



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, 13.05.2003
C(2003)1476fin

Objet: **Aide d'État N 737/2002 – France**
 Régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage en faveur de
 compagnies de transport maritime.

Monsieur le Ministre,

1. PROCEDURE

- (1) Par lettre du 21 novembre 2002 de sa Représentation Permanente, le gouvernement français a notifié à la Commission, conformément à l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, un projet de régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage en faveur de compagnies de transport maritime. Cette notification a été enregistrée par le Secrétariat Général sous le n° SG(2002) A/11481 et a reçu le numéro d'aide N 737/2002.
- (2) À l'issue d'un examen préliminaire du dossier notifié, des renseignements complémentaires se sont avérés nécessaires pour apprécier l'éventuelle compatibilité de ces mesures avec le marché commun. Par lettres des 16 janvier et 3 mars 2003, les services de la Commission ont adressé aux autorités françaises une liste de questions, conformément à l'article 5 du règlement de procédure en matière d'aides d'Etat (règlement du Conseil (CE) n°659/99 du 22 mars 1999, JOCE L 83/1 du 27 mars 1999).
- (3) Les autorités françaises ont apporté des éléments de réponse par lettre du 24 mars 2003, enregistrée à la Direction Générale de l'Énergie et des Transports sous le n° A(03)17104 en date du 2 avril 2003.

Son Excellence Monsieur Dominique GALOUZEAU de VILLEPIN
Ministre des Affaires étrangères
Quai d'Orsay 37
F - 75007 - PARIS

2. DESCRIPTION DETAILLEE DE L'AIDE

2.1. Titre du régime

- (4) Régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage applicable aux compagnies maritimes

2.2. Résumé

- (5) Pour les compagnies maritimes ayant opté pour le régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage¹, la base imposable utilisée dans le calcul de l'impôt sur les sociétés est déterminée à partir du tonnage de la flotte concernée, pour une période de 10 ans, renouvelable sur demande, à l'aide d'un barème forfaitaire. Ce régime n'impose aucune condition quant au pavillon des navires.

2.3. Objectif des mesures envisagées

- (6) Cette mesure a pour objet de renforcer la compétitivité des entreprises de transport maritime face à la concurrence des entreprises non communautaires et de favoriser l'augmentation de la flotte gérée depuis le territoire français, ainsi que les emplois dans ce secteur.
- (7) Cette mesure est destinée à conforter la compétitivité de la flotte française face à la concurrence internationale. En effet, à l'instar de la plupart des États membres voisins, la France attend de l'introduction d'un régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage une redynamisation du secteur du transport maritime, avec des effets positifs sur l'implantation sur son territoire de centres de décision de ses armements et une consolidation de la flotte arborant son pavillon ou gérée depuis son territoire, tant en nombre de navires qu'en tonnage, ainsi que le développement des emplois de navigants et de sédentaires qui doit en résulter.
- (8) En favorisant le maintien ou la localisation de centres de décision sur son territoire, la France entend conserver le savoir-faire indispensable à toute activité de transport maritime et des compétences spécifiques sur le territoire français, tant dans les métiers maritimes proprement dits que dans les métiers annexes tels que la banque, l'assurance, le courtage et la gestion des chaînes logistiques.
- (9) Les autorités françaises attendent de la mise en place de ce régime, outre la préservation de l'emploi de marins communautaires, la création de 200 à 300 emplois directs et d'environ 150 à 200 emplois indirects de sédentaires.

¹ Encore appelé *Tonnage Tax* en anglais.

2.4. Description détaillée des mesures proposées

2.4.1. Mécanisme de calcul

- (10) Le montant de l'impôt sur les sociétés pour les compagnies maritimes² est établi de manière forfaitaire sur la base du tonnage net de leurs navires éligibles. La base imposable soumise au taux de l'impôt sur les sociétés sera forfaitairement égale à la somme des montants obtenus pour chacun des navires éligibles³ en fonction du barème suivant établi par tranche de 100 tonneaux nets (NT) et par période de 24 heures commencée, que le navire soit opérationnel ou non:

Jusqu'à 1.000 tonneaux nets	0,93 €par 100 NT
Entre 1.001 et 10.000 tonneaux nets	0,71 €par 100 NT
Entre 10.001 et 25.000 tonneaux nets	0,47 €par 100 NT
Plus de 25.001 tonneaux nets	0,24 €par 100 NT

- (11) Ce barème est appliqué sur une base forfaitaire de 365 jours, indépendamment des jours d'indisponibilité, pour tous les navires éligibles que l'entreprise possède ou affrète pendant tout l'exercice.
- (12) Le bénéfice tiré des opérations qui ne sont pas directement liées à l'exploitation de navires éligibles est déterminé dans les conditions de droit commun. Pour la détermination de ce bénéfice, les charges d'intérêts sont imputées à proportion de la valeur comptable brute des éléments d'actif concourant à la réalisation de ces opérations par rapport à la valeur comptable brute de l'ensemble des éléments d'actif.

2.5. Éléments de contexte

2.5.1. Evolution de la flotte française

- (13) Le secteur maritime est caractérisé en France par une fuite de la flotte commerciale vers des pavillons étrangers. Le déclin de la flotte française a démarré dans les années 1970: 514 navires en 1975 (25 navires à passagers, 358 cargos, 131 pétroliers), 207 navires en 2002 (38 navires à passagers, 113 cargos, 56 pétroliers), la capacité passant de 20,8 millions de tonnes de port en lourd (Mtpl) à 6,27 Mtpl.
- (14) La décennie 1980 – 1990 a été marquée par un fort repli de la flotte sous pavillon français, et notamment de la flotte pétrolière qui a connu une réduction de près de la moitié du nombre de ses unités et des trois quarts de sa capacité.

² Voir la section 2.8 ci-dessous.

³ Voir également la section 2.8 ci-dessous.

- (15) La flotte sèche a perdu pendant la seconde partie des années 1980 près de 80 navires, soit le tiers de ses unités et la moitié de sa capacité de transport, pour s'établir à 160 navires et 2,0 Mtpl en 1993. Durant la seconde moitié des années 1990, la flotte sèche ne comprenait plus qu'une quarantaine de navires, l'ensemble représentant une capacité d'emport voisine de 2 millions d'unités de jauge.
- (16) Perdant une vingtaine d'unités par an jusqu'en 1987, le niveau de la flotte française s'est stabilisé au début des années 1990 entre 205 et 215 navires pour une capacité comprise entre 6 millions et 6,5 millions de tonnes de port en lourd. Les années 1990 ont ainsi été celles d'une relative stabilisation des effectifs de la flotte et de la consolidation de sa composition.
- (17) Cette évolution s'est traduite par une augmentation de l'âge moyen de l'ensemble de la flotte qui s'est dégradé au cours de la dernière décennie pour se stabiliser en fin de période pour chacun des grands types de navire. Il s'établissait à 18 ans pour la flotte pétrolière et autour de 10 ans pour les cargos et les navires à passagers, avec toutefois une évolution favorable pour les navires à passagers, notamment en raison de la modernisation du secteur le plus important, celui des transbordeurs.
- (18) Par ailleurs, depuis la création du registre des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) en 1988, le nombre des navires battant pavillon français et immatriculés dans ledit registre est passé de 25 à 99 unités. La flotte immatriculée sous le registre des TAAF représente aujourd'hui 48 % du nombre d'unités et 93 % de la capacité de transport, soit la quasi-totalité des navires de commerce battant pavillon français, à l'exclusion des navires à passagers qui doivent être immatriculés à un registre communautaire.
- (19) La flotte contrôlée par des sociétés françaises et placée sous pavillon de pays tiers est estimée à environ la moitié des capacités de transport mises en œuvre par les armements français. Ainsi, environ 40 % du volume de la flotte sous contrôle économique français arborait le pavillon d'un Etat tiers, soit environ une centaine de navires contrôlés par des armateurs basés en France, soit en propriété, soit en affrètement pour une durée supérieure à un an.
- (20) La France occupe le cinquième rang pour le commerce international, mais n'occupait au 1^{er} janvier 2002 que le 29^{ème} rang mondial pour les navires de plus de 300 tonneaux de jauge brute et le 9^{ème} rang des flottes européennes. À titre de comparaison, les flottes arborant un pavillon de l'Union européenne représentaient début 2002 pour leur part 13,7 % du tonnage mondial et la flotte sous pavillon français ne représentait que 0,4 % de ce total.

2.5.2. Le poids du secteur maritime français sur l'emploi communautaire

- (21) La France qui comptait plus de 43.000 marins en 1960 recense aujourd'hui, compte tenu des évolutions techniques et de la réduction de sa flotte, moins de 10.000 navigants au sens large. Au 1^{er} janvier 2001, l'emploi des marins français se répartissait comme suit entre les deux principaux registres d'immatriculation français : 7 400 marins (dont 1 600 officiers) étaient employés sur des navires immatriculés en métropole et DOM, 1 700 marins sur des navires immatriculés

aux TAAF. Par ailleurs, 220 marins (dont une centaine d'officiers) étaient employés sur des navires battant pavillon étranger.

- (22) On estime par ailleurs à 7.000 le nombre des emplois sédentaires dans les entreprises maritimes.

2.6. Budget

- (23) Les mesures fiscales en faveur du transport maritime devront avoir un impact sur les recettes d'État. Le coût de la mesure est estimé à 11 millions d'euros par an.

2.7. Durée du régime

- (24) Les autorités françaises ont prévu que ce régime entre en vigueur de manière rétroactive pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2003, sous réserve de son approbation par la Commission. Les compagnies de transports maritimes pourront opter pour le régime d'imposition forfaitaire jusqu'au 31 décembre 2004. Pour les entreprises qui deviennent éligibles, pour la première fois, au présent régime au titre d'un exercice clos à compter du 1^{er} janvier 2004, l'option peut être exercée au plus tard au titre de l'exercice suivant.

2.8. Critères d'éligibilité

2.8.1. Sociétés éligibles

- (25) Sont éligibles les entreprises assujetties à l'impôt sur les sociétés, dont le chiffre d'affaires provient pour 75 % au moins de l'exploitation de navires armés au commerce, et qui exploitent des navires entrant dans le champ d'application de la mesure, peuvent bénéficier du régime de taxation au tonnage.

2.8.2. Activités éligibles

- (26) Seules sont concernées par le régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage les activités de transport maritime. Ces activités recouvrent non seulement les activités directement liées à l'exploitation de navires affectés à des opérations de transport maritime ou à des opérations accessoires, telles que le remorquage en haute mer ou l'assistance maritime mais également les activités secondaires nécessaires à l'exploitation de ces navires, telles que les ventes à bord destinées à être consommées sur place ou la location de conteneurs utilisés dans le cadre d'une opération de transport maritime.
- (27) Sont exclues du régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage les activités qui ne se rattachent pas à l'exploitation de navires éligibles, telles que l'exploration ou l'exploitation de richesses naturelles, le remorquage, le pilotage ou les autres activités à l'intérieur des installations portuaires. Les bénéfices tirés de ces activités restent déterminés dans les conditions de droit commun. À cette fin, les entreprises doivent distinguer sur le plan comptable les activités éligibles des activités non éligibles.

- (28) Sont également exclus du régime d'imposition forfaitaire les revenus suivants, qui restent soumis à l'impôt sur les sociétés de droit commun:
- Les plus ou moins-values de cession de navires ou d'éléments d'actif utilisés dans le cadre des activités éligibles à la taxation au tonnage, ainsi que des plus-values en report d'imposition à la suite d'une fusion, d'un apport partiel d'actif ou d'une scission.
 - les dividendes provenant de participations dans des sociétés ou des groupements d'intérêt économique n'ayant pas opté pour l'impôt sur les sociétés, et de parts de copropriété de navires non éligibles à la mesure. Il est précisé que cette majoration a pour objet de permettre l'imposition des bénéfices de ces sociétés ou organismes qui, en application des dispositions de droit commun, sont imposés entre les mains des associés;
 - certains revenus déterminés par les règles anti-abus prévues par le régime (voir section 2.9 de la présente décision).

2.8.3. Navires éligibles

- (29) Sont éligibles les navires armés au commerce, qui ont une capacité de jauge brute de plus de 50 tonneaux nets, et qui sont affectés au transport de personnes ou de biens, au remorquage en haute mer, au sauvetage ou à d'autres activités d'assistance maritime, ou bien encore à des opérations de transport en relation avec l'exercice de toutes autres activités nécessairement fournies en mer.
- (30) Ne peuvent donc bénéficier de ce dispositif les navires fixes, les dragues, les navires de pêche, les navires utilisés pour des activités portuaires ou bien encore les navires de plaisance.
- (31) Le bénéfice de la mesure est ouvert aux navires armés au commerce, quel que soit leur pavillon, pourvu que leur gestion stratégique et commerciale est réalisée à partir de la France. A cet égard, les autorités fiscales vérifieront que le siège social et la direction générale seront en France et que les décisions stratégiques seront prises à partir de la France, notamment pour ce qui concerne les décisions relatives à la conclusion des contrats importants, l'achat et la vente de navires. Il sera également vérifié que l'élaboration des plans de navigation, la conclusion des contrats de transport, l'avitaillement des navires, l'affectation des équipages, l'assistance et l'entretien des navires seront réalisés à partir de la France.
- (32) Les revenus provenant de l'exploitation des navires qui sont, soit possédés par l'entreprise de transport maritime et qui ne sont pas donnés en affrètement en coque nue à des sociétés qui ne sont pas liées ou à des sociétés liées n'ayant pas elles-mêmes opté pour la taxation au tonnage, soit affrétés en coque nue ou à temps, peuvent être déterminés selon le régime d'imposition forfaitaire.
- (33) Il en est de même des revenus des navires éligibles détenus en copropriété. En effet, la détention de parts de copropriété de navires ne constitue qu'une modalité particulière de propriété des navires.

- (34) Par ailleurs, le dispositif prévoit, comme les régimes de taxation au tonnage adoptés dans les autres États membres, une limitation du nombre de navires affrétés éligibles à ce régime.
- (35) Ainsi, les activités réalisées sur des navires affrétés à temps et ne battant pas pavillon d'un des États membres de la Communauté européenne peuvent bénéficier du régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage seulement s'ils représentent au plus 75 % du tonnage net de la flotte exploitée par l'entreprise.
- (36) Ce plafonnement est limité aux seuls navires battant pavillon d'un État tiers. En effet, il n'apparaît pas nécessaire de limiter la flotte de navires affrétés à temps et battant pavillon d'un des États Membres, dès lors que leur gestion stratégique et commerciale est nécessairement réalisée à partir d'un territoire de la Communauté européenne, et qu'ils contribuent donc à l'amélioration de la compétitivité de la flotte communautaire.
- (37) En revanche, les navires affrétés sans équipage (en coque nue) par la compagnie maritime peuvent bénéficier du régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage, sans limitation quant à leur pavillon.

2.9. Mesures anti-abus

- (38) Les mesures anti-abus visent à empêcher, que les contribuables puissent réussir de manière détournée à bénéficier des mesures prévues pour des activités non-éligibles.
- (39) Les dispositifs anti-abus qui accompagnent habituellement des régimes d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage comprennent en général l'obligation de tenir une comptabilité séparée si l'entreprise exerce par ailleurs des activités non éligibles, l'application de règles fiscales en matière de prix de transfert et en matière de répartition des charges de la dette ainsi que des règles relatives au traitement de groupes de sociétés.
- (40) Les revenus des navires acquis pendant la période de taxation au tonnage auprès d'une société liée, qui n'est pas elle-même sous le régime de la taxation au tonnage, sont déterminés dans les conditions de droit commun. Des liens de dépendance sont réputés exister entre ces deux sociétés, soit lorsque l'une détient directement ou par personne interposée la majorité du capital social de l'autre ou y exerce en fait le pouvoir de décision, soit lorsque ces sociétés sont placées sous le contrôle d'une même entreprise tierce.

2.9.1. Comptabilité séparée

- (41) Dans les cas où l'entreprise ayant opté pour le régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage réaliserait des activités éligibles et non éligibles, ces différentes activités doivent sur le plan comptable être sectorisées. Cette règle doit permettre à l'administration fiscale de contrôler la bonne répartition des charges et produits entre les différentes activités réalisées par l'entreprise.

2.9.2. *Prix de transfert*

- (42) Les autorités françaises doivent vérifier que les transactions commerciales entre la division éligible et les autres divisions de l'entreprise, suivent les règles fiscales anti-abus applicables habituellement en matière de prix de transfert pour les transactions intra-groupes, afin d'éviter une fuite possible d'impôts au profit d'activités inéligibles au travers d'une facturation inexacte de prestations.
- (43) Dans le cas d'espèce, les autorités fiscales envisagent d'imposer sous le régime de droit commun les abandons de créances, les subventions et autres libéralités accordés par des sociétés liées ne bénéficiant pas du régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage, ceci afin de lutter contre les transferts de bénéfice d'une société non éligible vers une société ayant opté pour la taxation au tonnage.

2.9.3. *Répartition des éléments du passif entre les activités éligibles et les activités inéligibles*

- (44) Les régimes d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage comprennent normalement des dispositions spécifiques visant à éviter que les entreprises bénéficiaires n'affectent en priorité les capitaux propres aux activités éligibles et les dettes aux activités non-éligibles, dettes qui sont en effet créatrices de charges déductibles pour la détermination de l'impôt normal sur les sociétés. De telles méthodes permettraient en effet à des entreprises d'étendre indûment les bénéfices de l'imposition forfaitaire sur la base du tonnage à des activités non-éligibles.
- (45) Les autorités françaises ont inséré une mesure spécifique dans le régime d'imposition forfaitaire afin d'éviter un transfert des charges de la dette vers le secteur non éligible. Ainsi, les charges d'intérêt doivent être réparties entre les différents secteurs en proportion des éléments d'actif utilisés, quand bien même les dettes correspondantes seraient affectées exclusivement au financement des éléments d'actif utilisés dans le cadre du secteur éligible à la taxation au tonnage (application du principe de fongibilité des ressources). En effet, les autorités fiscales calculeront un revenu imposé sous le régime de droit commun un intérêt calculé au taux de marché sur le montant des capitaux propres excédant le double du montant des dettes majoré des engagements de crédit-bail. Cette majoration a pour objet d'éviter les transferts de charges financières entre une entreprise bénéficiant du dispositif de taxation au tonnage et sa société mère, non éligible, au moyen d'une surcapitalisation abusive de sa filiale ;

2.9.4. *Groupe de sociétés*

- (46) Pour les sociétés qui sont membres d'un groupe, l'option pour le régime d'imposition forfaitaire n'est ou ne demeure valable que si elle est exercée par l'ensemble des sociétés membres du groupe susceptibles de bénéficier du régime d'imposition forfaitaire. Une société qui n'a pas opté dans les conditions prévues dans le régime, lorsqu'elle devient membre d'un groupe dont les sociétés membres ont exercé cette option, opter au titre de l'exercice d'entrée dans le groupe.

2.9.5. *Etanchéité temporelle entre régimes*

- (47) Enfin, les déficits qui sont reportables à l'entrée dans le dispositif en application des règles de droit commun ne peuvent pas être imputés sur les bénéfices déterminés selon le régime de taxation au tonnage. L'entreprise retrouve son droit à imputer ses déficits à l'issue de la période d'imposition forfaitaire de 10 ans. En outre, il est précisé que les déficits dégagés en comptabilité par l'activité éligible au cours de ladite période ne pourront être imputés sur les bénéfices ultérieurs.
- (48) Par ailleurs, sont imposées au régime de droit commun, les plus-values de réévaluation des navires éligibles et des éléments d'actif affectés à leur exploitation, ceci afin d'éviter les comportements abusifs consistant à réévaluer les éléments d'actif en période de taxation au tonnage, et donc à majorer les amortissements déductibles à la sortie du dispositif

2.9.6. *Dividendes et royalties*

- (49) Les dividendes et les royalties ne sont pas considérés comme des produits provenant directement de l'activité liée à l'exploitation de navires éligibles. Dans ces conditions, ces produits attachés à une activité non éligible seront imposés dans les conditions de droit commun.

2.9.7. *Sanctions en cas de sorties anticipées*

- (50) L'entreprise sortira de manière anticipée du régime d'imposition forfaitaire lorsqu'elle
- ne respecte plus au titre d'un exercice la condition de chiffre d'affaires ou les conditions d'option, en particulier pour les sociétés membres d'un groupe ;
 - ne possède ou n'affrète plus aucun navire éligible ;
 - cesse ses activités suite à sa dissolution, son absorption dans le cadre d'une opération de fusion ou bien encore se transforme en une personne morale nouvelle ;
 - cesse d'être soumise à l'impôt sur les sociétés.
- (51) Dans ces différentes hypothèses de sortie anticipée, l'entreprise devra reverser le montant de l'aide précédemment obtenue qui est évalué à la somme des bénéfices déterminés forfaitairement au cours de la période de taxation au tonnage. Ce reversement sera effectué par une majoration du bénéfice de sortie sur lequel pourront s'imputer les déficits reportables à l'entrée dans le régime de taxation au tonnage, dès lors que cette majoration permet de replacer l'entreprise dans la situation de droit commun.

2.10. Absence de conditions liées à l'enregistrement sous un pavillon communautaire.

- (52) Le régime fiscal d'imposition forfaitaire n'exige pas que les navires concernés soient enregistrés sous un pavillon communautaire. Néanmoins, il sera exigé que la gestion stratégique et commerciale soit assurée à partir du territoire de la France.
- (53) Par ailleurs, les autorités françaises vérifieront scrupuleusement les navires sous pavillon tiers dans le cadre du contrôle par l'État du port en application de la directive communautaire 2001/106/CE⁴.

2.11. Chevauchement avec d'autres systèmes

- (54) Outre ce dispositif de taxation au tonnage, les entreprises de transport maritime opérant des navires battant pavillon français bénéficient de plusieurs mesures spécifiques:
- un remboursement des contributions patronales obligatoires d'assurance vieillesse, maladie et accidents du travail⁵,
 - un remboursement des cotisations d'allocations familiales et chômage⁶;
 - un remboursement de la part maritime de la taxe professionnelle auquel il est prévu de substituer un dégrèvement⁷.
- (55) Le régime d'aides individuelles à caractère social pour la desserte maritime de la Corse⁸ peut le cas échéant également se cumuler avec le dispositif de taxation au tonnage.

2.12. Engagements pris par la France

- (56) Les autorités françaises se sont engagées à fournir à la Commission des rapports tous les deux ans à compter de 2006 sur l'évolution de l'emploi des gens de mer sous pavillon français et de sa flotte, ainsi que le nombre de sociétés bénéficiant de l'imposition forfaitaire sur la base du tonnage. Ces rapports étudieront

⁴ Directive 2001/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2001 modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port). JO L 019 du 22 janvier 2002 pp. 17 – 31.

⁵ Cas N 518/98, décision de la Commission du 22 décembre 1998.

⁶ Cas N 88/2001, décision de la Commission du 30 avril 2001.

⁷ Cas N 593/2000, décision de la Commission du 7 décembre 2000, régime modifié en dernier lieu par la loi de finances pour 2003, cas N 662/2001, décision de la Commission du 2 décembre 2002.

⁸ Cas N 781/2001, décision de la Commission du 2 juillet 2002.

également l'impact que les différentes mesures fiscales pourraient avoir sur les registres des autres États membres et sur l'emploi de marins communautaires.

- (57) Les autorités ont pris également l'engagement de vérifier que chaque entreprise ne recevra pas de manière cumulée plus d'aide, au moyen tant des mesures faisant l'objet de la présente décision que de tout autre régime d'aides, que ce qu'autorise le point 10 des orientations communautaires pour les aides au transport maritime.

3. APPRECIATION

3.1. Existence d'une aide au sens du traité CE

- (58) En vertu de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, "toute aide accordée par un État membre ou par les ressources en État dans toute forme quelconque qui fausse ou menace de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou la production de certaines marchandises, dans la mesure où il affecte les échanges entre les États membres, sera incompatible avec le marché commun."
- (59) Au travers de l'imposition forfaitaire sur la base du tonnage et des autres mesures en faveur des compagnies maritimes, les autorités françaises envisagent d'accorder des avantages à certaines entreprises au moyen de ressources d'État. Ces subventions menacent de fausser la concurrence et seraient susceptibles d'affecter les échanges entre les États membres. Pour les raisons qui précèdent, les différentes mesures en question sont constitutives d'aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

3.2. Base juridique

- (60) L'article 87, paragraphe 2, du traité CE, qui considère comme compatibles les aides à caractère social octroyées aux consommateurs individuels, à condition qu'elles soient accordées sans discrimination liée à l'origine des produits, les aides destinées à remédier aux dommages causés par les calamités naturelles ou par d'autres événements extraordinaires et les aides octroyées à l'économie de certaines régions de la République Fédérale d'Allemagne affectées par la division de l'Allemagne, dans la mesure où elles sont nécessaires pour compenser les désavantages économiques causés par cette division, ne s'applique pas dans le cas d'espèce.
- (61) Ne s'applique pas non plus l'article 87, paragraphe 3, sous a), du traité, qui considère comme potentiellement compatibles les aides destinées à favoriser le développement économique de régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ou dans lesquelles sévit un grave sous-emploi.
- (62) L'article 87, paragraphe 3, sous b), du traité, qui considère comme potentiellement compatibles les aides destinées à promouvoir la mise en œuvre d'un projet important d'intérêt européen commun ou pour remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre, et l'article 87 paragraphe 3 sous d), qui considère comme potentiellement compatibles les aides destinées à promouvoir la culture et la conservation du patrimoine, ne s'appliquent pas aux aides au transport maritime.

- (63) En vertu de l'article 87, paragraphe 3, sous c), les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques ou de certains secteurs économiques peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun, dès lors qu'elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun. La Commission considère l'article 87, paragraphe 3, sous c), comme la base juridique appropriée applicable dans le cas d'espèce.
- (64) D'une façon générale, les systèmes d'aide ne devraient pas être mis en œuvre aux dépens des économies d'autres États membres et ne doivent pas être susceptibles de fausser la concurrence entre les États membres dans une mesure contraire à l'intérêt commun. Les aides d'État doivent être toujours limitées à ce qui est nécessaire pour réaliser leur but et être accordées d'une façon transparente. L'effet cumulatif de toutes les aides accordées par les autorités de l'État membres (comprenant les niveaux nationaux, régionaux et locaux) doit être toujours pris en considération pour chaque entreprise.
- (65) Les aides en faveur du secteur maritime doivent notamment être examinées à la lumière des orientations communautaires de 1997 sur les aides d'État au transport maritime⁹, appelées ci-après les "orientations communautaires". Elles définissent les systèmes d'aides d'État qui peuvent être introduits pour soutenir les intérêts du secteur communautaire du transport maritime dans la poursuite d'objectifs généraux, tels que:
- sauvegarder l'emploi communautaire (à la fois en mer et à terre);
 - améliorer la sécurité;
 - préserver le savoir-faire maritime dans la Communauté et développer les compétences maritimes.
- (66) C'est donc sur la base desdites orientations communautaires que la Commission a procédé à l'analyse de la compatibilité du régime, qui ne concerne que les activités de transport maritime.

3.3. Analyse

3.3.1. Décisions antérieures de la Commission concernant des régimes semblables d'imposition forfaitaire dans d'autres États membres

- (67) Sur la même base juridique, la Commission a déjà approuvé au cours des dernières années plusieurs régimes d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage en faveur du transport maritime, dans différents États membres:

⁹ Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime; Journal officiel des Communautés européennes 97/C 205/05.

- (1) le régime néerlandais d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage (cas N 738/1995, approuvé le 20 mars 1996);
- (2) le régime allemand d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage (cas N 396/1998, approuvé le 25 novembre 1998);
- (3) le régime britannique d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage (cas N 790/1999, approuvé le 2 août 2000);
- (4) le régime espagnol d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage (cas N 736/2001, approuvé le 27 février 2002);
- (5) le régime danois d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage (cas N 563/2001, approuvé le 12 mars 2002);
- (6) le régime finlandais d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage (cas N 195/2002, approuvé le 16 octobre 2002);
- (7) le régime irlandais d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage (cas N 504/2002, approuvé le 11 décembre 2002);
- (8) le régime espagnol d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage applicable au district de Biscaye (cas N 572/2002, approuvé le 5 février 2003).
- (9) le régime belge d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage (cas N 433/2002, approuvé le 19 mars 2003).

3.3.2. *Similarités et différences avec les régimes précédemment approuvés par la Commission*

- (68) Le régime français ne comporte pas de différences substantielles avec les régimes précédemment approuvés par la Commission. Il diffère par rapport aux autres sur le fait que l'impôt forfaitaire est calculé sur une base de 365 jours par an, sans prendre en compte les jours d'indisponibilité des navires. A capacité égale, les navires sous contrôle français seront donc plus taxés en moyenne.

3.3.3. *Vérifications des conditions exigées en cas d'absence d'obligation de lien avec un pavillon communautaire*

- (69) Les orientations communautaires permettent que le régime n'exige pas un lien avec un pavillon communautaire si l'État membre arrive à démontrer:
- que la gestion de tous les navires concernés est effectivement assurée depuis le territoire d'un État membre;
 - que les activités éligibles contribuent de manière substantielle à l'activité et l'emploi maritimes au sein de la Communauté;
 - et que les navires éligibles respectent les normes de sécurité internationales et communautaires, y compris celles afférentes aux conditions de travail à bord.

- (70) La première condition est explicitement prévue dans le régime (voir paragraphe 31 de la présente décision).
- (71) La seconde condition est supposée remplie *ex-ante* dès lors que les autorités françaises attendent que la gestion de certains navires effectuée à partir de pays tiers mais pour le compte d'intérêts français puisse être de nouveau localisée en France, renforçant ainsi le nombre d'emploi à terre dans la Communauté. Par ailleurs, les conditions attachées au bénéfice du régime d'imposition forfaitaire renforcent indirectement l'attractivité du pavillon français et donc ainsi l'emploi de marins communautaires.
- (72) La troisième condition est remplie à travers l'engagement des autorités françaises de contrôler les navires éligibles, dont notamment ceux qui ne seront pas inscrits dans un registre français.

3.3.4. Examen des mesures anti-abus

- (73) La Commission considère que les mesures anti-abus prévues par les autorités françaises sont suffisantes pour garantir que le régime ne pourra pas être étendu à des activités non éligibles.

3.3.5. Compatibilité du régime

- (74) Compte tenu de ce qui précède, la Commission est d'avis que le régime français vérifie toutes les exigences prévues au chapitre des 3.1 des orientations communautaires et s'avère conforme aux caractéristiques des régimes précédemment approuvés par la Commission. La Commission considère donc que ledit régime d'aides est compatible avec le marché commun.
- (75) La Commission rappelle que, si le régime est supprimé ou modifié à la suite de propositions de mesures utiles, en application de l'article 18 du règlement de procédures en matières d'aides d'État¹⁰, la continuation d'aides individuelles devra se conformer à la suppression ou aux modifications apportées.

4. DECISION

- (76) Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission a décidé de ne pas soulever d'objection à l'égard du régime d'imposition forfaitaire applicable aux compagnies maritimes, en considérant ce régime comme compatible avec le marché commun.
- (77) Par la présente, la Commission avise la France qu'elle informera les intéressés par la publication de la présente lettre et d'un résumé de celle-ci au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle informera également les intéressés dans les pays de

¹⁰ règlement du Conseil (CE) n°659/99 du 22 mars 1999, JOCE L 83/1 du 27 mars 1999.

l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication dans le supplément EEE du *Journal officiel de l'Union européenne*, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE en leur envoyant une copie de la présente. Tous les intéressés susmentionnés seront invités à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de cette publication. Si les parties intéressées envoient des données confidentielles qu'elles ne souhaitent pas voir soumettre, comme cela est prévu par ledit règlement de procédure, aux autorités françaises pour commentaires, elles doivent expressément le demander dans leur soumission à la Commission.

- (78) Dans le cas où la présente lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, les autorités françaises sont invitées à en informer la Commission, dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de réception de la présente. Si la Commission ne reçoit pas une demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous êtes d'accord avec la publication du texte intégral de la lettre. Cette demande et les informations susmentionnées demandées par la Commission devront être envoyées par lettre recommandée ou par télécopie, en référence à la présente décision, à:

Commission européenne
Direction générale de l'Energie et des Transports
Unité A.4
B-1049 BRUXELLES
Fax : 0032 2 296 41 04

Veillez croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

Par la Commission

Loyola de Palacio
Vice-Présidente