie należnego podatku, i który mimo że nie wiąże się z przeniesieniem zasobów państwowych, powoduje, że beneficjenci znajdują

<sup>(35)</sup> Wytyczne podatkowe 4D-3-99 nr 120 z dnia 29 czerwca 1999 r. ust. 47 (przekazane przez władze francuskie w załączniku do ich uwag z dnia 3 maja 2004 r.).

<sup>(36)</sup> Patrz: na przykład wyrok Trybunału z dnia 29 kwietnia 2004 r., Grecja/Komisja (C-278/00, Zb.Orz. str. I-3997, pkt 24).

<sup>(37)</sup> Patrz: motywy 86 i 87.

<sup>(38)</sup> Należy zauważyć, że z raportu Senatu nr 413 wynika (cytowany wcześniej w przypisie 34), że skutkiem zwolnienia z podatku od zysku tytułem cesji jest podwojenie korzyści podatkowych wynikających z pierwszej części mechanizmu (brak limitu amortyzacji stanowiącej koszt uzyskania przychodu i zwiększenie stawki amortyzacji).

<sup>(39)</sup> W tej sytuacji należy przypomnieć, że legalność decyzji Komisji musi być oceniona w zależności od elementów faktycznych i prawnych istniejących na dzień przyjęcia aktu i nie może zależeć od wcześniejszej argumentacji (patrz: w szczególności wyrok z dnia 25 czerwca 1998 r., British Airways e.a. i British Midland Airways/Komisja, T-371/94, Zb.Orz. str. II-2405, punkt 81).

<sup>(40)</sup> Patrz: w szczególności wyrok Trybunału z dnia 8 listopada 2001 r., Adria-Wien Pipeline i Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke (C-143/99, Zb.Orz. str. I-8365, pkt 38); wyrok z dnia 15 czerwca 2004 r., Hiszpania/Komisja (C-501/00, Zb.Orz. str. I-6717, pkt 90), oraz cytowane orzecznictwo; wyrok z dnia 15 grudnia 2005 r., Włochy/Komisja (C-66/02, Zb.Orz. str. I-10901, pkt 77) i z dnia 10 stycznia 2006 r., Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, cytowane w przypisie 28, pkt 131 i cytowane orzecznictwo.

się w sytuacji finansowej, która jest korzystniejsza od sytuacji innych podatników, stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu <sup>(41)</sup>. W konsekwencji w tym przypadku mimo, że środki wynikające z art. 39 CA KP nie wiążą się z przekazaniem zasobów państwowych, nie można zakwestionować, że pociągają za sobą utratę wpływów podatkowych i są zatem finansowaniem przez państwo.

(101) W tych okolicznościach Komisja ocenia, że członkowie GIG mają dostęp do korzyści w formie oszczędności podatkowych (zniesienie limitu i zwiększenie stawki amortyzacji) i, w przypadku przedterminowej cesji składnika aktywów przeprowadzonej pod określonymi warunkami, w formie zwolnienia z podatku, które stanowią koszty dla budżetu państwa francuskiego.

(102) Podsumowując, jeśli chodzi o członków GIG, ponieważ stwierdzono, że muszą oni zwrócić przynajmniej dwie trzecie całkowitych korzyści podatkowych wynikających z zastosowania art. 39 CA KP użytkownikowi danego składnika aktywów, Komisja uważa, że korzyść, której są beneficjentami stanowi maksymalnie jedną trzecią całkowitej korzyści. Komisja przypomina w tej sytuacji, że członkowie GIG to głównie instytucje finansowe.

(103) W odniesieniu do użytkowników przedmiotowych składników aktywów zwrot części całkowitej korzyści podatkowej, której beneficjentami są członkowie GIG według przepisów prawnych przybiera formę zmniejszenia ich opłaty leasingowej lub kwoty opcji wykupu. Korzyść przekazana użytkownikom zmniejsza więc koszty zwykle obciążające ich budżet w ramach leasingu. Ponieważ zwrot stanowi przynajmniej dwie trzecie korzyści przyznanych członkom GIG przy użyciu zasobów państwowych, trzeba uznać, że użytkownicy mają w tym przypadku dostęp do korzyści przy użyciu zasobów państwowych w rozumieniu art. 87 Traktatu, która wynosi minimalnie dwie trzecie całkowitych korzyści.

(104) Władze francuskie oraz niektóre zainteresowane strony podtrzymują jednak, że system podatkowy ustanowiony na mocy art. 39 CA KP jest ogólnym środkiem francuskiego prawa podatkowego. Należy więc zbadać, czy całkowita korzyść, do której mają dostęp członkowie GIG i użytkownicy, ma charakter selektywny.

#### Ogólny charakter przedmiotowego systemu podatkowego

(105) Tytułem wstępu należy przypomnieć, że specyfika środka państwowego, czyli jego selektywny charakter, jest jedną z cech pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu. W tym zakresie należy sprawdzić, czy przedmiotowy system podatkowy pociąga za sobą lub nie korzyści wyłącznie dla niektórych przedsiębiorstw lub niektórych sektorów działalności <sup>(42)</sup>.

#### Selektywny charakter systemu

(106) W zasadzie środek podatkowy, który może być sklasyfikowany jako pomoc państwa, odróżnia się od ogólnego środka podatkowego prawnie lub faktycznie ograniczoną liczbą beneficjentów. W ten sposób, aby dany środek mógł być sklasyfikowany jako pomoc państwa, przedsiębiorstwa będące jego beneficjentami muszą należeć do określonej kategorii przez prawne lub faktyczne zastosowanie kryterium ustalonego przez przedmiotowy środek <sup>(43)</sup>.

(107) W tym przypadku, art. 39 CA KP stosuje się tylko do ruchomości amortyzowanych metodą degresywną przez okres przynajmniej 8 lat i zakupionych w stanie nowym, z wyjątkiem statków, które mogą być kupione jako używane. Jest zresztą wskazane w raporcie Senatu nr 413 <sup>(44)</sup>, że „[...] rozwiązanie ma dokładnie na celu popieranie znaczących inwestycji dzięki bardzo zachęcającemu narzędziu podatkowemu”.

(108) Ze zmniejszenia podatku wynikającego z zastosowania tego przepisu korzystają więc, de jure, wyłącznie członkowie GIG finansujący takie składniki aktywów <sup>(45)</sup>, oraz użytkownicy tych aktywów dzięki obowiązkowi zwrotu przynajmniej dwóch trzecich całkowitej korzyści podatkowych, których beneficjentami są członkowie GIG. Inwestorzy – członkowie GIG – niefinansujący aktywów, o których mowa w art. 39 CA KP oraz użytkownicy aktywów, których okres amortyzacji nie przekracza 8 lat nie mogą natomiast korzystać z podobnego udogodnienia podatkowego.

(109) W tym zakresie zakładając nawet, że w interesie użytkowników aktywów, którzy nie mogą korzystać z systemu na mocy art. 39 CA KP jest próba skorzystania z formy alternatywnego finansowania w GIG podatkowym, są oni jednak pozbawieni takiego sposobu finansowania.

<sup>(42)</sup> Patrz: wyroki Francja/Komisja, cytowane w przypisie 17, pkt 24, Ecotrade/Altiforni e Ferriere di Servola, cytowany w przypisie 17, pkt 40 i 41 i wyrok Trybunału z dnia 29 września 2000, CETM/Komisja (T-55/99, Zb.Orz. str. II-3207, pkt 39). Patrz także: obwieszczenie Komisji w sprawie stosowania reguł pomocy publicznej do środków związanych z bezpośrednim opodatkowaniem działalności gospodarczej, wyszczególnione w przypisie 30, pkt 18.

<sup>(43)</sup> Patrz: w tym celu wyrok Salzgitter/Komisja, cytowany w przypisie 29, pkt 38.

<sup>(44)</sup> Wymienione w przypisie 34.

<sup>(45)</sup> Patrz: analogicznie w odniesieniu do środka podatkowego, z którego korzystają wyłącznie przedsiębiorstwa prowadzące określony typ działalności, wyrok Trybunału z dnia 15 grudnia 2005 r., Unicredito Italiano (C-148/04, Rec. I-11137, punkty 45 do 47).

<sup>(41)</sup> Patrz: na przykład wyrok Trybunału z dnia 15 marca 1994 r., Banco Exterior de España (C-387/92, Zb.Orz. str. I-877, pkt 14).

- (110) Ponadto z uwagi na okres amortyzacji przedmiotowych aktywów przewidziany w art. 39 CA KP, de facto z przepisu tego korzystają głównie przedsiębiorstwa prowadzące działalność w sektorze transportu, szczególnie morskiego i lotniczego oraz GIG finansujące aktywa pochodzące z tego sektora.
- (111) W tym zakresie z jednej strony z informacji dostarczonych przez władze francuskie wynika, że 182 ze 189 złożonych wniosków o pozwolenie na zastosowanie art. 39 CA KP dotyczyło sektora transportu. Poza tym według tych danych sam sektor morski to 75 % złożonych wniosków o pozwolenie i 82 % przyznanych wniosków (patrz: tabela pod motywem 17 powyżej).
- (112) Z drugiej strony ustanowienie tego systemu uchylającego limit amortyzacji aktywów finansowanych przez GIG było powodowane głównie chęcią ustawodawcy, związaną ze sprzyjaniem sektorowi transportu, a szczególnie transportu morskiego.
- (113) Ten stan rzeczy wynika z kilku elementów.
- (114) Po pierwsze spośród aktywów kwalifikowanych według art. 39 CA KP tylko statki są wyraźnie brane pod uwagę przez zalecenie podatkowe nr 120 <sup>(46)</sup>. Jest także przewidziane, że jedynymi używanymi aktywami mogącymi skorzystać z systemu podatkowego na mocy art. 39 CA KP są statki. Jeśli chodzi o procedurę wydania pozwolenia jest także przewidziane, w przypadku statków, że wnioski o pozwolenie, które ich dotyczą, muszą być złożone przed ich zamówieniem, od momentu ich amortyzowania począwszy od ich umieszczenia w doku <sup>(47)</sup>.
- (115) Po drugie, z prac przygotowawczych do przyjęcia ustawy nr 98-546 oraz szczególnie z raportu Senatu nr 413 <sup>(48)</sup> wynika, że poprzedzający mechanizm podatkowy stosował się do wszystkich sektorów gospodarki, podczas gdy art. 39 CA KP stosuje się tylko „do aktywów o znacznej wartości (samoloty, TGV, statki...)”. Szczególnie w odniesieniu do sektora morskiego, wymieniony raport ujawnia niewystarczająco korzystny charakter przedmiotowego systemu w stosunku do systemu współudziału we własności statku dla zdynamizowania inwestycji w tym sektorze. Wskazano także, że wprowadzenie do art. 39 CA KP przepisu przewidującego zwolnienie z podatku od zysku w przypadku przedterminowej cesji składnika aktywów użytkownikowi, był motywowany mniej korzystnym charakterem przedmiotowego systemu dla inwestycji morskiej. Władze francuskie podkreślają w tym zakresie, w identyczny sposób, w ramach ich uwag z dnia 3 maja 2004 r., że poza odroczeniem opodatkowania związanego z amortyzacją zostało przewidziane, iż GIG może korzystać pod niektórymi warunkami, ze zwolnienia z podatku od zysku tytułem cesji składnika aktywów w sytuacji naznaczonej troską o zahamowanie stagnacji części statków handlowych zarejestrowanych we Francji oraz chęcią zmniejszenia wydatków podatkowych.
- (116) Po trzecie raport ogólny nr 66 związany z projektem ustawy finansowej 1999 <sup>(49)</sup> twierdzi, że „ustawa nr 98-546 [...] pozwoliła na stworzenie nowego narzędzia podatkowego na korzyść inwestorów morskich”. Jest tam także wskazane, że mimo, iż przyjęty system finansowania przez leasing ustanowiony przez art. 39 CA KP nie stosuje się tylko do statków, w rzeczywistości został stworzony głównie dla nich.
- (117) W związku z powyższym Komisja uważa, że system wynikający z art. 39 CA KP ma charakter selektywny, ponieważ sprzyja niektórym przedsiębiorstwom prowadzącym działalność w sektorze transportu oraz w sektorze finansowym. System ten nie stosuje się do wszystkich przedsiębiorstw, dlatego nie może być traktowany jako ogólne narzędzie polityki podatkowej.
- (118) Ta ocena nie może być kwestionowana przez argumenty przywoływane przez władze francuskie.
- (119) I tak, po pierwsze, argument władz francuskich związany z dużą liczbą sektorów, których dotyczy przedmiotowy środek podatkowy, nie może być brany pod uwagę. W rzeczywistości, poza faktem, że przedmiotowy system podatkowy dotyczy tylko niektórych aktywów, nie można stwierdzić, że bardzo niewielka liczba wniosków o pozwolenie na finansowanie aktywów z innych sektorów niż transport <sup>(50)</sup> może zakwestionować specyfikę przedmiotowego systemu. W tym zakresie zostało już ocenione, że fakt, że duża liczba przedsiębiorstw, które mogą korzystać ze środka pomocy jest bardzo znaczna lub, że przedsiębiorstwa te należą do innych sektorów, nie stanowi wystarczającej podstawy do zakwestionowania jej selektywnego charakteru <sup>(51)</sup>.
- (120) Po drugie przeciwnie do tego, na co powołują się władze francuskie, argument, że istnieją analogiczne rozwiązania podatkowe w państwach członkowskich nie uzasadnia istnienia systemu, o którym mowa w art. 39 CA KP. Nie można przystąpić do analizy porównawczej zasad podatkowych stosowanych we wszystkich państwach członkowskich, czy po prostu niektórych z nich, nie naruszając celowości przepisów związanych z kontrolą pomocy państwa. W związku z brakiem harmonizacji przepisów podatkowych państw członkowskich na poziomie wspólnotowym, badanie to sprowadzałoby się do porównywania różnych sytuacji faktycznych i prawnych, które wynikają z różnic prawnych lub ustawowych między państwami członkowskimi <sup>(52)</sup>. Oceniono zresztą, że fakt, iż państwo członkowskie próbuje zbliżyć, przez jednostronne rozwiązania, warunki konkurencji istniejące w jednym z sektorów gospodarczych do warunków przeważających w innych krajach nie może pozbawić tego rozwiązania

<sup>(46)</sup> Patrz: przypis 35.

<sup>(47)</sup> Patrz: pkt 70 zalecenia podatkowego nr 120, o którym mowa w przypisie 35.

<sup>(48)</sup> Wymienione w przypisie 34.

<sup>(49)</sup> Raport nr 66 – sesja 1998-1999, główny referent: M. P. Marini, senator/tom III.

<sup>(50)</sup> Na podstawie informacji przekazanych przez władze francuskie należy stwierdzić, że mniej niż 4 % wniosków o pozwolenie i mniej niż 3 % przyznanych pozwoleń dotyczyło sektora innego niż sektor transportu (zobacz tabelę pod motywem 17).

<sup>(51)</sup> Patrz: wyrok Trybunału z dnia 13 lutego 2003, Hiszpania/Komisja (C-409/00, Zb.Orz. str. I-1487, punkt 48) oraz cytowane orzecznictwo.

<sup>(52)</sup> Patrz: wyrok Salzgitter/Komisja, cytowany w przypisie 29, pkt 81.

charakteru pomocy<sup>(53)</sup>. W analogiczny sposób fakt, że konkurencyjne przedsiębiorstwa z innych państw członkowskich korzystają z porównywalnych rozwiązań podatkowych, nawet jeśli są nielegalne, nie ma wpływu na kwalifikację pomocy przedmiotowego systemu<sup>(54)</sup>.

(121) Po trzecie Francja i zainteresowane strony twierdzą, że nieselektywny charakter przedmiotowego systemu wynika z braku uznaniowości, którą dysponowałyby władze francuskie przyznając przedmiotowe pozwolenia.

(122) Komisja przypomina, że według orzecznictwa, nawet interwencje, które na pierwszy rzut oka są stosowane w stosunku do ogółu przedsiębiorstw mogą charakteryzować się pewną selektywnością, i stąd mogą być postrzegane jako środki sprzyjające niektórym przedsiębiorstwom i produkcji niektórych towarów. Tak jest, gdy administracja, wezwana do stosowania ogólnej reguły, ma pewną uznaniowość, co do zastosowania aktu<sup>(55)</sup>.

(123) W tym przypadku należy od razu przypomnieć, że ponieważ z przedmiotowych przepisów podatkowych mogą korzystać tylko użytkownicy niektórych składników aktywów i członkowie GIG, którzy je finansują, i de facto tylko sektor transportu i finansowy, warunek szczegółowości jest już spełniony. W rzeczywistości inne projekty finansowania, dotyczące aktywów, które pochodzą z innych sektorów niż sektor transportu i/lub, których okres amortyzacji wynosi co najmniej osiem lat, mogły zawierać zabezpieczenia, które wykluczyłyby wszelkie próby optymalizacji podatkowej. W konsekwencji z uwagi na ograniczone pole zastosowania tego rozwiązania podatkowego, w celu ustalenia selektywnego charakteru spornego środka, nie jest konieczne ustalenie, czy właściwe władze krajowe mają uznaniowe uprawnienia w zakresie zastosowania wyżej wymienionego środka<sup>(56)</sup>.

(124) W każdym razie władze francuskie, zapytane o znaczenie kontroli, do której poczuwały się zobowiązane w odniesieniu do warunku mającego zapewnić, aby przedmiotowa inwestycja miała, z punktu widzenia ogólnego interesu i szczególnie w dziedzinie zatrudnienia, znaczący charakter<sup>(57)</sup> ekonomiczny i społeczny, wskazały, że interes ten jest oceniany według 6 kryteriów, w tym według kryterium związanego z „wpływem inwestycji na środowisko gospodarcze strefy, w której inwestycja będzie realizowana, i w której funkcjonuje użytkownik”. Komisja ocenia zatem, że spełnienie tego warunku zapewnia władzom krajowym margines uznaniowości.

<sup>(53)</sup> Patrz: szczególnie wyroki Trybunału z dnia 29 kwietnia 2004, Włochy/Komisja (C-372/97, Zb.Orz. str. I-3679, pkt 67) i cytowane orzecznictwo z dnia 3 marca 2005, Heiser/Finanzamt Innsbruck (C-172/03, Zb.Orz. str. I-1627, pkt 54).

<sup>(54)</sup> Patrz: wyrok Trybunału z dnia 22 marca 1977, Steinike & Weinlig (78/76, Zb.Orz. str. 595, pkt 24) i wyrok z dnia 30 kwietnia 1998, Het Vlaamse Gewest/Komisja (T-214/95, Zb.Orz. II-717, pkt 54).

<sup>(55)</sup> Wyrok z dnia 7 czerwca 1999, Piaggio (C-295/97, Zb.Orz. str. I-3735, pkt 39) i cytowane orzecznictwo oraz wyrok z dnia 6 marca 2002, Diputación Foral de Álava/Komisja, cytowany w przypisie 17 pkt 31.

<sup>(56)</sup> Patrz: wyrok z dnia 15 lipca 2004, Hiszpania/Komisja, wcześniej cytowany w przypisie 40, pkt 120 i 121, i cytowane orzecznictwo.

<sup>(57)</sup> Należy wskazać, że według władz francuskich z 22 decyzji w sprawie odmowy pozwolenia, 7 z nich wydano z powodu braku znaczącego wpływu gospodarczego i społecznego.

(125) Zresztą niezależnie od słusznego charakteru takiego celu, należy stwierdzić brak związku między warunkiem związanym z istnieniem takiego interesu ekonomicznego inwestycji i celem, który chce osiągnąć ustawodawca nakazując wcześniejsze przyznanie ministerialnego pozwolenia na realizację inwestycji. W rzeczywistości warunki przyznania pozwolenia muszą pozwolić na ustalenie, czy skorzystanie z finansowania przez GIG nie ma na celu optymalizacji podatkowej. Zatem warunek związany z interesem ekonomicznym inwestycji nie może przeszkodzić takiej optymalizacji. Tego rodzaju finansowanie, mimo okresu amortyzacji przedmiotowych aktywów może nie mieć na celu optymalizacji podatkowej nie mając znaczącego interesu ekonomicznego i społecznego, szczególnie, jeśli chodzi o zatrudnienie.

(126) W tym kontekście należy ponownie odnieść się do raportu Senatu nr 413<sup>(58)</sup>, z którego wynika, że warunek związany z istnieniem znaczącego interesu ekonomicznego i społecznego jest „środkiem, który ma sprzyjać składnikom aktywów wyprodukowanym na terytorium kraju lub zapewnić finansowanie na rzecz użytkownika francuskiego”. Bardziej ogólnie pokazuje się także w tym samym raporcie, że procedura wydawania pozwoleń pozostawia administracji zbyt duży margines oceny.

(127) Nieadekwatność warunku związanego z interesem ekonomicznym inwestycji w stosunku do stawianego celu zwiększa więc, według Komisji, margines oceny, z którego korzystają władze krajowe podczas jego stosowania.

(128) W odniesieniu do marginesu oceny, którym dysponują władze francuskie przyznając pozwolenia, należy stwierdzić, że decyzja Rady Konstytucyjnej z dnia 30 grudnia 1987 r.<sup>(59)</sup>, na którą powołują się władze francuskie i niektóre zainteresowane strony, nie znajduje zastosowania w niniejszym kontekście. W tej sprawie chodziło o rozwiązanie podatkowe przewidujące możliwość przejścia przez nową osobę prawną powstałą w wyniku połączenia dwóch przedsiębiorstw, w ograniczonym okresie, całości lub części strat połączonych przedsiębiorstw i pozwalające, za zgodą ministra finansów oraz w ramach tego pozwolenia, w przypadku częściowego wkładu aktywów do przedsiębiorstwa należącego do grupy, na przeniesienie strat jeszcze nie odliczonych przed fuzją na późniejsze zyski. Rada konstytucyjna została wezwana do wypowiedzenia się na temat zgodności tej procedury przyznawania

<sup>(58)</sup> Patrz: przypis 34.

<sup>(59)</sup> Patrz: przypis 9.

pozwoleń z art. 34 Konstytucji, który powierza ustawodawcy określenie zakresu stosowania korzyści podatkowych finansowej. Stwierdziła ona w tym przypadku, że przedmiotowy przepis nie pozwalał ustawodawcy oddelegować swoich uprawnień podatkowych ministrowi, którego uprawnienia ograniczają się do zapewnienia, zgodnie z celem ustawodawcy, by nie unikano opodatkowania i by warunki przewidziane przez ustawę były przestrzegane. W decyzji tej Rada Konstytucyjna została poproszona o wypowiedzenie się na temat poszanowania poszczególnych uprawnień organów ustawodawczych i regulacyjnych w dziedzinie podatków, ale nie uprawnień ministra do dokonania oceny przy przyjmowaniu indywidualnych środków koniecznych do zastosowania ustawy.

(129) W każdym razie Komisja uważa, że warunki art. 87 ust. 1 Traktatu nie mogą być zakwestionowane przez orzecznictwo sądów krajowych.

(130) Po czwarte, w odniesieniu do argumentu, według którego władze krajowe nie posiadają arbitralnej władzy, ponieważ ich decyzja może być przedmiotem odwołania przed sądem krajowym w celu zakwestionowania powodów odmowy wydania pozwolenia, należy przypomnieć, że w celu wykluczenia zakwalifikowania środka do środków natury ogólnej nie trzeba sprawdzać, czy działania władz podatkowych mają charakter arbitralny. W rzeczywistości wystarczy stwierdzić, że władze te są uprawnione do oceny uznaniowej, co pozwala jej zmieniać warunki przyznania przedmiotowych korzyści podatkowych w zależności od cech projektów inwestycyjnych ocenianych przez te władze<sup>(60)</sup>. Poza tym oceniono, że umorzenie długów przyznane w ramach procedury sądowej i zgodnie z obowiązującym prawem krajowym, ma charakter selektywny, ponieważ nie wynika ono automatycznie z zastosowania prawa, ale z uznaniowego wyboru dokonanego przez przedmiotowe władze. Sędzia wspólnotowy przypomniał w tej sytuacji, że art. 87 ust. 1 Traktatu nie rozróżnia interwencji państwowych według przyczyn i celów, ale określa je w zależności od ich skutków<sup>(61)</sup>. Zatem tym bardziej w tej sytuacji okoliczność, że decyzje odmawiające pozwolenia mogły być przedmiotem apelacji przed sądem krajowym nie kwestionuje posiadania przez władze krajowe marginesu oceny w ramach zastosowania warunków przyznania ministerialnego pozwolenia.

(131) Ostatecznie Komisja ocenia, że powołanie się władz francuskich na brak uzasadnionego rozróżnienia opartego na narodowości członków GIG i użytkowników nie kwestionuje selektywnego charakteru systemu wynikającego z art. 39 CA KP<sup>(62)</sup>, tym bardziej, że raport Senatu

nr 413<sup>(63)</sup> wskazuje, że warunek związany z istnieniem znacznego interesu ekonomicznego i społecznego inwestycji jest „formą sprzyjania produkcji aktywów na terenie Francji lub finansowaniu na rzecz użytkowników francuskich”.

(132) W związku z powyższym Komisja uważa, że system wynikający z art. 39 CA KP ma charakter selektywny.

Znaczenie odstępstw związanych z charakterem i strukturą systemu podatkowego

(133) Władze francuskie podkreślają, że połączone przepisy art. 39 C akapit drugi i 39 CA KP są środkiem kontroli a priori, którym dysponują władze podatkowe w celu zwalczania uchylania się płacenia podatków wynikającego z nadmiernej korzystności z finansowania ruchomości przez struktury podatkowo przejrzyste, takie jak GIG. Uważają one, że system wynikający z art. 39 CA KP jest zatem usprawiedliwiony przez charakter i strukturę systemu podatkowego. Precyzują w tym zakresie, że system wynikający z art. 39 CA KP jest „oparty na obiektywnych i horyzontalnych kryteriach zwalczania uchylania się od płacenia podatków”.

(134) Jest prawdą, że pojęcie pomocy państwa nie obejmuje zasobów państwowych wprowadzających rozróżnienie pomiędzy przedsiębiorstwami, gdy rozróżnienie to wynika z charakteru i struktury systemu opłat, w który one się wpisują. To uzasadnienie, oparte na charakterze i strukturze systemu podatkowego, odsyła do spójności danego środka podatkowego z wewnętrzną logiką systemu podatkowego ogólnie. Zatem rozróżnienia podatkowe nie mogą być po prostu podyktowane przez ogólne cele, które chce osiągnąć państwo przyjmując przedmiotowe środki<sup>(64)</sup>.

(135) W tym przypadku Komisja uważa, że art. 39 C akapit drugi KP ograniczając kwotę amortyzacji stanowiącej koszt uzyskania przychodu ma na celu przeciwdziałanie nadużyciu w korzystaniu ze struktur przejrzystych pod względem podatkowym w celu otrzymania zysku podatkowego w ramach operacji finansowania aktywów oddanych w leasing lub przekazanych do dyspozycji. Cel ten okazuje się konieczny i racjonalny w celu zagwarantowania

<sup>(60)</sup> Wyroki Sądu z dnia 6 marca 2002 r., Diputación Foral de Álava/Komisja, wymienione w przypisie 17, pkt 35, i z dnia 21 października 2004 r., Lenzing/Komisja (T-36/99, Zb.Orz. str. II-3597, pkt 132).

<sup>(61)</sup> Wyrok Sądu z dnia 11 lipca 2002, HAMS/Komisja (T-152/99, Zb. Orz. str. II-3049, pkt 158).

<sup>(62)</sup> Wyrok z dnia 29 września 2000, CETM/Komisja, cytowany wcześniej w przypisie 42, pkt 49.

<sup>(63)</sup> Patrz: przypis 34.

<sup>(64)</sup> Wyrok z dnia 13 lutego 2003 r., Hiszpania/Komisja, cytowany w przypisie 51, pkt 52 i 53, oraz wyrok z dnia 6 marca 2002, Diputación Foral de Álava/Komisja cytowany w przypisie 17, pkt 60, i cytowane orzecznictwo. Orzecznictwo to zostało zresztą wspomniane przez Komisję w jej obwieszczeniu z dnia 10 grudnia 1998 w sprawie stosowania reguł pomocy publicznej do środków związanych z bezpośrednim opodatkowaniem działalności gospodarczej (cytowane w przypisie 30).

skuteczności systemu podatkowego amortyzacji aktywów oddanych w leasing lub oddanych do dyspozycji i musi przez to być postrzegany jako nierozłączny z wyżej wymienionym systemem <sup>(65)</sup>.

(136) Natomiast system ustanowiony na mocy art. 39 CA KP nie może być uzasadniony przez charakter i strukturę francuskiego systemu amortyzacji składników aktywów oddanych w leasing lub przekazanych do dyspozycji. W rzeczywistości, mimo iż odstępstwa od górnego progu zasady amortyzacji przewidzianej przez art. 39 C, akapit drugi KP są dopuszczalne, odstępstwa te muszą być oparte tylko na warunkach, których spełnienie nie pozwoli na skorzystanie, w celu optymalizacji podatkowej, z finansowania wyżej wymienionych aktywów przez przejrzyste podatkowo struktury takie jak GIG.

(137) Jednak, z jednej strony ograniczenie zakresu zastosowania przedmiotowego odstępstwa od finansowania aktywów podlegających amortyzacji przez okres przynajmniej ośmiu lat, nie może być uzasadnione samo w sobie lub w połączeniu z innymi warunkami przyznania pozwolenia, z uwagi na cel, który ma być osiągnięty przez władze francuskie. Władze te nie dostarczyły zresztą w ramach niniejszej procedury administracyjnej, żadnego wyjaśnienia, co do wyboru, w stosunku do celu jakim jest walka przeciw uchylaniu się od obowiązku podatkowego, ograniczenia tego odstępstwa do aktywów mających taki okres amortyzacji.

(138) Z drugiej strony, tak jak to wcześniej stwierdzono, pośród warunków przyznania ministerialnego pozwolenia, warunek związany z istnieniem interesu ekonomicznego i społecznego, szczególnie w dziedzinie zatrudnienia, operacji finansowania, pozostawia władzom krajowym margines oceny. Warunek ten jest zresztą bez związku z celem, który postawiła sobie Francja, związanym z przeciwdziałaniem uchylaniu się od płacenia podatków. W każdym razie taki cel społeczny sam w sobie nie posiada charakteru, który pozwoliłby nie zakwalifikować przedmiotowego systemu jako pomocy w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu, ponieważ ten artykuł nie odróżnia interwencji państwowych na podstawie przyczyn i celów, ale definiuje je w zależności od ich skutków <sup>(66)</sup>. Zostało zresztą wcześniej ocenione, że art. 87 ust. 1 Traktatu nie byłby skuteczny, gdyby z uwagi na przyczyny tworzenia lub utrzymania zatrudnienia określone środki nie byłyby kwalifikowane jako pomoc państwa, ponieważ większość

pomocy jest przyznawana w celu stworzenia lub utrzymania miejsc pracy <sup>(67)</sup>.

(139) W tej sytuacji władze francuskie podkreślają także, że system podatkowy wynikający z art. 39 CA KP pozwolił na odmłodzenie i konsolidację floty morskiej. W analogiczny sposób, Air France wskazuje, że system ten wspiera odmłodzenie floty przedsiębiorstwa, które stało się konieczne z powodu zmiany norm dotyczących środowiska. Tak więc poza faktem, iż podobne stwierdzenia wzmacniają ocenę Komisji co do selektywnego charakteru przedmiotowego systemu, nie można twierdzić, że realizacja celów polityki ekonomicznej lub przemysłowej może spowodować, że selektywny środek nie podlega zastosowaniu art. 87 ust. 1 Traktatu <sup>(68)</sup>. W podobnym kontekście zostało zresztą ocenione, że system przewidujący zmniejszenie oprocentowania przyznanych kredytów na zakup lub leasing z opcją wykupu, samochodów dla osób fizycznych, MŚP, lokalnych władz publicznych i lokalnych służb użyteczności publicznej stanowi pomoc i nie może być usprawiedliwiony okolicznością, iż miał na celu, w trosce o ochronę środowiska i bezpieczeństwa drogowego, umożliwienie renowacji parku samochodów przemysłowych w Hiszpanii <sup>(69)</sup>.

(140) Wszystkie działania w interesie ogólnym, do których przyczynienie się miałyby być skutkiem lub celem niniejszego systemu, takie jak zatrudnienie, odnowa lub konsolidacja statków lub statków powietrznych, jakkolwiek by nie były słuszne, nie są usprawiedliwione charakterem lub strukturą przedmiotowego systemu podatkowego i są nawet nieskuteczne w odniesieniu do kwalifikacji środka pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu.

(141) Komisja uważa także, że nie ma znaczenia, w celach zastosowania art. 87 ust. 1 Traktatu, że system wynikający z art. 39 CA KP jest mniej korzystny dla tych beneficjentów niż system współudziału we własności statku, ponieważ przedmiotowy system w tej sytuacji powinien zostać oceniony przez Komisję w momencie jego wprowadzenia <sup>(70)</sup>.

(142) Wynika z powyższego, że Komisja ocenia, iż system wynikający z art. 39 CA KP nie jest usprawiedliwiony naturą lub strukturą przedmiotowego systemu podatkowego i że jego selektywny charakter nie może zostać zatem zakwestionowany.

<sup>(67)</sup> Patrz: w przypadku selektywnych zwolnień od obciążeń społecznych, wyrok Trybunału z dnia 2 lipca 1974 r., Włochy/Komisja (173/73, Zb.Orz. str. 709, pkt 27 i 28). Patrz także: wyroki z 29 września 2000, CETM/Komisja, wymienione w przypisie 42, pkt 53, i z dnia 6 marca 2002 r., Diputación Foral de Álava e.a./Komisja (T-127/99, Zb.Orz. str. II-1275, pkt 168).

<sup>(68)</sup> Patrz: na przykład wyrok z dnia 6 marca 2002, Diputación Foral de Álava/Komisja, wymieniony w przypisie 17, pkt 51.

<sup>(69)</sup> Wyrok CETM/Komisja, wymieniony w przypisie 42, pkt 53 i wyrok Trybunału z dnia 26 września 2002, Hiszpania/Komisja (C-351/98, Zb.Orz. str. I-8031).

<sup>(70)</sup> Zobacz w tym zakresie wyroki Trybunału z 7 czerwca 1988 r., Grecja/Komisja (57/86, Zb.Orz. str. 2855, pkt 10) i z dnia 8 listopada 2001 r., Adria-Wien Pipeline et Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, wymienione w przypisie 40, pkt 41) i cytowane orzecznictwo.

<sup>(65)</sup> Komisja uważa, że należy odnieść się przez analogię do wyroku z dnia 29 kwietnia 2004, Gil Insurance e.a. (C-308/01, Rec. str. I-4777, pkt 74 i kolejne), gdzie Trybunał stwierdził, że środek do zwalczania zachowania mającego na celu uzyskanie korzyści z rozbieżności między zwykłą stawką podatku od składek ubezpieczenia i stawką VAT przez manipulację ceną leasingu lub sprzedaży urządzeń i ubezpieczeń, które są z nimi związane jest usprawiedliwiony przez naturę i gospodarkę krajowego systemu opodatkowania ubezpieczeń.

<sup>(66)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 29 kwietnia 2004 r., Niderlandy/Komisja (C-159/01, Zb.Orz. str. I-4461, pkt 51) i cytowane orzecznictwo.



*Wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi i zakłócenie konkurencji*

- (143) Tak jak to wcześniej stwierdzono, beneficjentami systemu podatkowego wynikającego z art. 39 CA KP są, z jednej strony, przedsiębiorstwa prowadzące działalność w sektorze transportu i przemysłu i, z drugiej, członkowie GIG (głównie instytucje finansowe) finansujący składniki aktywów pochodzące z tych sektorów. Wszystkie przedsiębiorstwa prowadzą działalność na rynkach wspólnotowych wyżej wymienionych sektorów.
- (144) W tym kontekście należy przypomnieć, że pomoc, która ma na celu zwolnienie przedsiębiorstwa z kosztów, które normalnie musiałoby ponosić w ramach bieżącego zarządzania lub zwykłej działalności, wypaczają w zasadzie warunki konkurencji<sup>(71)</sup>. W rzeczywistości zostało ocenione, że wszelka pomoc przyznana przedsiębiorstwu, które prowadzi działalność na rynku wspólnotowym może spowodować zakłócenie konkurencji i wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi<sup>(72)</sup>.
- (145) Zatem w tym przypadku, zważywszy na rodzaj i międzynarodowy wymiar przedmiotowych sektorów, Komisja ocenia, że przedmiotowa pomoc wzmacnia pozycję przedsiębiorstw z tych sektorów, które uczestniczą w krajowej i międzywspólnotowej wymianie handlowej.
- (146) Zatem beneficjenci przedmiotowego systemu są w pozycji uprzywilejowanej, zarówno w stosunku do swoich konkurentów krajowych<sup>(73)</sup> jak i konkurentów z innych państw członkowskich, którzy nie mogą korzystać z tego systemu, ponieważ nie finansują lub nie używają aktywów, które mogą być dopuszczone w tym systemie, lub ponieważ nie podlegają opodatkowaniu we Francji.
- (147) Co do ostatniego punktu, jeśli prawdą jest, iż z formalnego punktu widzenia żadna przeszkoda prawna nie zabrania przedsiębiorstwom z innych niż Francja państw członkowskich finansować lub używać aktywów, o których mowa w art. 39 CA KP, jest niezaprzeczalne, że w praktyce system ten wspiera przedsiębiorców mających siedzibę we Francji. Należy więc stwierdzić w tym zakresie, że wszystkie zainteresowane strony będące beneficjentami tego systemu, które przedstawiły uwagi w ramach formalnego postępowania wyjaśniającego, są spółkami prawa francuskiego. Należy także przypomnieć, że jeśli chodzi o sektor, którego głównie dotyczy przedmiotowe rozwiązanie podatkowe, czyli sektor morski, władze francuskie same podkreśliły, że przyjęcie tego rozwiązania ma na celu zahamowanie

stagnacji pewnej liczby statków handlowych zarejestrowanych we Francji i zmniejszenie wydatków podatkowych. Ostatecznie należy w tym kontekście przypomnieć, że raport Senatu nr 143<sup>(74)</sup> wskazuje, że system ten jest „środkiem wspierania aktywów wyprodukowanych na terytorium krajowym lub finansowania wykonanego na rzecz użytkowników francuskich”.

- (148) W konsekwencji, bez potrzeby przystępowania do analizy ekonomicznej faktycznej sytuacji rynków, których to dotyczy<sup>(75)</sup> i zważywszy na to, iż system podatkowy wprowadzony przez Francję wzmacnia pozycję przedsiębiorców, którzy z niego korzystają w stosunku do innych, konkurencyjnych przedsiębiorstw w wewnątrzspółnotowej wymianie handlowej, Komisja ocenia, że system wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi i zakłóca konkurencję między tymi przedsiębiorstwami.
- (149) Zważywszy na powyższe, Komisja ocenia, że system wynikający z art. 39 CA KP stanowi pomoc w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu.

## 2. Kwantyfikacja i rozdzielenie pomocy między beneficjentów

- (150) Zostało wcześniej stwierdzone, że korzyści podatkowe wynikające z zastosowania art. 39 CA KP polegają, z jednej strony na zniesieniu limitu amortyzacji stanowiącej koszt uzyskania przychodu, z drugiej na zwiększeniu o jeden punkt stawki amortyzacji i ostatecznie na ewentualnym zwolnieniu z podatku od zysku z tytułu cesji.
- (151) Kwota pomocy dla każdej operacji leasingu, odpowiada różnicy między zaktualizowaną wartością podatków wpłaconych przez cały okres amortyzacji, przy uwzględnieniu zwiększenia o jeden punkt stawki amortyzacji a wartością, która wynikała z zastosowania przepisów art. 39 akapit drugi KP, różnicy, do której należy dodać ewentualnie zwolnienie z podatku od zysku z tytułu cesji<sup>(76)</sup>. Suma ta jest określona, dla każdej operacji leasingu, zgodnie z warunkami przewidzianymi w pkt 46 i 47 zalecenia podatkowego nr 120<sup>(77)</sup> w celu zwrotu użytkownikowi części całkowitej korzyści.
- (152) Jeśli chodzi o dokładne rozdzielenie całkowitej korzyści pobranej zgodnie z art. 39 CA KP, członkowie GIG – bezpośredni beneficjenci – są zobowiązani do zwrotu przynajmniej 2/3 tej korzyści użytkownikowi składnika aktywów. W ramach każdej operacji leasingu dokładna

<sup>(71)</sup> Patrz: wyrok z dnia 19 września 2000 r., Niemcy/Komisja (C-156/98, Zb.Orz. str. I-6857, pkt 30) i cytowane orzecznictwo.

<sup>(72)</sup> Patrz: w szczególności wyrok Trybunału z dnia 17 września 1980 r., Philip Morris/Komisja (730/79, Zb.Orz. str. 2671, pkt 11 i 12) i wyrok z dnia 30 kwietnia 1998 r., Vlaams Gewest/Komisja, wymieniony w przypisie 54., pkt 48 do 50).

<sup>(73)</sup> Dla przypomnienia nie jest konieczne, aby przedsiębiorstwo będące beneficjentem uczestniczyło w wewnątrzspółnotowej wymianie handlowej. W rzeczywistości, gdy państwo członkowskie przyznaje pomoc przedsiębiorstwu, działalność wewnętrzna może być zachowana lub zwiększona, wskutek czego szanse przedsiębiorstw mających siedzibę w innych państwach członkowskich na wejście na rynek tego państwa członkowskiego nie są mniejsze. Poza tym wzmocnienie przedsiębiorstwa, które nie uczestniczyło dotąd w wewnątrzspółnotowej wymianie handlowej, może pozwolić mu na wejście na rynek innego państwa członkowskiego (patrz: w szczególności wyrok z dnia 7 marca 2002 r., Włochy/Komisja, Zb.Orz. str. I-2289, pkt 84).

<sup>(74)</sup> Patrz: przypis 34.

<sup>(75)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 29 kwietnia 2004 r., Włochy/Komisja (C-372/97, Zb.Orz. str. I-3679, pkt 44 i 45) dotyczący niezgodności przedmiotowego systemu z prawem, motywy 153 do 155.

<sup>(76)</sup> Patrz: obwieszczenie Komisji w sprawie stosowania reguł pomocy publicznej do środków związanych z bezpośrednim opodatkowaniem działalności gospodarczej (patrz: przypis 30, pkt 35).

<sup>(77)</sup> Patrz: przypis 35.

kwota korzyści do zwrotu użytkownikowi jest jednak określona, przy udzielaniu pozwolenia, zgodnie z przepisami art. 39 CA KP.

### 3. Kwalifikacja systemu jako pomocy niezgodnej z prawem

(153) Zgodnie z art. 88 ust. Traktatu, państwo członkowskie jest zobowiązane do informowania o wszelkich planach przyznania lub zmiany pomocy. Dane państwo członkowskie nie może wprowadzać w życie projektowanych środków dopóki procedura ta nie doprowadzi do wydania decyzji końcowej.

(154) W tym przypadku władze francuskie, pismem z dnia 17 marca 1998 r. (A/32232), poinformowały Komisję o wprowadzeniu środka ograniczającego amortyzację aktywów przekazanych w leasing w celu przeciwdziałania posługiwania się tym środkiem tylko dla optymalizacji podatkowej i przewidującego wyjątek od tego ograniczenia. W piśmie tym, władze francuskie wskazują, że środek ten nie stanowi pomocy państwa, która musiała być przedmiotem wcześniejszego zgłoszenia Komisji zgodnie z art. 88 ust. 3 Traktatu.

(155) Komisja ocenia, że pismo to nie może, w tym przypadku, być traktowane jako zgłoszenie w rozumieniu art. 88 ust. 3 Traktatu. Ponadto Komisja podkreśla, że pismo to nie spełnia obowiązujących wówczas wymogów formalnych, o których mowa w piśmie Komisji do państw członkowskich SG (81) 12740 z dnia 2 października 1981 r. Francja zareagowała więc w sposób niezgodny z prawem, wprowadzając przedmiotowy system pomocy niezgodnie z art. 88 ust. 3 Traktatu.

### 4. Zgodność systemu pomocy ze wspólnym rynkiem

(156) Ponieważ przedmiotowy system podatkowy stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu, należy zbadać jego ewentualną zgodność ze wspólnym rynkiem w świetle odstępstw przewidzianych w ust. 2 i 3 tego artykułu. Należy przypomnieć w tym zakresie, że faktyczni beneficjenci przedmiotowego systemu są związani, według informacji przekazanych przez władze francuskie, z sektorami transportu morskiego, lotniczego i kolejowego oraz, marginalnie, z sektorem przemysłowym<sup>(78)</sup>. Beneficjenci ci związani są także z sektorem finansowym, ponieważ członkowie GIG są głównie instytucjami finansowymi.

(157) W odniesieniu do odstępstw przewidzianych w art. 87 ust. 2 Traktatu, związanych z pomocą o charakterze socjalnym przyznawaną konsumentom indywidualnym, z pomocą mającą na celu naprawienie szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi lub innymi zdarzeniami nadzwyczajnymi oraz z pomocą przyznawaną gospodarce niektórych regionów Federalnej Republiki Niemiec, wystarczy stwierdzić, że są one pozbawione jakiegokolwiek ważności w niniejszym kontekście, bez względu na tożsamość beneficjentów przedmiotowego systemu.

(158) Jeśli chodzi o odstępstwa, o których mowa w art. 87 ust. 3 lit. b) Traktatu, wystarczy stwierdzić, że przedmiotowy system podatkowy nie jest ważnym projektem stanowiącym przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania i nie ma na celu zaradzenia poważnym zaburzeniom w gospodarce Francji. Nie ma także na celu wspierania kultury czy zachowania dziedzictwa kulturowego w rozumieniu odstępstwa od art. 87 ust. 3 lit. d) Traktatu.

(159) Komisja chce zasygnalizować, że ani władze francuskie ani zainteresowane strony nie wspominały o wyżej wymienionym odstępstwie podczas procedury administracyjnej.

(160) Badanie odstępstw przewidzianych w art. 87 ust. 3 lit. a) i c) Traktatu wymaga analizy danego sektora.

#### *Zgodność środków pomocy na rzecz sektora transportu lotniczego ze wspólnym rynkiem*

(161) Jeśli chodzi o odstępstwo przewidziane w art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu, który zezwala na pomoc przeznaczoną na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem, Komisja uważa, że nie ma podstaw, aby stwierdzić, że pomoc udzielona sektorowi lotniczemu w ramach przedmiotowego systemu jest zgodna ze wspólnym rynkiem. I tak żadne odstępstwo przewidziane w tym względzie przez wytyczne Komisji dotyczące zastosowania art. 92 i 93 Traktatu i art. 61 Porozumienia EOG do pomocy państwa w sektorze lotniczym<sup>(79)</sup> nie może być w tym przypadku zastosowane.

(162) Jednak należy zauważyć, że Komisja zezwala, wyjątkowo, na określoną pomoc operacyjną na rzecz transportu lotniczego:

a) na podstawie wytycznych dotyczących krajowej pomocy regionalnej z 1998 r., zmienionych w 2000 r.<sup>(80)</sup>, dla linii lotniczych działających na terytorium regionów najbardziej oddalonych, w celu skompensowania zbyt dużych kosztów wynikających ze stałych niekorzystnych warunków tych regionów określonych w art. 299 ust. 2 Traktatu.

b) na podstawie wytycznych wspólnotowych dotyczących finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych<sup>(81)</sup>, dla nowych linii lotniczych działających w regionalnych portach lotniczych, charakteryzujących się rocznym ruchem poniżej 5 milionów pasażerów, do 30 % kosztów ściśle związanych z rozpoczęciem ich działalności w trzech pierwszych latach (40 % wyżej wymienionych kosztów w trzech pierwszych latach dla lotnisk krajowych zlokalizowanych w regionie znajdującym się w trudnej sytuacji w rozumieniu wytycznych).

<sup>(79)</sup> Dz.U. C 350 z 10.12.1994, str. 5.

<sup>(80)</sup> Dz.U. C 258 z 9.9.2000, str. 5.

<sup>(81)</sup> Dz.U. C 312 z 9.12.2005, str. 1.

<sup>(78)</sup> Patrz: tabela pod motywem 17.

- (163) Ze względu na powyższe Komisja akceptuje to, iż Francja nie włącza do obliczenia pomocy podlegających odzyskaniu kwot pomocy związanej z następującym przypadkiem:
- dla samolotów przydzielonych na stałe do linii lotniczych działających w jednym z regionów najbardziej oddalonych, jeśli może wykazać, że konserwacja tych samolotów była wykonana w tym regionie, i że pomoc jest mniejsza od wykazanych dodatkowych kosztów,
  - dla samolotów przydzielonych do nowych linii lotniczych działających w regionalnych portach lotniczych do wysokości wyżej określonej części kosztów kwalifikowanych, jeśli dane linie podczas danego okresu nie są objęte zobowiązaniem z tytułu wykonywania usług publicznych z kompensacją finansową z tytułu art. 4 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych <sup>(82)</sup>.
- (164) We wszystkich pozostałych przypadkach, pomoc udzielona przedsiębiorstwom z sektora transportu lotniczego poprzez zastosowanie przedmiotowego systemu jest niezgodna z Traktatem.
- Zgodność środków pomocy na rzecz sektora transportu morskiego ze wspólnym rynkiem*
- (165) Zgodnie z art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu wytyczne wspólnotowe z 1997 r., a następnie wytyczne z 2004 r. <sup>(83)</sup>, określają system pomocy państwa, która jest dopuszczalna w celu wspierania interesu przedsiębiorstw wspólnotowych transportu morskiego wobec konkurencji krajów trzecich, w celu osiągnięcia takich celów jak:
- zachowanie wspólnotowych miejsc pracy (tak na morzu jak i na lądzie),
  - poprawa bezpieczeństwa,
  - zachowanie know-how związanego z sektorem morskim i rozwój umiejętności.
- (166) Zatem w stosunku do zamierzonych wyżej celów, wytyczne wspólnotowe z 1997 i z 2004 r. pozwalają na niektóre rozwiązania podatkowe na rzecz armatorów, w celu poprawienia ich konkurencyjności (punkt 3.1).
- (167) Przypomina się także, że celem pomocy państwa, w ramach wspólnej polityki transportu morskiego, jest promowanie konkurencyjności floty wspólnotowej na rynku światowym. W konsekwencji, systemy ulg podatkowych muszą ogólnie wymagać istnienia powiązania z banderą wspólnotową.
- (168) Ponadto korzyści dostarczane przez te systemy muszą ułatwiać rozwój transportu morskiego i zatrudnienia w tym sektorze w interesie Wspólnoty. W konsekwencji wymienione wcześniej korzyści podatkowe muszą być dokładnie ograniczone do działalności transportu morskiego. Zatem gdy towarzystwo transportu morskiego prowadzi także inną działalność handlową, musi być zapewniona wyraźne rozróżnienie księgowe dla obu rodzajów działalności w celu zapobieżenia wszelkiemu „przeniesieniu” na działalność, która nie odpowiada definicji transportu morskiego.
- (169) Nie można zaprzeczyć, że przedmiotowy system ma na celu wspieranie finansowania statków pod banderą francuską i ma pomagać w rozwoju sektora morskiego i zatrudnienia w tym sektorze.
- (170) Poza tym, pomoc udzielona w zastosowaniu przedmiotowego systemu ułatwia finansowanie statków i przyczynia się w ten sposób do odnowienia floty wspólnotowej. W tym względzie Komisja podziela zdanie władz francuskich, według których przedmiotowa pomoc przyczynia się do konsolidacji floty pod krajową banderą oraz do jej odmłodzenia <sup>(84)</sup>. Zgadza się ona z argumentem, według którego, szczególnie z powodu mechanizmu pozwolenia, który uzależnia stosowanie przedmiotowego systemu od obowiązku posiadania, na terytorium Wspólnoty, strategicznego centrum podejmowania decyzji związanego z zarządzaniem działalnością morską i z zarządzaniem statkami, i który bierze pod uwagę względy związane z zatrudnieniem, system ten przyczynia się do zachowania zatrudnienia wspólnotowego w sektorze morskim zarówno na lądzie jak i na morzu <sup>(85)</sup>. Elementy te zostały zresztą potwierdzone przez kilku armatorów, będących zainteresowanymi stronami, którzy podkreślają wagę przedmiotowego systemu, w celu skompensowania dodatkowych kosztów wyposażenia pod tą banderą, w celu zapewnienia utrzymania miejsc pracy wysokiej jakości w transporcie morskim i przyczyniania się do utrzymania, czyli do rozwinięcia, floty pod banderą państwa członkowskiego <sup>(86)</sup>. Komisja precyzuje jednak, że zgodnie z wytycznymi wspólnotowymi z 2004 r., jeśli statki są holownikami lub pogłębiarkami, przyznawana pomoc może być postrzegana jako zgodna ze wspólnym rynkiem tylko, jeśli co najmniej 50 % ich działalności rocznej odpowiada definicji transportu morskiego <sup>(87)</sup>.
- (171) Zważywszy na powyższe, można zatem uważać, że system podatkowy wynikający z art. 39 CA KP, jeśli odpowiada punktowi 3.1 wytycznych wspólnotowych z 2004 r., jest korzystny dla sektora morskiego i jest zgodny z celami określonymi przez stosowane wytyczne wspólnotowe.

<sup>(82)</sup> Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 8.

<sup>(83)</sup> Patrz: przypis 12. Komisja sygnalizuje w tym względzie, że zgodność pomocy przyznanej niezgodnie z prawem należy oceniać w świetle zasad merytorycznych ustalonych w każdym obowiązującym instrumencie z datą jej przyznania (patrz: związku z tym zawiadomienie Komisji w sprawie zasad oceny pomocy państwa przyznanej bezprawnie, Dz.U. C 119 z 22.5.2002, str. 22). Zatem przypuszczając, że środki pomocy, zgodnie z art. 39 CA EIG, zostały przyznane po wejściu w życie wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa na rzecz sektora transportu morskiego w 2004 r., tylko te ostatnie wytyczne są stosowane. Ważne zasady nie zostały jednak zmienione, tylko w przypadku holowników i trałowców (patrz: motyw 170 poniżej).

<sup>(84)</sup> Patrz: motyw 38.

<sup>(85)</sup> Patrz: motyw 25 i 26.

<sup>(86)</sup> Patrz: motyw 57.

<sup>(87)</sup> Zobacz w związku z tym ustępy drugi do szesnastego punktu 3.1 wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa na rzecz sektora transportu morskiego z 2004 r., wymienionych w przypisie 12.

- (172) Jednak, aby móc korzystać z odstępstwa na mocy art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu, pomoc przyznawana w zastosowaniu tego systemu musi być ściśle proporcjonalna do celu, do którego się dąży i nie może pogarszać warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (173) W tym zakresie zwraca się uwagę władz francuskich na zasadę w dziedzinie ograniczenia pomocy, ustaloną w pkt 11 wspólnotowych wytycznych z 2004 r., według której: „Maksymalny dopuszczalny poziom pomocy to anulowanie opłat podatkowych i społecznych stosowanych w przypadku marynarzy oraz zmniejszenie podatku od obrotu przedsiębiorstw żeglugowych. Aby uniknąć jakiegokolwiek zakłócenia konkurencji, większe korzyści nie mogą być przyznane w ramach innych systemów pomocy. W konsekwencji, nawet jeśli każdy system pomocy zgłoszony przez państwo członkowskie jest badany pod kątem jego własnych zalet, Komisja ocenia, że całkowita kwota pomocy w formie bezpośrednich wpłat, zgodnie z punktami 3, 4, 5 i 6 nie może przekroczyć całkowitej kwoty podatków i składek na ubezpieczenie społeczne pobieranych od działalności w sektorze transportu morskiego i marynarzy”. Dla zastosowania tego przepisu władze francuskie muszą sprawdzić, czy roczna pomoc, z której skorzystał dany armator z tytułu niniejszego systemu, połączona z pomocą udzieloną z tytułu wszystkich systemów pomocy, których dotyczą sekcje 3 do 6 wytycznych wspólnotowych z 1997 r. i 2004 r., w tym szczególnie system ryczałtowego opodatkowania od tonażu na rzecz towarzystw transportu morskiego<sup>(88)</sup> i zwolnienia z opłat społecznych i płacenia części morskiej podatku przemysłowego, nie przekracza, dla tego samego armatora, całkowitej sumy podatków, opłat i składek społecznych, które mogłyby być zwykle pobrane od działalności transportu morskiego i od marynarzy. Każda ewentualna część przekraczająca wyżej wymienioną sumę jest niezgodna ze wspólnym rynkiem i będzie musiała być odzyskana.
- (174) W konsekwencji Komisja ocenia, że pomoc udzielona przedsiębiorstwom transportu morskiego, w zastosowaniu systemu wprowadzonego przez art. 39 CA KP jest zgodna z art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu z wyłączeniem warunków wyrażonych w motywach 172 i 173.

*Zgodność środków pomocy na rzecz transportu kolejowego*

- (175) Komisja uważa, że odstępstwa przewidziane w art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu, jeśli dotyczą rozwoju niektórych regionów, nie mogą być stosowane w przypadku przedmiotowego systemu, gdy ma on na celu finansowanie aktywów z sektora transportu kolejowego. Jednak Komisja zbadała zgodność tego systemu w wyżej wymienionym zakresie z art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu.
- (176) Z uwagi na historyczną sytuację przedsiębiorstw kolejowych i obniżenie udziału w rynku transportu kolejowego, konieczne jest przyspieszenie procesu zastąpienia taboru,

by sprostać konkurencji innych środków transportu. Konieczny jest większy i szybszy wysiłek dotyczący modernizacji i/lub odnowienia taboru w celu uniknięcia dodatkowego obniżenia udziału w rynku transportu kolejowego w stosunku do innych środków transportu mniej trwałych i bardziej szkodzących środowisku.

- (177) Komisja stwierdza, że wymiana taboru jest zgodna ze wspólnotową polityką wzmocnienia interoperacyjności. Poza tym zastąpienie taboru przyczynia się do bezpieczeństwa i modernizacji usług, co do punktualności, niezawodności i szybkości. Ponieważ wymiana taboru jest głównym elementem polityki wzmocnienia rozwoju sektora kolejowego, Komisja stwierdza, że proponowane środki nie są sprzeczne ze wspólnym interesem.
- (178) W konsekwencji Komisja ocenia, że pomoc udzielona przedsiębiorstwom z sektora transportu kolejowego, w zastosowaniu systemu wprowadzonego przez art. 39 CA KP jest zgodna z art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu.

*Zgodność środków pomocy na rzecz sektora przemysłowego*

- (179) W odniesieniu do odstępstwa art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu, który pozwala na pomoc ułatwiającą rozwój niektórych działań, jeśli nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem, należy zauważyć, że żadna cecha tego systemu nie pozwala stwierdzić, że pomoc udzielona sektorowi przemysłowemu w zastosowaniu przedmiotowego systemu jest zgodna ze wspólnym rynkiem.
- (180) Jednak Komisja nie może od razu wykluczyć hipotezy, według której niektóre składniki aktywów dotyczące sektora przemysłowego, finansowane zgodnie z art. 39 CA KP, były finansowane zgodnie z warunkami wytycznych dotyczących krajowej pomocy regionalnej<sup>(89)</sup>, czyli szczególnie, że inwestycja była realizowana w regionie kwalifikującym się według art. 88 ust. 3 lit. a) lub c) Traktatu i, że wkład beneficjentów przeznaczony do tego finansowania wynosił minimalnie 25 %. W każdym razie limit intensywności pomocy regionalnej musi być przestrzegany w przypadku gdy przedsiębiorstwo korzystało z kumulacji przedmiotowej pomocy i zatwierdzonej pomocy regionalnej.

- (181) Z zastrzeżeniem tych warunków, Komisja ocenia, że środki pomocy udzielone w ten sposób temu sektorowi są zgodne ze wspólnym rynkiem.

*Zgodność środków pomocy na rzecz sektora finansowego*

- (182) W odniesieniu do sektora finansowego Komisja ocenia, że wcześniej brane pod uwagę odstępstwa niezwiązane z sektorem nie mają zastosowania przy ocenie zgodności środków pomocy, z których skorzystali członkowie GIG, ze wspólnym rynkiem.

<sup>(88)</sup> Decyzja C(2003) 1476 (wersja ostateczna) Komisji z dnia 13 maja 2003 r. – pomoc państwa N 737/2002.

<sup>(89)</sup> Dz.U. C 74 z 10.3.1998, str. 9.

(183) Jednak, zważywszy na ogólny charakter transakcji finansowania przez leasing, Komisja twierdzi, że środki pomocy dla sektora transportu morskiego, lotniczego i kolejowego oraz sektora przemysłowego mogą być uznane za zgodne ze wspólnym rykiem, zostaną uznane za takowe nie tylko w stosunku do użytkowników danych aktywów, ale także w stosunku do zainteresowanych członków GIG. Ważne jest, aby nie karać członków GIG z tego powodu, iż nie należą do sektorów, o których jest mowa powyżej, gdy ich pośrednictwo było konieczne do wykonania danych transakcji finansowania, i, aby użytkownicy mogli korzystać z wyżej wspomnianych odstępstw. Komisja ocenia, że analiza ta jest wzmocniona przez fakt, że dokładna część całkowitej korzyści do zwrotu użytkownikowi, która wynosi przynajmniej 2/3 całkowitej korzyści zgodnie z art. 39 CA KP, wynika z negocjacji handlowej między członkami GIG i użytkownikami, tak jak podkreśliły to władze francuskie. Ta okoliczność świadczy w rzeczywistości o fakcie, że tylko część całkowitej korzyści koniecznej do realizacji celów, zgodnie z zasadami dotyczącymi oceny zgodności przedmiotowych środków pomocy, jest zachowana przez członków GIG.

## 5. Odzyskanie środków

(184) Komisja przypomina, że każda pomoc oceniona jako niezgodna ze wspólnym rynkiem i przyznawana zgodnie z przedmiotowym systemem musi być odzyskana w zastosowaniu art. 14 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE [który stał się art. 88 Traktatu] <sup>(90)</sup>.

(185) Jednak, zgodnie z wymienionym art. 14 ust. 1 „Komisja nie wymaga windykacji pomocy, jeżeli byłoby to sprzeczne z ogólną zasadą prawa wspólnotowego”. W tym zakresie zostało ocenione, że Komisja jest zobowiązana do wzięcia pod uwagę z urzędu wyjątkowych okoliczności, które usprawiedliwiają, zgodnie z wymienionym art. 14 ust. 1 fakt, iż rezygnuje ona z nakazania odzyskania pomocy przyznanej niezgodnie z prawem, gdy odzyskanie to jest przeciwne z ogólną zasadą prawa wspólnotowego <sup>(91)</sup>.

(186) W tym kontekście należy przypomnieć, że fundamentalny wymóg pewności prawnej ma na celu zagwarantowanie możliwości przewidzenia sytuacji i relacji prawnych wynikających z prawa wspólnotowego, i przez to, sprzeciwia się temu, aby Komisja mogła opóźniać w nieskończoność wykonywanie swoich uprawnień <sup>(92)</sup>.

(187) W tym wypadku, mimo że nie można twierdzić, że zasada uzasadnionego zaufania została naruszona <sup>(93)</sup> Komisja ocenia, z uwagi na bardzo specyficzne okoliczności w tej sytuacji, że zasada pewności prawnej była nieuznawania w stosunku do beneficjentów przedmiotowego systemu podatkowego.

(188) W rzeczywistości Komisja ocenia, że istnieje pewna liczba wyjątkowych oznak pozwalających stwierdzić, z jednej strony, że Komisja opóźniła wykonanie swoich uprawnień co do przebadania przedmiotowego systemu, a z drugiej strony, że beneficjenci tego systemu zostali wprowadzeni w błąd co do jego zgodności z prawem.

(189) Należy przypomnieć, że pismem z dnia 17 marca 1998 r., władze francuskie poinformowały Komisję o istnieniu mechanizmu art. 39 C, ustęp drugi, oraz 39 CA KP. Jest prawdą, że pismo to nie stanowi zgłoszenia w rozumieniu art. 88 ust. 3 Traktatu <sup>(94)</sup>, i że brak reakcji Komisji na to pismo nie może sam w sobie stanowić pogwałcenia zasady pewności prawnej, chyba że pozbawia przepisy art. 87 i 88 Traktatu jakiegokolwiek skuteczności. Jednak uwaga Komisji została zwrócona, z tą datą, na przedmiotowy system <sup>(95)</sup>.

(190) Poza tym w ramach rozpatrywania dwóch skarg, które zostały przed nią wniesione i wykrywając środki pomocy, z których skorzystały odpowiednio przedsiębiorstwa żeglugowe Sea France i BAI, Komisja dwukrotnie pytała władze francuskie o sposób finansowania niektórych

<sup>(93)</sup> Komisja nie dostarczyła precyzyjnych zapewnień, bezwarunkowych i zgodnych, które mogłyby zrodzić uzasadnione nadzieje władz francuskich i/lub beneficjentów przedmiotowego systemu co do jego zgodności z prawem (patrz: definicja zasady uzasadnionego zaufania, wyroki Trybunału z dnia 11 marca 1987 r., Van den Bergh en Jurgens/Komisja, 265/85, Zb.Orz. str. 1155, pkt 44, i z dnia 26 czerwca 1990, Sofrimport/Komisja, C-152/88, Zb.Orz. str. I-2477, pkt 26; oraz wyroki Trybunału z z dnia 18 stycznia 2000 r., Mehibas Dordtselaan/Komisja, T-290/97, Zb.Orz. str. II-15, pkt 59; oraz z dnia 9 lipca 2003 r., Kyowa Hakko Kogyo/Komisja, T-223/00, Zb.Orz. str. II-2553, pkt 51; patrz: na temat braku uzasadnionego zaufania beneficjentów pomocy przyznanej niezgodnie z prawem wyrok Trybunału z dnia 11 listopada 2004, Demesa et Territorio Histórico de Álava/Komisja, C-183/02 P i C-187/02 P, Zb.Orz. str. I-10609, pkt 44 i 45 oraz cytowane orzecznictwo).

<sup>(94)</sup> Patrz: motywy 153-155.

<sup>(95)</sup> Komisja chce jednak zaznaczyć, że taka okoliczność nie mogłaby się zdarzyć po wejściu w życie rozporządzenia nr 659/99 (przypis 90) i rozporządzenia Komisji (WE) nr 784/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r., dotyczących jego wykonania (Dz.U. L 40 z 30.4.2001, str. 1). W rzeczywistości zgodnie z tymi dwoma rozporządzeniami przypomniano, iż państwa członkowskie są zobowiązane informować w odpowiednim okresie o wszystkich nowych projektach związanych z pomocą. Praktyczne sposoby, szczególnie skorzystanie z typowych formularzy, według których zawiadomienia te muszą być wykonywane, są w tym przypadku jasno określone.

<sup>(90)</sup> Dz.U. L 83 z 27.3.1999, str. 1.

<sup>(91)</sup> Patrz: wyrok z dnia 24 listopada 1987 r., RSV/Komisja, wymieniony w przypisie 24.

<sup>(92)</sup> Patrz: wyrok Trybunału z dnia 24 września 2002 r., Falck i Acciaierie di Bolzano/Komisja (C-74/00 P i C-75/00 P, Zb.Orz. 2002, str. I-7869, punkt 140).

statków tych przedsiębiorstw. I tak zarówno w ich odpowiedzi z dnia 10 lipca 2000 r. jak i z dnia 2 kwietnia 2003 r. władze francuskie wyraźnie wskazały system wynikający z art. 39 CA KP<sup>(96)</sup>, podając wyraźnie jego treść.

- (191) W konsekwencji, ponieważ Komisja nie odpowiedziała na korespondencję przekazaną na jej prośbę przez władze francuskie, w której opisano przedmiotowy system, należy stwierdzić, że opóźniła się z wykonaniem swoich uprawnień, ponieważ wszczęcie formalnego postępowania wyjaśniającego miało miejsce dopiero dnia 14 grudnia 2004 r. i tym samym dopuściła wątpliwości do tożsamości tego systemu z prawem.
- (192) Jeśli chodzi o odniesienie się władz francuskich do decyzji Komisji z dnia 8 maja 2001 r. w sprawie pomocy państwa przekazanej przez Francję na rzecz Brittany Ferries<sup>(97)</sup> należy zaznaczyć, że Komisja stwierdziła, iż przedmiotowy system był ogólnym środkiem, ponieważ był otwarty dla wszystkich sektorów gospodarki i wynikał z prawa powszechnego. Jeśli jest prawdą, że przedmiotowy system był systemem, który obowiązywał przed 1998 r., należy jednak stwierdzić, że ten fakt nie wynikał jasno z przyczyn tej decyzji, i że ta okoliczność mogła zatem przyczynić się do wprowadzenia w błąd beneficjentów przedmiotowego systemu.
- (193) Wynika z tego, że kombinacja wyżej wymienionych elementów może wskazać na wyjątkowy charakter okoliczności, o których mowa w tym przypadku i usprawiedliwia, w celu poszanowania zasady pewności prawnej w stosunku do beneficjentów przedmiotowego systemu, ograniczenie odzyskania pomocy przy uwzględnieniu daty jej przyznania.
- (194) Komisja stwierdza zatem, że Francja nie musi odzyskiwać niezgodnej ze wspólnym rynkiem pomocy przyznanej niezgodnie z prawem od wejścia w życie, w 1998 r., ustawy nr 98-546 w ramach operacji finansowania, co do których właściwe władze francuskie zobowiązały się do przyznania korzyści z systemu na mocy art. 39 CA KP zgodnie z prawnie wiążącym aktem<sup>(98)</sup>, poprzedzającym publikację w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, dnia 13 kwietnia 2005 r., decyzji Komisji z dnia 14 grudnia 2004 r. dotyczącej wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego na mocy art. 88 ust. 2 Traktatu.
- (195) Z drugiej strony, dla każdej operacji finansowania, co do której właściwe władze francuskie zobowiązały się do przyznania korzyści z systemu na mocy art. 39 CA KP, tylko zgodnie z obowiązującym aktem prawnym następującym po publikacji, o której mowa wyżej, niezgodna ze wspólnym rynkiem pomoc podlega odzyskaniu od beneficjentów. W tym kontekście uwzględnia się kwotę korzyści ostatecznie zachowanej przez członków GIG i kwotę zwróconą użytkownikowi<sup>(99)</sup>. W sytuacji częściowej zgodności pomocy, w przypadku użytkownika przedmiotowego składnika aktywów, kwota, która podlega

odzyskaniu od członków GIG jest określana w tych samych proporcjach, co proporcja stosowana do części korzyści zwróconej użytkownikowi składnika aktywów.

- (196) Komisja uważa, iż w tej sytuacji należy sprecyzować, że fakt, iż ryzyko podatkowe i prawne podjęte przez członków GIG mogło mieć, w niektórych przypadkach, umowny wpływ na użytkowników aktywów, nie może być niezgodny z zasadą, według której celem Komisji, gdy wymaga ona w tym przypadku odebrania nielegalnej pomocy, jest odebranie różnym beneficjentom korzyści, z których skorzystali na swym rynku w stosunku do swych konkurentów i przywrócenie sytuacji poprzedzającej wpłacenie tej pomocy. Tak jak wykonanie tego celu nie może zależeć od formy, w jakiej została udzielona pomoc, tak wykonanie to nie może zależeć od klauzuli umownych ustalonych przez beneficjentów pomocy<sup>(100)</sup>.

## VIII. WNIOSEK

- (197) Komisja stwierdza, że Francja nielegalnie wprowadziła system pomocy wynikający z art. 39 CA KP, z naruszeniem art. 88 ust. 3 Traktatu.
- (198) W konsekwencji Francja musi podjąć wszelkie konieczne kroki, aby odzyskać tę pomoc, z wyłączeniem tej pomocy, którą właściwe władze krajowe zobowiązały się przyznać zgodnie z zobowiązującym aktem prawnym poprzedzającym publikację w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* z dnia 13 kwietnia 2005 r., decyzji związanej z wszczęciem formalnego postępowania wyjaśniającego, z wyłączeniem pomocy dotyczącej aktywów z sektora kolejowego i, dla innych operacji, po odliczeniu maksymalnych kwot kwalifikowanej pomocy zgodnie z zasadami sektorowymi stosowanymi w dziedzinie pomocy państwa i uwzględniając pomoc już udzieloną z innego tytułu. Wyżej wymienione zasady sektorowe są wytycznymi wspólnotowymi dotyczącymi pomocy państwa dla transportu morskiego z 1997 i z 2004 r., wytycznymi dotyczącymi krajowej pomocy regionalnej z 1998 r., zmienionymi w 2000 r. oraz wytycznymi wspólnotowymi dotyczącymi finansowania portów lotniczych oraz pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych z 2005 r., i ostatecznie, dla finansowania aktywów pochodzących z sektora przemysłowego, wytycznymi dotyczącymi regionalnej pomocy krajowej.
- (199) Należy przystąpić do odzyskania od ich beneficjentów pomocy niezgodnej ze wspólnym rynkiem, o której była mowa wyżej, którą właściwe władze krajowe zobowiązały się przyznać tylko zgodnie z obowiązującym aktem prawnym późniejszym w stosunku do publikacji, o której była mowa wyżej, zgodnie z motywami (151), (152) i (194) do (196).
- (200) W przypadku przyznania takiej pomocy Komisja prosi Francję o przekazanie formularza dołączonego w załączniku, dotyczącego stanu procedury windykacji i o sporządzenie listy beneficjentów objętych windykacją,

<sup>(100)</sup> Patrz: w tym celu i dla porównania, wyrok Trybunału z dnia 10 czerwca 1993 r., Komisja/Grecja (C-183/91, Zb.Orz. str. I-3131, punkt 16 in fine).

<sup>(96)</sup> Patrz: przypis 16.

<sup>(97)</sup> Patrz: przypis 15.

<sup>(98)</sup> Patrz: w tym celu wyrok Sądu Pierwszej Instancji z dnia 14 stycznia 2004 r., Fleuren Compost/Komisja, T-109/01, Zb.Orz. p. II-127, pkt 74 i następane.

<sup>(99)</sup> Patrz: motywy 150-152.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

System wynikający z art. 39 CA Kodeksu Podatkowego, wprowadzony przez Francję z naruszeniem art. 88 ust. 3 Traktatu, jest niezgodny ze wspólnym rynkiem, z wyłączeniem środków przewidzianych w art. 2.

*Artykuł 2*

Środki pomocy przyznane tytułem systemu przewidzianego w art. 1 są zgodne ze wspólnym rynkiem:

- 1) w sektorze transportu morskiego i w sektorze transportu lotniczego, do maksymalnej wysokości pomocy, na którą pozwalają, w zależności od przypadku, wytyczne wspólnotowe dotyczące pomocy państwa dla transportu morskiego lub te stosowane w sektorze transportu lotniczego, przy uwzględnieniu pomocy już przyznanej w danym okresie;
- 2) w sektorze kolejowym; i
- 3) w sektorze przemysłowym, do maksymalnej wysokości pomocy, na którą pozwalają wytyczne dotyczące regionalnej pomocy państwa.

Uwzględniając ogólny charakter operacji finansowania w zastosowaniu wyżej wymienionego systemu, środki pomocy dla sektorów transportu morskiego, lotniczego i kolejowego oraz sektora przemysłowego, które mogą być uznane jako zgodne ze wspólnym rynkiem, są zgodne nie tylko w przypadku użytkowników tych aktywów, ale także w przypadku przedsiębiorstw z sektora finansowego będących członkami GIG.

*Artykuł 3*

Francja kładzie kres systemowi pomocy, o którym mowa w art. 1, w zakresie, w jakim jest niezgodny ze wspólnym rynkiem i zatem nie wydaje już nowych pozwoleń dotyczących tego środka.

*Artykuł 4*

1. Francja podejmuje wszelkie konieczne kroki w celu odzyskania pomocy przyznanej niezgodnie z prawem, na podstawie

systemu, o którym mowa w art. 1, ich beneficjentom, z wyjątkiem pomocy przyznanej w ramach operacji finansowania, w ramach których krajowe właściwe władze zobowiązały się do przyznania korzyści z tego systemu zgodnie z obowiązującym aktem prawnym przyjętym przed 13 kwietnia 2005 r., i tych, o których mowa w art. 2.

2. Odzyskanie ma miejsce bezzwłocznie, zgodnie z procedurami prawa krajowego, jeśli pozwalają one na natychmiastowe i skuteczne wykonanie niniejszej decyzji. Podlegające odzyskaniu środki pomocy obejmują odsetki, które obliczane są począwszy od daty, z którą były one przekazane do dyspozycji beneficjentów do daty ich efektywnego odebrania. Odsetki oblicza się zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004<sup>(101)</sup>.

*Artykuł 5*

Francja poinformuje Komisję, w terminie dwóch miesięcy od daty doręczenia niniejszej decyzji, o powziętych i planowanych działaniach mających na celu zastosowanie się do niej.

Francja przekaze te informacje Komisji na podstawie formularza znajdującego się w załączniku II i sporządzi pełną listę przedsiębiorstw, które skorzystały ze środków pomocy z tytułu systemu, o którym mowa w art. 1 i przyznanych na warunkach art. 4 ust. 1 należących do składników aktywów środków transportu i kwot wpłaconych w każdym przypadku.

Francja sporządzi także listę przedsiębiorstw, które skorzystały ze środków pomocy, o których mowa w art. 4 ust. 1 i sprecyzuje kwoty pomocy, z których każde z tych przedsiębiorstw skorzystało. W tym celu Francja używać będzie formularzy znajdujących się w załączniku III.

*Artykuł 6*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Francji.

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 grudnia 2006 r.

W imieniu Komisji

Neelie KROES

Członek Komisji

<sup>(101)</sup>Dz.U. L 140 z 30.4.2004, str. 1.

## ZAŁĄCZNIK I

**Lista zainteresowanych stron, które przekazały uwagi Komisji zgodnie z art. 88 ust. 2 Traktatu**

- 1) Méridionale de Navigation
  - 2) Caisse d'Épargne
  - 3) Broström
  - 4) Calyon
  - 5) BNP Paribas
  - 6) Brittany Ferries
  - 7) CMA CGM
  - 8) Bourbon Maritime
  - 9) Société Générale Corporate and Investment Banking
  - 10) Gaz de France
  - 11) Louis Dreyfus Armateurs
  - 12) Anonimowo
  - 13) Fouquet Sacop
  - 14) Pétro Marine
  - 15) Air France
  - 16) Anonimowo
-



## ZAŁĄCZNIK II

## Informacja dotycząca wykonania decyzji Komisji 2007//WE

(należy przekazać Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji dla projektów dotyczących sektora przemysłowego oraz Dyrekcji Generalnej ds. Energii i Transportu dla projektów z sektora transportu)

1. *Całkowita liczba beneficjentów oraz całkowita kwota pomocy podlegająca odzyskaniu z tytułu art. 4 ust. 1 niniejszej decyzji*
  - 1.1. Prosimy o szczegółowe informacje dotyczące sposobu obliczenia kwoty pomocy podlegającej odzyskaniu od poszczególnych beneficjentów.
    - kapitał
    - odsetki
  - 1.2. Jaka jest całkowita kwota podlegającej odzyskaniu pomocy udzielonej niezgodnej z prawem w tym systemie (ekwiwalent dotacji brutto; cena...)?
  - 1.3. Jaka jest całkowita liczba beneficjentów, od których należy odzyskać pomoc udzieloną niezgodnie z prawem w tym systemie?
2. *Środki przewidywane oraz już wprowadzone w celu odzyskania pomocy*
  - 2.1. Prosimy sprecyzować, jakie są planowane środki i te, które już zostały przedsięwzięte w celu natychmiastowego i skutecznego odzyskania pomocy. Prosimy także o wskazanie w tym przypadku podstawy prawnej dla tych środków.
  - 2.2. W jakim terminie pomoc zostanie całkowicie odzyskana?
3. *Informacja dla indywidualnego beneficjenta*

Prosimy o wypełnienie niniejszej tabeli dla każdego beneficjenta, od którego należy odzyskać pomoc przyznaną niezgodnie z prawem w zastosowaniu przedmiotowego systemu:

Beneficjent	Kwota pomocy przyznanej niezgodnie z prawem (*) Symbol...	(°)Zwrócone sumy Symbol:...

(\*) Kwota pomocy przekazanej do dyspozycji beneficjentowi (ekwiwalent dotacji brutto; cena...)

(°) Zwrócone ilości brutto (w tym odsetki)

## ZAŁĄCZNIK III

## A – TRANSPORT MORSKI I LOTNICZY

(należy przekazać Dyrekcji Generalnej ds. Energii i Transportu)

## DLA KAŻDEGO TOWARZYSTWA ŻEGLUGI LUB LOTNICZEGO

A. Charakter i kwalifikowalność inwestycji zgodnie ze stosowanymi wytycznymi. Szczególnie dla transportu lotniczego: lokalizacja w regionach najbardziej oddalonych, dodatkowe koszty eksploatacji; maksymalne wydatki kwalifikowane tytułem wytycznych itd.

B. Obliczenie pomocy podlegającej odzyskaniu

(1) Stopa zwrotu GIG towarzystwu.

(2) Kwota korzyści, z jakiej korzysta towarzystwo dla całej swej floty powietrznej lub morskiej tytułem art. 39 CA KP w danym okresie.

(3) Kwota innej pomocy przyznanej towarzystwu zgodnie z wytycznymi stosowanymi w rozpatrywanym okresie.

(4) Maksymalna dozwolona kwota pomocy, która może zostać przyznana towarzystwu zgodnie ze stosowanymi wytycznymi.

(5) = (2) + (3) – (4) to ewentualna kwota pomocy niezgodnej ze wspólnym rynkiem, która podlega odzyskaniu

Jeśli (5) jest dodatnie, dane GIG musi zwrócić: (5) \* [1- (1)]  
i przedsiębiorstwo musi zwrócić: (5) \* (1)

## B – INWESTYCJE PRZEMYSŁOWE I ODPOWIEDNIE GIG

(należy przekazać Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji)

A. Kwota inwestycji, region realizacji i warunek 25 % wkładu beneficjenta

B. Limit pomocy regionalnej dla danego regionu

C. B. Obliczenie pomocy podlegającej odzyskaniu

(1) Kwota korzyści, jaka wynika z wytycznych ministerialnych

(2) Kwota korzyści, z jakiej korzysta przedsiębiorstwo tytułem art. 39 CA

(2) = (1) x stopa zwrotu GIG przedsiębiorstwu zgodnie z pozwoleniem

(3) Kwota innej pomocy regionalnej otrzymanej dla tej samej inwestycji

(4) Kwota maksymalnej dopuszczalnej pomocy regionalnej zgodnie z limitem B

(5) = (2) + (3) – (4) to ewentualna kwota pomocy niezgodnej ze wspólnym rynkiem, która podlega odzyskaniu

Jeśli (5) jest dodatnie, dane GIG musi zwrócić: [(1) – (2)] x (5)/(1).  
i przedsiębiorstwo musi zwrócić: (5) \* (2)/(1)