

V

*(Announcements)*PROCEDURES RELATING TO THE IMPLEMENTATION OF COMPETITION
POLICY

EUROPEAN COMMISSION

STATE AID — FRANCE

State Aid No SA.14551 (2013/C) (ex 2012/MC)

Tonnage tax scheme for the benefit of maritime transport companies

Invitation to submit comments pursuant to Article 108(2) of the Treaty on the Functioning of the
European Union

(Text with EEA relevance)

(2013/C 380/05)

By a letter dated 6 November 2013, reproduced in the authentic language on the pages following this summary, the Commission notified France of its decision to initiate the procedure laid down in Article 108(2) of the Treaty on the Functioning of the European Union concerning some aspects of the implementation of the above-mentioned aid measure.

Interested parties may submit their comments within one month of the date of publication of this summary and the following letter, to the following address:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 22961242

The comments will be communicated to France. Confidential treatment of the identity of the interested party submitting the comments may be requested in writing, stating the reasons for the request.

PROCEDURE

By Decision C(2003) 1476fin of 13 May 2003, the Commission approved the tonnage tax scheme for the benefit of maritime transport companies.

In 2011/2012, the Commission asked the French authorities for information as part of a monitoring exercise on the implementation of the above-mentioned decision.

DESCRIPTION OF THE MEASURE

The French tonnage tax scheme came into force on 1 January 2003. It is governed by Article 209-0-B of the Code général des

impôts (general tax code). For shipping companies which have opted for the taxation on the basis of tonnage, the taxable amount used to calculate their corporation tax is determined on the basis of the tonnage of their fleet.

The French tonnage tax scheme – as authorised by the Commission in 2003 on the basis of the Community guidelines of 1997 ⁽¹⁾ – did not lay down any general condition as to the flag flown by vessels. However, a limitation on flags of States which were not members of the European Union or of the European Economic Area applied specifically to the activities of chartered-in (also time-chartered) ships.

⁽¹⁾ Community guidelines on State aid to maritime transport (OJ C 205, 5.7.1997, p. 5).

Following the adoption of the 2004 Community guidelines ⁽¹⁾, the Amending Finance Law for 2005 (Law No 2005-1720 of 30 December 2005) introduced a general rule on the flag flown and abolished the specific rule applying to time-chartered vessels.

ASSESSMENT

On the basis of the information available to it at this stage, the Commission is of the opinion that the lifting of a restriction applying to activities engaged in by time-chartered ships flying the flags of States which are not members of the European Union or of the European Economic Area is not a valid measure necessary to adapt the French tonnage tax scheme to the new provisions introduced by the 2004 Community guidelines.

On the contrary, the Commission takes the view at this stage that continuing to apply a limit on the activities engaged in by time-chartered ships not flying the flag of a Member State is justified in terms of achieving the objectives of the 1997 and 2004 Community guidelines, as was shown, moreover, by its decision on aid scheme C 2/08 on the amendment to the Irish tonnage tax system ⁽²⁾.

Consequently, the Commission considers that the introduction in 2005 of the general flag rule into the tonnage tax scheme did not render the specific rule in force from 2003 limiting the activities of time-chartered vessels obsolete.

In accordance with Article 14 of Council Regulation (EC) No 659/1999, any unlawful aid may be subject to recovery from the beneficiary.

⁽¹⁾ Communication C(2004) 43 — Community guidelines on State aid to maritime transport, OJ C 13, 17.01.2004, p. 3.

⁽²⁾ OJ L 228, 1.9.2009, p. 20.

TEXT OF LETTER

Par la présente, la Commission a l'honneur d'informer la France qu'après avoir examiné les informations fournies par vos autorités sur une modification au régime d'aide cité en objet, elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

1. PROCÉDURE

1. Par décision C(2003) 1476fin du 13 mai 2003, la Commission a approuvé le *Régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage en faveur de compagnies de transport maritime (ci-après régime de taxation au tonnage)* qui lui avait été notifié par la France.
2. Par courriers des 7 octobre 2011 et 1 février 2012, la Commission a demandé aux autorités françaises de lui fournir des informations dans le cadre d'un exercice de monitoring de l'application de la décision C(2003) 1476fin ⁽¹⁾.
3. Par courrier du 14 décembre 2012, la Commission a demandé des informations complémentaires. La France a répondu de manière partielle par lettres des 22 janvier et 29 mars 2013.

2. DESCRIPTION DE LA MESURE

2.1. Le régime français de taxation au tonnage - généralités

4. Le régime français de taxation au tonnage est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2003. Il est régi par l'Article 209-0-B du code général des impôts. Pour les compagnies maritimes ayant opté pour le régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage, 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.
5. 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.
6. Le montant de l'impôt sur les sociétés pour les compagnies maritimes 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 éligibles 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

⁽¹⁾ Les autorités françaises ont fourni leurs réponses par courriers des 8.1.2011 et 06.06.2012.

7. 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.

2.2. Les règles concernant le pavillon des navires éligibles imposées par les orientations communautaires de 1997 et 2004

8. En matière de pavillon, les *Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime de 1997* ⁽²⁾ applicables lorsque la décision C(2003) 1476fin a été approuvée prévoyaient ce qui suit:

«L'objectif des aides d'État dans le cadre de la politique commune des transports maritimes est de promouvoir la compétitivité des flottes communautaires sur le marché mondial des transports maritimes. En conséquence, les régimes d'allègement fiscal doivent exiger, d'une manière générale, l'existence d'un lien avec un pavillon communautaire.»

«À titre exceptionnel, ces régimes peuvent cependant être autorisés lorsqu'ils s'appliquent à la totalité de la flotte exploitée par un armateur établi sur le territoire d'un État membre [...], à condition qu'il soit démontré que la gestion stratégique et commerciale de tous les navires en cause a effectivement lieu à partir de ce territoire, et que cette activité contribue sensiblement à l'activité économique et à l'emploi dans la Communauté.»

9. Les *Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime de 2004* ⁽³⁾ précisent davantage les conditions d'application de cette exception:

«[...] [I]l convient de rappeler que, d'une manière générale, les régimes d'allègement fiscal exigent l'existence d'un lien avec le pavillon d'un État membre. Avant que l'aide soit exceptionnellement accordée (ou confirmée) à une flotte comprenant aussi des navires battant d'autres pavillons, les États membres doivent s'assurer que les entreprises bénéficiaires s'engagent à augmenter ou au moins à maintenir sous le pavillon d'un État membre la part de tonnage qu'elles exploiteront sous ce pavillon lorsque la présente communication deviendra applicable.»

«[...] Lorsqu'une compagnie (ou un groupe) ne respecte pas cette exigence, l'État membre concerné doit cesser d'accorder des allègements fiscaux pour les navires additionnels exploités par cette compagnie sous un pavillon non communautaire, à moins que la part sous pavillon communautaire du tonnage global pouvant bénéficier de l'allègement fiscal dans cet État membre n'ait pas diminué en moyenne au cours de l'exercice fiscal visé à l'alinéa suivant.»

L'État membre doit informer la Commission de l'application de cette dérogation. L'exigence relative à la part de tonnage sous pavillon communautaire établie au présent alinéa ne s'applique pas aux entreprises exploitant au moins 60 % de leur tonnage sous un pavillon communautaire.»

⁽²⁾ JO C 205 du 5.7.1997, p. 5.

⁽³⁾ JO C 13, 17.1.2004, p. 3, voir section 3.1, septième alinéa.

10. En d'autres termes, si la part sous pavillon communautaire⁽¹⁾ du tonnage global pouvant bénéficier de l'allègement fiscal dans un État membre n'a pas diminué en moyenne au cours de la période couverte par le précédent rapport périodique, l'État membre ne doit pas vérifier l'évolution des flottes individuelles. Si la part globale a diminué, l'État membre doit vérifier que les entreprises exploitant moins de 60 % de leur tonnage sous un pavillon communautaire ont augmenté – ou au moins maintenu – la part de tonnage qu'elles exploitaient sous pavillon communautaire à la date à compter de laquelle sont applicables les orientations communautaires de 2004⁽²⁾.

2.3. Evolution des règles concernant le pavillon des navires éligibles dans le régime français de taxation au tonnage

11. Le régime français de taxation au tonnage – tel qu'autorisé par la Commission en 2003 sur la base des orientations communautaires de 1997 – n'imposait aucune condition générale quant au pavillon des navires composant la flotte exploitée par les armateurs bénéficiaires de ce régime.

12. En revanche, l'éligibilité des activités réalisées sur des navires affrétés à temps était soumise à une limitation spécifique concernant le pourcentage du tonnage net de la flotte représenté par des navires ne battant pas pavillon communautaire. Selon le considérant 35 de la décision C(2003) 1476fin du 13 mai 2003, autorisant le régime français de taxation au tonnage, les activités réalisées sur des navires affrétés à temps et ne battant pas pavillon d'un État membre ne sont éligibles qu'à concurrence de 75% du tonnage net de la flotte exploitée par l'entreprise. Le considérant 36 de cette décision précise, en outre, que cette limite ne s'applique pas aux navires battant pavillon d'un État membre dès lors que leur gestion stratégique et commerciale était nécessairement réalisée à partir du territoire d'un État membre de l'Union

13. Suite à l'adoption des orientations communautaires de 2004, par la loi de finances rectificative pour 2005 (loi n° 2005-1720 du 30 décembre 2005), la France a introduit une règle générale de pavillon et supprimé la règle spécifique applicable aux navires affrétés à temps.

14. L'économie générale de la mesure est ainsi décrite dans l'instruction administrative 4-H-3-08, parue au Bulletin officiel des impôts (BOI) N°41 du 11 avril 2008:

«L'article 47 de la loi de finances rectificative pour 2005 (loi n° 2005-1720 du 30 décembre 2005) a mis en conformité le régime optionnel de taxation au tonnage, prévu à l'article 209-0 B du code général des impôts, avec les nouvelles orientations communautaires sur les aides d'Etat en faveur du transport maritime publiées le 17 janvier 2004 au journal officiel de l'Union européenne.

Le bénéfice de ce régime est désormais subordonné à la condition que les entreprises de transport maritime ayant opté s'engagent à

maintenir ou à augmenter le niveau de leur flotte sous pavillon d'un Etat membre de la Communauté européenne durant la période d'application du dispositif. [...]

15. En ce qui concerne l'éligibilité des navires affrétés à temps, l'instruction administrative 4-H-3-08 précise:

«la condition du dernier alinéa du I de l'article 209-0 B [du code général des impôts] excluant du bénéfice de ce régime les navires affrétés à temps et battant pavillon d'un Etat non-membre de la Communauté européenne, s'ils représentent plus de 75 % du tonnage net de la flotte exploitée, est supprimée. (3)»

«Ainsi, les navires de commerce affrétés à temps et battant pavillon d'un Etat non-membre de la Communauté européenne sont éligibles au régime de taxation au tonnage, même s'ils représentent plus de 75 % du tonnage net de la flotte exploitée par l'entreprise.

En d'autres termes, les navires éligibles, affrétés à temps et battant pavillon d'un Etat non-membre de la Communauté européenne bénéficient du régime de taxation au tonnage sans restriction, sous réserve que l'engagement défini ci-avant soit respecté [...] (4)»

3. APPRÉCIATION DE LA MESURE

3.1. Portée de la présente ouverture de procédure

16. L'ouverture, par la présente, d'une procédure formelle d'examen ne remet pas en cause l'application par la France du régime de taxation au tonnage tel qu'autorisé le 13 mai 2003 par la décision de la Commission C(2003) 1476fin.

17. Les raisons ayant amené la Commission à conclure que le régime de taxation au tonnage constituait bien un régime d'aide d'Etat au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE restent valables. En particulier, le régime de taxation au tonnage est un régime optionnel qui déroge aux règles applicables au calcul de l'impôt des sociétés en conférant à certaines entreprises – les entreprises de transport maritime – l'avantage économique lié à une base imposable réduite conduisant généralement à l'imposition moindre de leurs revenus. Les entreprises de transport maritime exercent leurs activités sur des marchés soumis à une concurrence intense à l'échelle internationale de telle manière que les avantages liés à la taxation au tonnage sont susceptibles d'entraîner des distorsions de concurrence et d'affecter les échanges entre les États parties à l'accord sur l'Espace Economique Européen.

18. La compatibilité avec le marché intérieur du régime français de taxation au tonnage – dans ses principes – n'est pas non plus remise en cause dans le cadre de la présente procédure.

19. En revanche, la Commission exprime des doutes quant à la compatibilité avec le marché intérieur d'une modification à ce régime introduite en 2005 par l'article 47 de la loi de finances rectificative pour 2005 (loi n° 2005-1720 du 30 décembre 2005).

⁽¹⁾ L'expression «pavillon communautaire» fait référence tant au pavillon d'un État membre de l'Union européenne qu'à celui d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

⁽²⁾ Le 17 janvier 2004, conformément à la section 13, premier alinéa des Orientations communautaires de 2004.

⁽³⁾ N° 1, quatrième alinéa, de l'instruction administrative 4-H-3-08

⁽⁴⁾ N° 22, deuxième et troisième alinéas, de l'instruction administrative 4-H-3-08

20. En effet, la suppression de la limitation concernant l'éligibilité des activités réalisées sur des navires affrétés à temps et ne battant pas pavillon d'un Etat membre est une mesure instituant une aide nouvelle, étant donné qu'elle n'est pas conforme à la décision C(2003) 1476fin autorisant le régime français de taxation au tonnage et que la France ne l'a pas notifiée à la Commission.

21. La Commission émet des doutes, à ce stade, qu'une telle modification du régime français de taxation au tonnage soit par ailleurs conforme aux orientations communautaires de 2004, telles qu'interprétées dans la pratique décisionnelle de la Commission.

3.2. Appréciation de la suppression de la limitation concernant l'éligibilité des activités réalisées sur des navires affrétés à temps

22. La Commission constate que la France a modifié le régime de taxation au tonnage en supprimant une restriction qui faisait partie du régime autorisé par la Commission en 2003.

23. À ce stade, la Commission estime que le maintien d'une limite à l'éligibilité des activités réalisées sur des navires affrétés à temps et ne battant pas pavillon d'un Etat membre est justifiée par la réalisation des objectifs des orientations communautaires 1997 et 2004.

24. Dans sa décision relative au régime d'aide C 2/08 (ex N 572/07) concernant la modification du régime de taxation au tonnage irlandais ⁽¹⁾ la Commission a souligné que si les compagnies assujetties à la taxation au tonnage n'exploitaient que des navires affrétés à temps ou au voyage, elles perdraient leur savoir-faire en matière de gestion des équipages et de gestion technique des navires, en contradiction avec les objectifs définis au quatrième tiret du premier alinéa de la partie 2.2 des orientations, à savoir "conserver et améliorer le savoir-faire maritime" ⁽²⁾.

25. Dès lors, même si les orientations communautaires de 2004 ne mentionnent pas de restriction à l'inclusion de navires affrétés à temps dans les régimes de taxation au tonnage, la Commission a relevé que, dans des décisions antérieures, elle s'était assurée que les régimes autorisés exigent un rapport de 3 pour 1 ou de 4 pour 1 entre le tonnage des navires dont elles sont propriétaires (navires affrétés coque nue) et le tonnage des navires affrétés à temps ou au voyage ⁽³⁾.

26. Néanmoins, dans la même décision, la Commission a estimé que un rapport minimal de 10 pour 1 entre les navires affrétés et les navires propres pouvait être accepté, sous condition que les navires affrétés contribuent à la réalisation d'un autre objectif des orientations, à savoir encourager l'inscription des pavillons dans les registres des Etats membres ou leur transfert vers ceux-ci, conformément au deuxième tiret du premier alinéa de la partie 2.2 des orientations. Par conséquent, même si la gestion des

équipages et la gestion technique des navires ne se font pas sur le territoire de la Communauté/de l'EEE, la Commission pourrait admettre que l'intérêt commun est préservé si le navire concerné bat pavillon de la Communauté/de l'EEE.

27. La Commission est d'avis que l'introduction par la France en 2005 de la règle générale concernant le pavillon des navires éligibles aux fins du régime de taxation au tonnage ne rendait pas superflue la règle spécifique en vigueur depuis 2003 et limitant l'éligibilité des activités sur des navires affrétés à temps. En effet, la suppression de cette limitation étend de facto le champ des avantages accordés par le biais du régime de taxation au tonnage.

28. Par conséquent, la Commission émet des doutes quant à la compatibilité de la suppression de la limite initialement imposée par le régime de taxation au tonnage à l'éligibilité des activités réalisées sur des navires affrétés à temps et ne battant pas pavillon d'un Etat membre.

4. RÉCUPÉRATION DE L'AIDE

29. L'article 14 du Règlement du Conseil (CE) No 659/1999 prévoit que toute aide illégale et incompatible doit être récupérée auprès des bénéficiaires. Cependant, l'article 14 dudit Règlement dispose également que la Commission n'exige pas la récupération de l'aide si, ce faisant, elle allait à l'encontre d'un principe général de droit européen.

30. A ce stade la Commission n'a pas identifié d'élément susceptible de démontrer qu'elle aurait agi de manière à générer auprès des bénéficiaires de l'aide une confiance légitime que les modifications introduites en 2005 au régime français de taxation au tonnage étaient conformes aux orientations communautaires de 2004, ni que la Commission aurait indûment retardé l'exercice de ses pouvoirs de contrôle et créé une situation d'incertitude juridique quant à cette conformité. Les autorités françaises et les parties intéressées sont invitées à transmettre à la Commission tous les éléments pertinents dont elles disposeraient à cet égard.

5. CONCLUSION

31. Pour les raisons évoquées ci-dessus la Commission a des doutes quant au fait que la mesure prise par la France concernant la flotte affrétée à temps soit conforme aux orientations communautaires de 2004.

6. DECISION

Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission invite la France, dans le cadre de la procédure de l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, à présenter ses observations et à fournir toute information utile pour l'évaluation de la mesure dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente. Elle invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre aux bénéficiaires potentiels de l'aide.

La Commission rappelle l'effet suspensif de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et se réfère à l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil qui prévoit que toute aide illégale et incompatible pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.

⁽¹⁾ JO L 228 du 1.9.2009, p. 20

⁽²⁾ Voir considérant 19 de la décision relative au régime d'aide C 2/08 (ex N 572/07) concernant la modification du régime de taxation au tonnage irlandais.

⁽³⁾ Considérant 18 de la décision relative au régime d'aide C 2/08 (ex N 572/07) concernant la modification du régime de taxation au tonnage irlandais

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 l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication

dans le supplément EEE du Journal officiel, 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.'
