

IV

(Autres actes)

ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

DÉCISION DE L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE

N° 62/04/COL

du 31 mars 2004

modifiant pour la quarante-cinquième fois les règles de procédure et de fond dans le domaine des aides d'État par la modification du chapitre 24A: «aides d'État au transport maritime» et l'annexe VIII et proposition de mesures utiles

L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE,

VU l'accord sur l'Espace économique européen ⁽¹⁾, et notamment ses articles 61 à 63 et son protocole 26,

VU l'accord entre les États de l'AELE relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice ⁽²⁾, et notamment son article 24, son article 5, paragraphe 2, point b), ainsi que l'article premier de la partie I de son protocole 3, et les articles 18 et 19 de la partie II de son protocole 3 ⁽³⁾,

CONSIDÉRANT que, conformément à l'article 24 de l'accord Surveillance et Cour de justice, l'Autorité de surveillance AELE applique les dispositions de l'accord EEE en matière d'aides d'État,

CONSIDÉRANT que, conformément à l'article 5, paragraphe 2, point b), de l'accord Surveillance et Cour de justice, l'Autorité de surveillance AELE publie des notes et des directives sur les sujets traités dans l'accord EEE, si celui-ci ou l'accord Surveillance et Cour de justice le prévoient expressément, ou si l'Autorité de surveillance AELE l'estime nécessaire,

RAPPELANT les règles de procédure et de fond dans le domaine des aides d'État ⁽⁴⁾ adoptées le 19 janvier 1994 par l'Autorité de surveillance AELE ⁽⁵⁾,

CONSIDÉRANT que, le 17 janvier 2004, la Commission des Communautés européennes (ci-après dénommée la Commission européenne) a publié une communication définissant de nouvelles orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime ainsi qu'une proposition de mesures utiles conformément à l'article 88, paragraphe 1, du traité CE ⁽⁶⁾,

CONSIDÉRANT que cette communication présente également de l'intérêt pour l'Espace économique européen,

CONSIDÉRANT qu'il convient de garantir une application uniforme des règles de l'EEE en matière d'aides d'État dans l'ensemble du territoire de l'Espace économique européen,

CONSIDÉRANT que, conformément au point II de la section «REMARQUE GÉNÉRALE» figurant à la fin de l'annexe XV de l'accord EEE, l'Autorité de surveillance AELE doit adopter, après consultation de la Commission européenne, des actes correspondant à ceux adoptés par la Commission,

AYANT consulté la Commission européenne,

RAPPELANT que l'Autorité de surveillance AELE a consulté les États de l'AELE sur cette question lors de la réunion multilatérale du 3 février 2004,

DÉCIDE:

⁽¹⁾ Ci-après dénommé «l'accord EEE».

⁽²⁾ Ci-après dénommé «l'accord Surveillance et Cour de justice».

⁽³⁾ Protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice, modifié par les États de l'AELE le 10 décembre 2001. Les modifications sont entrées en vigueur le 28 août 2003.

⁽⁴⁾ Ci-après «les orientations sur les aides d'État».

⁽⁵⁾ Publiées initialement dans le JO L 231 du 3.9.1994 et dans le Supplément EEE n° 32 de la même date, modifiées en dernier lieu par la décision du Collège n° 41/04/COL du 17.3.2004, non encore publiée.

1) Le chapitre 24A et l'annexe VIII des orientations sur les aides d'État sont modifiés en remplaçant le présent chapitre 24A et la présente annexe VIII par le texte figurant à l'annexe de la présente décision. Des mesures utiles, figurant elles aussi à l'annexe de la présente décision, sont proposées.

⁽⁶⁾ JO C 13 du 17.1.2004, p. 3.

- 2) Les États de l'AELE sont informés de la présente décision par une lettre, à laquelle est jointe une copie de la décision et de son annexe. Ils sont invités à signifier leur accord au sujet des mesures utiles proposées le 30 juin 2004 au plus tard.
- 3) La Commission européenne est informée, conformément au point d) du protocole 27 de l'accord EEE, par la communication d'une copie de la décision, y compris de son annexe.
- 4) La présente décision, y compris l'annexe, est publiée dans la section EEE et dans le supplément EEE du *Journal officiel de l'Union européenne*.
- 5) Au cas où les États membres de l'AELE acceptent la proposition de mesures utiles, un résumé de la communication est

publié dans la section EEE et dans le supplément EEE du *Journal officiel de l'Union européenne*.

- 6) Le texte en langue anglaise de la présente décision fait foi.

Fait à Bruxelles, le 31 mars 2004.

Pour l'Autorité de surveillance AELE

Hannes HAFSTEIN
Président

Einar M. BULL
Membre du collège

ANNEXE

«24A. AIDES AU TRANSPORT MARITIME ⁽¹⁾»

24A.1. Introduction

- (1) Les services de transport maritime sont d'une importance capitale pour l'Espace économique européen. Le secteur du transport maritime de l'EEE, avec ses activités connexes, reste l'un des plus importants au monde. Le Livre blanc de la Commission européenne intitulé "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix" ⁽²⁾ rappelle l'importance capitale des services de transport maritime pour le fonctionnement de l'économie de la Communauté et montre que le transport maritime de marchandises participe à plus de 90 % au total des échanges entre la Communauté et le reste du monde. Par ailleurs, le transport maritime à courte distance assure 69 % du volume de transport de marchandises entre les États membres de la CE (cette part tombe à 41 % si l'on inclut le transport intérieur).
- (2) La flotte européenne est confrontée depuis les années 70 à la concurrence de navires sous registre de pays tiers peu soucieux du respect des normes sociales et de sécurité en vigueur au plan international.
- (3) Le manque de compétitivité des navires battant pavillon européen a été reconnu à la fin des années 80 et, en l'absence de mesures communautaires d'harmonisation, plusieurs États de l'EEE ont adopté différentes formules d'aide au transport maritime. Les stratégies adoptées et les budgets alloués pour les mesures de soutien diffèrent d'un État de l'EEE à l'autre, reflétant l'attitude de ces pays à l'égard des aides publiques ou l'importance qu'ils attachent au secteur maritime.
- (4) Par ailleurs, pour inciter au réenregistrement des navires, les États de l'EEE ont assoupli les règles en matière d'équipage, notamment au moyen de la création de seconds registres.
- (5) Les seconds registres comprennent, d'une part, les "registres offshore" relevant de territoires jouissant d'une autonomie plus ou moins grande par rapport à un État de l'EEE et, d'autre part, les "registres internationaux" rattachés directement à l'État qui les a créés.
- (6) Malgré les efforts réalisés, une grande partie de la flotte sous contrôle de l'EEE continue à être enregistrée sous des pavillons de pays tiers. Cela est dû au fait que les registres de pays tiers qui appliquent des politiques d'enregistrement ouvert — dont certains sont appelés "pavillons de complaisance" — ont continué et continuent à jouir d'un avantage concurrentiel significatif sur les registres des États de l'EEE.

24A.1.1. Aide au secteur maritime

- (1) Devant les différences constatées entre les régimes d'aides adoptés par les États membres de la CE confrontés à une concurrence accrue des navires sous pavillon non communautaire, la Commission européenne a défini en 1989 ses premières orientations en la matière, afin d'assurer une certaine convergence entre les actions des États membres de la CE. Cette méthode s'est néanmoins révélée inefficace et le déclin des flottes communautaires s'est poursuivi. Les orientations ont donc fait l'objet d'un réexamen, qui a abouti, en 1997, à une communication définissant de nouvelles orientations sur les aides d'État au transport maritime ⁽³⁾.
- (2) Les orientations de 1989 n'ont pas été intégrées dans l'accord EEE lors de son entrée en vigueur. Néanmoins, les dispositions de base en matière d'aides d'État de l'accord EEE s'appliquaient pleinement au secteur du transport maritime et l'Autorité considérait que les orientations de la Commission de 1989 sur les aides aux entreprises de transport maritime présentaient de l'intérêt pour l'EEE. La communication de 1997 a été intégrée dans les orientations sur les aides d'État de l'Autorité en tant que chapitre 24A. Le présent chapitre 24A intègre les orientations de la Commission européenne de 2004 ⁽⁴⁾.
- (3) Le principal développement de ces dernières années concernant les mesures de soutien des États de l'EEE au transport maritime est l'extension généralisée en Europe des systèmes de taxation forfaitaire au tonnage ("taxe au tonnage"). Entrée en vigueur très tôt en Grèce, la taxe au tonnage s'est progressivement étendue aux Pays-Bas (1996), à la Norvège (1996), à l'Allemagne (1999), au Royaume-Uni (2000), au Danemark, à l'Espagne, à la Finlande (2002) et à l'Irlande (2002). La Belgique et la France ont elles aussi décidé de l'adopter en 2002, et le gouvernement italien étudie actuellement cette possibilité.

⁽¹⁾ Le présent chapitre correspond à la communication C(2004) 43 de la Commission — Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime (JO C 13 du 17.1.2004, p. 13).

⁽²⁾ COM(2001) 370 final.

⁽³⁾ Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime (97/C 205/5) (JO C 205 du 5.7.1997, p. 5).

⁽⁴⁾ Voir la note de bas de page n° 1 du présent chapitre.

24A.1.2. Bilan des développements après l'adoption des orientations de 1997

- (1) Dans l'introduction de ses orientations de 2004, la Commission européenne décrit les mesures que les États membres de la CE ont proposées et qu'elle a approuvées, par rapport aux objectifs généraux des orientations de 1997. Les informations pertinentes proviennent de données statistiques et des réponses à un questionnaire envoyé aux États membres de la CE au début de 2002. L'Autorité, qui avait invité les États de l'AELE à répondre à ce même questionnaire, a transmis les réponses à la Commission européenne. Se fondant sur les réponses à ce questionnaire et sur son expérience en matière de notifications dans le secteur du transport maritime, l'Autorité peut confirmer que les tendances générales exposées par la Commission européenne dans sa communication de 2004 valent également pour l'EEE dans son ensemble.

(a) Compétitivité de la flotte de l'EEE

- (2) Selon les réponses fournies à la mi-2002 par les États membres de la CE au questionnaire de la Commission et les données statistiques les plus récentes⁽⁵⁾, la Commission européenne a constaté que les États membres de la CE qui ont introduit des mesures d'aide, notamment sous la forme d'allègements fiscaux, ont obtenu le réenregistrement sous pavillon national, tous registres confondus, d'un volume significatif de tonnage. Depuis la mise en œuvre du régime fiscal spécifique au secteur maritime en Norvège⁽⁶⁾, la flotte marchande sous pavillon national s'est enrichie de 89 navires, soit 6 % (1996-2001). Entre 1989 et 2001, la part des registres des États membres de la CE dans le tonnage total mondial a légèrement diminué. En effet, dans un contexte de croissance de la flotte mondiale, la croissance de la flotte sous contrôle communautaire enregistrée sous des pavillons de pays tiers a été plus rapide que celle de la flotte enregistrée sous pavillon des États membres de la CE. Le nombre de navires appartenant à des armateurs norvégiens et affrétés sous pavillon étranger a augmenté, passant de 425 au 1^{er} janvier 1996 à 702 au 1^{er} janvier 2001.

(b) Évolution de l'emploi

- (3) S'agissant de l'évolution de l'emploi, la Commission européenne a constaté une diminution du nombre total de marins à bord des navires communautaires, tout en soulignant que la productivité par navire s'est accrue et que le renouvellement de la flotte communautaire entre 1997 et 2001 par des navires d'une technologie plus avancée a entraîné le recours à des équipages mieux formés mais plus réduits. La Commission a noté que la tendance selon laquelle les navires sous pavillon communautaire dépendent de plus en plus de marins de pays tiers ne s'est pas inversée. Cette tendance a été soulignée par la Commission en 2001 dans sa communication sur la formation et le recrutement de gens de mer⁽⁷⁾. En Norvège, le nombre de marins norvégiens et de l'EEE sur des navires immatriculés en Norvège a chuté de 3 % entre 1999 et 2000, tandis que l'emploi de marins non norvégiens a augmenté.

(c) Contribution à l'ensemble de l'activité économique

- (4) Les industries maritimes sont indissociablement liées aux transports maritimes. Cette complémentarité est un argument important en faveur de mesures positives ayant pour but le maintien d'une flotte dépendante d'armements de l'EEE. Le transport maritime étant l'un des maillons de la chaîne de transport en général et de la chaîne des industries maritimes en particulier, les mesures visant à maintenir la compétitivité de la flotte européenne ont aussi des effets sur les investissements à terre des industries maritimes connexes⁽⁸⁾ et sur la contribution du transport maritime à l'économie de l'EEE dans son ensemble et à l'emploi en général.
- (5) L'importance du transport maritime et des industries maritimes connexes varie considérablement selon les pays considérés. Les chiffres suivants tirés d'une étude réalisée par la Commission européenne sur les 15 États membres de la CE et la Norvège illustrent l'importance des industries maritimes connexes et de leur incidence économique directe: 1,55 million d'emplois directs et un chiffre d'affaires de 160 milliards d'euros en 1997 (environ 2 % du PIB de la Communauté)⁽⁹⁾. À titre d'exemple, les industries maritimes connexes produisent 2 % du PIB en Norvège⁽¹⁰⁾, 3 % du PIB au Danemark, 2,3 % du PIB en Grèce et 2 % du PIB aux Pays-Bas.
- (6) Dans ce contexte, il est révélateur de noter que la flotte sous contrôle d'opérateurs européens basés dans la Communauté est restée à un niveau d'environ 34 % du tonnage mondial alors que celui-ci a augmenté de 10 % au cours de la période. Eu égard à la mobilité de l'industrie maritime et des facilités offertes par des pays tiers, on peut conclure que les mesures de soutien au transport maritime peuvent contribuer à éviter une délocalisation généralisée des industries connexes.

⁽⁵⁾ ISL, Shipping Statistics 2001 Des informations plus détaillées, en particulier des chiffres concernant la flotte communautaire et l'emploi de marins au sein de la Communauté, figurent dans l'introduction de la communication de la Commission mentionnée dans la note de bas de page n° 1 du présent chapitre.

⁽⁶⁾ La Norvège est le seul pays de l'AELE à avoir répondu au questionnaire.

⁽⁷⁾ Communication de la Commission sur la formation et le recrutement des gens de mer, du 6 avril 2001, COM(2001) 188 final.

⁽⁸⁾ Ces activités englobent les services portuaires, la logistique, la construction, la réparation, l'entretien, l'inspection et la classification de navires, la gestion des navires et le courtage, les activités bancaires et les services financiers internationaux, les assurances, le conseil et les services professionnels.

⁽⁹⁾ Étude réalisée par la DG Entreprises de la Commission européenne, "Impact économique des industries maritimes en Europe" http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/maritime_industrial/economic_impact_study.htm

⁽¹⁰⁾ Chiffres provenant des statistiques de la Norvège.

- (7) Se fondant sur ces résultats, la Commission européenne a conclu que là où des mesures ont été adoptées sur la base des orientations de 1997, le déclin structurel des registres communautaires et de la flotte de la Communauté a été enrayeré et les objectifs fixés par la Commission ont été atteints, du moins en partie. Comme l'Autorité peut le constater dans ses enquêtes touchant au secteur du transport maritime, les pratiques consistant à changer de pavillon n'ont pas cessé, alors que les mesures adoptées conformément à l'ancien chapitre 24A des orientations de l'Autorité ont été considérées comme un moyen de stopper net cette tendance. La part de la Norvège dans la flotte mondiale, sur base du tonnage brut et mesurée en tonnages enregistrés en Norvège, est restée stable à environ 4 % entre 1998 et 2000 ⁽¹¹⁾.
- (8) Cependant, la part des registres ouverts dans le tonnage mondial a continué à augmenter au cours de la période, passant de 43 % en 1996 à 54 % en 2001, et rien n'indique un renversement significatif de la tendance selon laquelle la flotte a eu et continue à avoir de plus en plus recours à des marins des pays tiers. L'effort entrepris ces dernières années doit être poursuivi, mais il doit être mieux ciblé. En particulier, les mesures en faveur des marins de l'EEE doivent faire l'objet d'un suivi plus actif.
- (9) Les résultats des mesures prises par les États de l'AELE et autorisées par l'Autorité devront faire l'objet d'une analyse systématique.
- (10) En conséquence, et même si les aides au fonctionnement doivent en principe être exceptionnelles, temporaires et dégressives, l'Autorité estime que les aides d'État au secteur maritime de l'EEE se justifient encore et que l'approche des orientations de 1997 était bonne. Le présent chapitre 24A des orientations se fonde donc sur la même approche de base.

24A.2. Champ d'application et objectifs généraux des orientations révisées sur les aides d'État

- (1) Les présentes orientations, qui remplacent l'ancien chapitre 24A ⁽¹²⁾, visent à établir les paramètres sur la base desquels les aides d'État au transport maritime seront approuvées par l'Autorité, conformément aux règles et aux procédures de l'EEE en matière d'aides d'État, en application de l'article 61, paragraphe 3, point c) et/ou de l'article 59, paragraphe 2, de l'accord EEE.
- (2) Les régimes d'aide ne doivent pas jouer au détriment des économies d'autres États de l'EEE, et il doit être établi qu'ils ne risquent pas de fausser la concurrence entre les parties contractantes dans une mesure contraire à l'intérêt commun. Les aides d'État doivent toujours être limitées à ce qui est nécessaire pour atteindre leur objectif et être octroyées d'une manière transparente. L'effet cumulatif de toutes les aides octroyées par les pouvoirs publics (au niveau national, régional et local) doit toujours être pris en considération.
- (3) Les présentes orientations s'appliquent aux activités de "transport maritime", telles qu'elles sont définies dans le règlement (CEE) n° 4055/86 ⁽¹³⁾, intégré dans l'accord EEE comme point 53 de l'annexe XIII, et dans le règlement (CEE) n° 3577/92 ⁽¹⁴⁾, intégré comme point 53 a de l'annexe XIII de l'accord EEE ⁽¹⁵⁾, à savoir le "transport de voyageurs et de marchandises par mer". Elles concernent également, dans certaines parties, le remorquage et le dragage.

24A.2.1. Portée des orientations révisées sur les aides d'État

- (1) Les présentes orientations couvrent toutes les aides accordées par des États de l'AELE ou au moyen de ressources d'État en faveur du transport maritime. Cela comprend tout avantage financier, sous quelque forme que ce soit, financé par les pouvoirs publics (que ce soit au niveau national, régional, provincial, départemental ou local). À cet égard, la notion de "pouvoirs publics" peut s'étendre aux entreprises publiques et aux banques contrôlées par l'État. La notion d'aide peut également s'étendre aux arrangements par lesquels l'État garantit des emprunts ou d'autres formes de financement par des banques commerciales. Les orientations ne font aucune distinction entre les types de bénéficiaires en fonction de leur nature juridique (entreprises, partenariats ou particuliers), ni entre secteur public et secteur privé, et toute référence à des entreprises est réputée s'étendre à tous les autres types de personnes morales.
- (2) Les présentes orientations ne s'appliquent pas à la construction navale (au sens du chapitre 24B des orientations de l'Autorité sur les aides d'État ou de tout instrument ultérieur). Les investissements en infrastructures ne sont normalement pas considérés comme des aides d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE, si l'État offre un accès libre aux infrastructures, égal pour tous les opérateurs intéressés. L'Autorité de surveillance peut cependant connaître de tels investissements lorsqu'ils sont susceptibles, directement ou indirectement, de bénéficier à certains armateurs. Enfin, l'Autorité de surveillance a posé le principe qu'il n'y a pas d'aide d'État lorsque les pouvoirs publics apportent à une entreprise une contribution dans des conditions qui seraient acceptables pour un investisseur privé agissant selon les pratiques commerciales courantes.

⁽¹¹⁾ Chiffre provenant des statistiques de la Norvège.

⁽¹²⁾ Fondé sur les orientations de 1997 de la Commission européenne.

⁽¹³⁾ Règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986, portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers (JO L 378 du 31.12.1986, p. 1).

⁽¹⁴⁾ Règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) (JO L 364 du 12.12.1992, p. 7).

⁽¹⁵⁾ Par décision n° 70/97 du comité mixte (JO L 30 du 5.2.1998, p. 42 et supplément EEE n° 5 du 5.2.1998, p. 175), entrée en vigueur le 1.8.1998.

24A.2.2. Objectifs généraux des orientations révisées sur les aides d'État

- (1) Les aides d'État doivent être plus transparentes, de façon à ce que non seulement les pouvoirs publics au sens large, mais aussi les compagnies et les particuliers connaissent leurs droits et obligations. Les présentes orientations visent à améliorer la transparence et à déterminer quels régimes d'aides d'État peuvent être mis en place pour soutenir les intérêts maritimes de l'EEE, en vue:
- d'améliorer la sécurité, l'efficacité, la sûreté et la compatibilité des transports maritimes avec l'environnement,
 - d'encourager l'inscription des pavillons dans les registres des États de l'EEE ou leur transfert vers ceux-ci,
 - de contribuer à la consolidation des industries maritimes connexes établies dans les États de l'EEE, tout en maintenant une flotte globalement compétitive sur les marchés mondiaux,
 - de conserver et d'améliorer le savoir-faire maritime ainsi que de protéger et de promouvoir l'emploi pour les marins européens,
 - de contribuer à promouvoir de nouveaux services dans le domaine des transports maritimes à courte distance ⁽¹⁶⁾.
- (2) D'une manière générale, les aides d'État ne peuvent être accordées que pour des navires immatriculés dans les États de l'EEE. Dans certains cas exceptionnels, des aides d'État peuvent toutefois être octroyées pour des navires inscrits aux registres visés au point 3 de l'annexe VIII des présentes orientations, à la condition:
- qu'ils soient conformes aux normes internationales et à la législation de l'EEE, y compris en ce qui concerne la sûreté, la sécurité, les performances environnementales et les conditions de travail à bord,
 - qu'ils soient exploités au départ de l'EEE,
 - que leur armateur soit établi dans l'EEE et que l'État concerné démontre que le registre contribue directement aux objectifs précités.
- (3) En outre, des aides neutres à l'égard du pavillon peuvent être autorisées dans certains cas exceptionnels, lorsqu'elles contribuent clairement à la réalisation des objectifs communs des parties contractantes.

24A.3. Mesures fiscales et sociales en vue d'améliorer la compétitivité

24A.3.1. Traitement fiscal des compagnies maritimes

- (1) De nombreux pays tiers ont des registres de navigation bien fournis. Certains ont mis en place une infrastructure solide de services internationaux et attirent les armateurs grâce à une fiscalité beaucoup moins gourmande que celle des États de l'EEE. Les armateurs ont vu dans cet environnement fiscal favorable d'excellentes raisons non seulement de changer de pavillon, mais aussi d'envisager une délocalisation. Il importe de souligner qu'il n'existe actuellement aucune règle internationale réellement à même de freiner cette concurrence fiscale, et qu'il n'existe guère d'entraves administratives, juridiques ou techniques à la ré-immatriculation d'un navire ailleurs que dans le registre d'un État de l'EEE. Dans ce contexte, la meilleure solution semble être de créer des conditions permettant d'affronter plus efficacement la concurrence des pavillons de complaisance.
- (2) D'une manière générale, le régime fiscal d'un État de l'EEE/AELE n'est pas couvert par l'accord EEE, mais peut avoir dans certains cas des conséquences telles qu'il peut entrer dans le champ d'application de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE ⁽¹⁷⁾. En l'état actuel des choses, rien n'indique qu'il existe des régimes qui faussent la concurrence entre les parties contractantes dans une mesure contraire à l'intérêt commun. En fait, les approches des États de l'EEE en matière d'aide au transport maritime apparaissent de plus en plus convergentes. Les évasions de pavillon entre les États de l'EEE sont un phénomène rare. La concurrence fiscale est un problème qui se pose essentiellement entre les États de l'EEE, d'une part, et les pays tiers, d'autre part, car les économies que peuvent réaliser les armateurs en immatriculant leurs navires dans des pays tiers sont considérables par rapport aux possibilités qui leur sont offertes au sein de l'EEE.

⁽¹⁶⁾ Voir à cet égard le Livre blanc de la Commission européenne sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010, COM(2001) 370 final.

⁽¹⁷⁾ Arrêt de la Cour de justice de l'AELE dans l'affaire E-6/98 *Gouvernement de Norvège contre Autorité de surveillance AELE*.

- (3) C'est pourquoi de nombreux États de l'EEE ont pris des mesures spécifiques pour rendre l'environnement fiscal plus favorable aux compagnies maritimes, en prévoyant par exemple un amortissement accéléré des investissements consacrés aux navires ou le droit de mettre en réserve les bénéfices résultant de la vente de navires, avec exonération d'impôts pendant plusieurs années, à condition que ces bénéfices soient réinvestis dans des navires.
- (4) Ces allègements fiscaux qui s'appliquent à la navigation d'une façon spéciale sont considérés comme des aides d'État. De même, est considéré comme aide d'État le système consistant à remplacer la taxation sur le chiffre d'affaires par une taxation au tonnage. Dans le système de taxation au tonnage, l'armateur paie une taxe calculée directement en fonction du tonnage qu'il exploite. Cette taxe est due quels que soient les pertes ou les profits effectifs de l'entreprise.
- (5) Ces mesures se sont avérées positives pour sauvegarder des emplois de grande qualité dans les activités maritimes à terre, telles que la gestion directement liée au transport maritime, ainsi que dans les activités connexes (assurance, courtage et financement). Compte tenu de l'importance de ces activités pour l'économie des parties contractantes et afin de favoriser la réalisation des objectifs précités, des incitations fiscales de ce genre peuvent être acceptées d'une façon générale. De même, le développement des transports maritimes européens sur le marché mondial sera facilité par des mesures visant à préserver la qualité de l'emploi et à promouvoir la compétitivité de l'industrie maritime établie dans un État de l'EEE grâce à des incitations fiscales combinées à d'autres initiatives dans le domaine de la formation et de l'amélioration de la sécurité.
- (6) L'Autorité n'ignore pas qu'à l'heure actuelle les revenus des armateurs proviennent souvent de l'exploitation de navires battant des pavillons différents, par exemple lorsqu'ils recourent à des navires affrétés sous pavillon étranger ou à des navires appartenant à des partenaires dans le cadre d'alliances. Elle reconnaît également que les armateurs continueront d'être incités à établir ailleurs leur gestion et activités connexes s'ils obtiennent des avantages financiers non négligeables en ayant des établissements différents et en comptabilisant séparément les revenus provenant de l'exploitation de navires battant pavillon d'un État de l'EEE et les autres revenus. Tel serait par exemple le cas si les revenus provenant de l'exploitation de navires battant pavillon d'un pays tiers étaient soumis, soit entièrement à la taxe sur le chiffre d'affaires dans un État de l'EEE, soit à des taxes réduites à l'étranger une fois la preuve apportée d'une gestion située à l'étranger.
- (7) L'objectif des aides d'État dans le domaine des transports maritimes est de promouvoir la compétitivité des flottes de l'EEE sur le marché mondial. En conséquence, les régimes d'allègements fiscaux doivent exiger, d'une manière générale, l'existence d'un lien avec un pavillon de l'EEE. 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 de l'EEE où s'applique la taxe sur le chiffre d'affaires, 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 l'EEE. Pour établir l'existence de ce lien économique, l'État de l'EEE en cause doit fournir des informations sur les navires immatriculés et exploités dans l'EEE, les ressortissants de l'EEE employés à bord des navires et à terre, et les investissements en actifs immobilisés. Il convient de souligner que l'aide doit être nécessaire pour favoriser le retour dans l'EEE de la gestion commerciale et stratégique de tous les navires concernés et que, de plus, les bénéficiaires des régimes d'aide doivent être assujettis à l'impôt sur les sociétés dans l'EEE pour les navires en question. L'Autorité demande en outre que les pièces disponibles montrent que tous les navires exploités par des compagnies profitant de ces mesures respectent les normes de sécurité internationales et de l'EEE applicables, y compris celles relatives aux conditions de travail à bord.
- (8) Comme indiqué à l'alinéa précédent, il convient de rappeler que, d'une manière générale, les régimes d'allègements fiscaux exigent l'existence d'un lien avec le pavillon d'un État de l'EEE. Avant que l'aide soit exceptionnellement accordée (ou confirmée) à une flotte comprenant aussi des navires battant d'autres pavillons, les États de l'EEE doivent s'assurer que les entreprises bénéficiaires s'engagent à augmenter ou du moins à maintenir sous le pavillon d'un État de l'EEE la part de tonnage qu'elles exploiteront sous ce pavillon lorsque les présentes orientations deviendront applicables. Chaque fois qu'une société contrôle des compagnies exploitant des navires au sens de la septième directive (CEE) n° 83/349 du Conseil⁽¹⁸⁾ (article premier), intégré comme point 4 de l'annexe XXII de l'accord EEE, l'exigence relative à la part de tonnage évoquée ci-dessus s'applique à la société mère et aux filiales considérées ensemble sur une base consolidée. Lorsqu'une compagnie (ou un groupe) ne respecte pas cette exigence, l'État de l'EEE concerné doit cesser d'accorder des allègements fiscaux pour les navires additionnels exploités par cette compagnie sous un pavillon non-EEE, à moins que la part sous pavillon EEE du tonnage global pouvant bénéficier de l'allègement fiscal dans cet État de l'EEE n'ait pas diminué en moyenne au cours de l'exercice fiscal visé à l'alinéa suivant. L'État de l'AELE doit informer l'Autorité de l'application de cette dérogation. L'exigence relative à la part de tonnage sous pavillon EEE établie au présent alinéa ne s'applique pas aux entreprises exploitant au moins 60 % de leur tonnage sous un pavillon EEE.

⁽¹⁸⁾ JO L 193 du 18.7.1983, p. 1.

- (9) Dans tous les cas où des régimes fiscaux ont été approuvés dans les circonstances exceptionnelles précitées et afin de permettre à l'État de l'AELE concerné de préparer tous les trois ans le rapport requis en application de la section 24A.12 ("Observations finales", voir ci-après), les bénéficiaires doivent fournir à l'État de l'AELE concerné la preuve que toutes les conditions de la dérogation au lien de pavillon ont été remplies pendant cette période. De plus, la preuve doit être faite que, pour la flotte bénéficiaire, l'exigence relative à la part de tonnage fixée à l'alinéa précédent a été respectée et que chaque navire de ladite flotte satisfait aux normes internationales et de l'EEE pertinentes, y compris à celles relatives à la sûreté, à la sécurité, aux performances environnementales et aux conditions de travail à bord. Les bénéficiaires qui ne pourraient pas fournir cette preuve ne seront pas autorisés à continuer de bénéficier de ce régime fiscal.
- (10) Il est également intéressant de préciser qu'alors que les compagnies de navigation établies dans l'EEE sont les bénéficiaires naturels des régimes fiscaux précités, certaines sociétés gestionnaires de navires établies dans l'EEE peuvent aussi en profiter, en vertu des mêmes dispositions. Les sociétés gestionnaires de navires sont des personnes morales fournissant différents types de services aux propriétaires de navires, comme le contrôle technique, le recrutement, la formation et la gestion des équipages et l'exploitation des navires. Dans certains cas, les gestionnaires de navires se voient confier à la fois la gestion technique des navires et la gestion de leurs équipages. Dans ce cas, ils agissent comme des "armateurs" classiques en ce qui concerne les opérations de transport. En outre, comme dans le cas des transports maritimes, ce secteur connaît une concurrence intense et croissante au niveau international. Pour ces motifs, il semble approprié d'étendre la possibilité d'accorder des allègements fiscaux à cette catégorie de gestionnaires de navires.
- (11) Les sociétés gestionnaires de navires ne peuvent bénéficier d'une aide que pour les navires dont elles assurent la gestion de l'équipage et la gestion technique dans leur totalité. En particulier, pour pouvoir entrer en ligne de compte, les gestionnaires de navires doivent assumer de la part du propriétaire l'entière responsabilité de l'exploitation du navire, et reprendre du propriétaire l'ensemble des devoirs et responsabilités imposés par le code ISM ⁽¹⁹⁾. Si les gestionnaires de navires fournissent en plus d'autres services spécialisés, même liés à l'exploitation de navires, une comptabilité séparée de ces activités, qui ne donnent pas droit à des régimes d'allègements fiscaux, doit être assurée. L'exigence susmentionnée concernant la part du pavillon des États de l'EEE vaut aussi pour les sociétés gestionnaires de navires ⁽²⁰⁾.
- (12) Les présentes orientations ne s'appliquent qu'aux transports maritimes. L'Autorité peut admettre que cette notion englobe le remorquage en mer d'autres navires, de plates-formes pétrolières, etc.
- (13) L'Autorité a cependant pu constater que dans certains cas, les États de l'EEE permettent à des remorqueurs conçus pour travailler en mer de bénéficier de l'aide même lorsqu'ils ne sont pas, ou rarement, utilisés en milieu marin. Par conséquent, il est utile d'indiquer dans les présentes orientations la ligne de conduite que l'Autorité adoptera sur ce point.
- (14) Le "remorquage" n'entre dans le champ d'application des orientations que si plus de 50 % de l'activité de remorquage effectivement exercée par un remorqueur pendant une année donnée constitue un "transport maritime". Il est permis d'assimiler proportionnellement les temps d'attente à la partie de l'activité totale effectivement exercée par un remorqueur qui constitue un "transport maritime". Il convient de souligner que les activités de remorquage effectuées, entre autres dans les ports, ou consistant à aider un navire automoteur à arriver à bon port ne constituent pas un "transport maritime" aux fins des présentes orientations. Aucune dérogation au principe du lien de pavillon n'est possible dans le cas du remorquage.
- (15) De même, dans le cas du dragage, l'expérience acquise ces dernières années incite à penser qu'il convient d'apporter certains éclaircissements.
- (16) Les activités de "dragage" ne peuvent en principe bénéficier des aides au transport maritime. Cependant, un arrangement fiscal (taxe au tonnage, par exemple) peut être appliqué aux dragueurs dont l'activité consiste, pour au moins 50 % de leurs activités opérationnelles par an, à effectuer un "transport maritime" — c'est-à-dire un transport en haute mer des matériaux extraits — et uniquement pour ces activités de transport. Seuls les dragueurs immatriculés dans un État de l'EEE peuvent bénéficier de cette disposition (aucune dérogation au principe du lien de pavillon n'est possible). En pareil cas, une comptabilité séparée des activités de transport maritime est exigée ⁽²¹⁾.
- (17) Enfin, la méthode d'évaluation des systèmes de taxation du tonnage notifiés à ce jour à la Commission européenne a consisté dans les étapes suivantes: un bénéfice virtuel des armateurs a été calculé en appliquant à leur tonnage un taux de profit théorique; au montant ainsi déterminé a ensuite été appliqué l'impôt sur les sociétés. Le montant qui en résulte est la "taxe au tonnage" à payer.

⁽¹⁹⁾ "Code ISM": Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI) par la résolution A.741(18).

⁽²⁰⁾ L'Autorité examinera les effets de ces dispositions sur la gestion des navires après trois années d'application des présentes orientations.

⁽²¹⁾ Les navires employés par ces exploitants extraient ou draguent aussi des matériaux qu'ils transportent ensuite. L'extraction ou le dragage en tant que tels ne donnent pas droit à une aide d'État au transport maritime.

- (18) Les taux de profit théoriques prévus par les États membres de la CE sont restés homogènes jusqu'à présent. Toutefois, comme les taux de l'impôt sur les sociétés peuvent varier sensiblement d'un pays à l'autre de la Communauté, les taxes au tonnage à payer pour un même tonnage peuvent être très inégales selon les États membres. Afin de maintenir l'équilibre équitable actuel, la Commission européenne a précisé qu'elle n'approuvera que les régimes qui donnent lieu, à tonnage égal, à une charge fiscale sensiblement identique aux régimes déjà approuvés. Se fondant sur son expérience, l'Autorité note qu'au lieu de calculer des profits théoriques auquel l'impôt sur les sociétés ordinaires est appliqué, certains États peuvent décider de fixer directement des taux de taxe au tonnage spécifiques. L'Autorité s'efforcera elle aussi de maintenir un équilibre équitable avec les régimes déjà approuvés.
- (19) Dans tous les cas, les avantages procurés par ces régimes doivent faciliter le développement du secteur des transports maritimes et de l'emploi dans ce secteur dans l'intérêt commun des parties contractantes. En conséquence, les avantages fiscaux précités doivent être limités aux activités de transport maritime. Ainsi, lorsqu'une compagnie de transport maritime exerce également d'autres activités commerciales, il faut une comptabilité transparente pour empêcher tout "débordement" vers des activités n'ayant rien à voir avec les transports maritimes. Une telle approche aidera les armateurs de l'EEE à être concurrentiels, car ils seront soumis à des régimes fiscaux comparables à ceux en vigueur ailleurs, mais la fiscalité normale des États de l'EEE sera maintenue pour les autres activités et la rémunération des actionnaires et des directeurs.

24A.3.2. Coûts salariaux

- (1) Comme il a été dit plus haut, le transport maritime est un secteur qui est soumis à une concurrence internationale très forte. Les mesures de soutien au secteur maritime doivent, en conséquence, avoir d'abord pour objectif de réduire les charges et les coûts fiscaux et autres supportés par les armateurs et les marins de l'EEE à des niveaux comparables à ceux du reste du monde. Elles doivent promouvoir directement le développement du secteur et de l'emploi plutôt que fournir une assistance financière générale.
- (2) Dans cette optique, les actions suivantes concernant les coûts salariaux doivent être autorisées pour les transports maritimes de l'EEE:

- réduction des cotisations sociales des marins de l'EEE naviguant sur des navires immatriculés dans un État de l'EEE,
- réduction de l'impôt sur le revenu pour les marins de l'EEE naviguant sur des navires immatriculés dans un État de l'EEE.

Aux fins du présent point, on entend par "marins de l'EEE":

- des citoyens de l'EEE, dans le cas de marins travaillant à bord de navires [y compris les transbordeurs rouliers ⁽²²⁾] assurant le transport régulier de passagers entre des ports de l'EEE,
 - dans tous les autres cas, des marins assujettis à l'impôt et/ou à des cotisations de sécurité sociale dans un État de l'EEE.
- (3) Les orientations précédentes de 1997 autorisaient ces réductions pour tous les marins travaillant à bord de navires immatriculés dans un État de l'EEE qui étaient soumis à l'impôt ou à des cotisations de sécurité sociale dans un État de l'EEE. Cependant, il est clairement apparu depuis que la pression exercée par la concurrence internationale sur les armateurs européens est très forte dans le cas du transport international de marchandises, alors qu'elle est plus légère dans le cas du transport régulier de voyageurs à l'intérieur de l'EEE. Dans le premier cas, l'aide vise en priorité à renforcer la compétitivité du secteur maritime européen. Empêcher dans ce cas les États de l'EEE d'accorder des allègements fiscaux à tous les marins aurait des effets très négatifs sur la compétitivité des armateurs européens, qui pourraient être incités à changer de pavillon. Dans le même temps, on a noté que l'emploi de citoyens de l'EEE est important en pourcentage et en nombre dans le transport régulier de voyageurs à l'intérieur de l'EEE. Dans ce cas l'aide vise donc en priorité à protéger l'emploi dans l'EEE. Pour des raisons fiscales internes, certains États de l'EEE n'appliquent pas des taux réduits tels que mentionnés ci-dessus, mais préfèrent dédommager partiellement ou totalement les armateurs des coûts résultant de ces prélèvements. D'une manière générale, cette approche peut être considérée comme équivalant au système de taux réduits examiné plus haut, à condition qu'il existe une relation claire avec les prélèvements, qu'il n'y ait aucun élément de surcompensation et que le système soit transparent et ne puisse donner lieu à des abus.
- (4) Pour la partie maritime des activités de remorquage ou de dragage (transport maritime de matériaux), une aide en faveur de l'emploi de marins de l'EEE peut être accordée par analogie avec les règles du présent point, à la seule condition cependant qu'elle concerne des marins de l'EEE travaillant à bord de remorqueurs et de dragues de mer automoteurs enregistrés dans un État de l'EEE, dont 50 % au moins des activités opérationnelles consistent en des transports maritimes en mer ⁽²³⁾.

⁽²²⁾ Voir l'article 2, point a), de la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse (JO L 138 du 1.6.1999, p. 1), intégré en tant que point 56 ca) de l'annexe XIII de l'accord EEE, décision n° 179/1999 du comité mixte EEE [JO L 74 du 15.3.2001, p. 7 et supplément EEE n° 14 du 15.3.2001, p. 22 (Norvège) et p. 105 (Islande)], entrée en vigueur le 1.8.2000.

⁽²³⁾ Autrement dit, les activités de dragage essentiellement effectuées dans des ports ne remplissent pas les conditions requises pour l'octroi d'aides à l'emploi des marins de l'EEE.

- (5) Enfin, il faut rappeler que l'aide à l'emploi est couverte par l'exemption par catégorie prévue par le règlement (CE) n° 2204/2002 de la Commission du 12 décembre 2002 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État à l'emploi ⁽²⁴⁾, intégré en tant que point 1g) à l'annexe XV de l'accord EEE ⁽²⁵⁾, qui s'applique également au transport maritime.

24A.4. Relève des équipages

Les aides à la relève des équipages ont pour but de réduire les coûts qui découlent de l'emploi de marins de l'EEE, notamment à bord de navires naviguant dans des eaux lointaines. Des aides, qui en tout état de cause ne peuvent dépasser le plafond (fixé dans la section 24A.11), peuvent donc être accordées sous la forme de versements ou de remboursement des coûts de rapatriement des marins de l'EEE naviguant sur des navires immatriculés dans les États de l'EEE.

24A.5. Aide aux investissements

- (1) L'octroi de subventions pour le renouvellement des flottes est rare dans les autres modes de transport tels que les transports routiers et aériens. Comme ces aides tendent à fausser la concurrence, l'Autorité ne sera pas favorable à des régimes de ce genre, sauf lorsqu'ils font partie d'une réforme structurelle en vue de réduire les capacités globales.
- (2) Les investissements doivent être conformes au chapitre 24B des présentes orientations ou à tout autre acte législatif ou orientation de l'EEE qui pourrait le remplacer.
- (3) Dans le cadre des présentes orientations, d'autres aides à l'investissement peuvent cependant être autorisées, conformément à la politique en matière de sécurité maritime dans certains cas particuliers, dès lors qu'il s'agit d'améliorer les équipements à bord de navires enregistrés dans un État de l'EEE ou de promouvoir l'utilisation de navires sûrs et non polluants. Une aide peut ainsi être autorisée pour inciter à rendre les navires battant pavillon de l'EEE conformes à des normes plus strictes que les normes obligatoires en matière de sécurité et d'environnement fixées par des conventions internationales, et en anticipant l'adoption de normes plus strictes, de façon à améliorer les contrôles en matière de sécurité et d'environnement. Ces aides doivent être conformes aux dispositions de l'EEE applicables au domaine de la construction navale.
- (4) Le secteur des transports maritimes étant extrêmement mobile, les aides régionales aux compagnies maritimes dans les régions défavorisées, qui prennent souvent la forme d'aides aux investissements en faveur des compagnies qui investissent dans ces régions, ne peuvent être autorisées que lorsqu'il apparaît que les régions en cause en profiteront dans des délais raisonnables. Tel serait par exemple le cas d'investissements affectés à la construction d'entrepôts spécialisés ou à l'achat d'installations de transbordement fixes. Les aides aux investissements pour les compagnies maritimes dans les régions défavorisées ne peuvent donc être autorisées que si elles sont également conformes aux règles sur les aides régionales (voir la section 24A.6).

24A.6. Aides régionales sur la base de l'article 61, paragraphe 3, points a) et c), de l'accord EEE

Dans le cadre des régimes d'aides régionales, l'Autorité appliquera les règles générales énoncées dans ses orientations ou dans leurs éventuelles modifications.

24A.7. Formation

- (1) Il convient de rappeler avant tout que l'aide à la formation bénéficie de l'exemption par catégorie prévue par le règlement (CE) n° 68/2001 de la Commission du 12 janvier 2001 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides à la formation ⁽²⁶⁾, intégré en tant que point 1d) à l'annexe XV de l'accord EEE ⁽²⁷⁾, qui s'applique aussi aux transports maritimes.
- (2) En outre, un bon nombre des formations suivies par les marins et financées par l'État ne sont pas considérées comme des aides d'État, eu égard à leur nature générale (qu'il s'agisse de formation professionnelle ou universitaire). Elles n'ont donc pas à être notifiées à l'Autorité de surveillance ni examinées par elle.

⁽²⁴⁾ JO L 337 du 13.12.2002, p. 3.

⁽²⁵⁾ Par décision n° 83/2003 du comité mixte EEE (JO L [à paraître]), entrée en vigueur le 21.6.2003.

⁽²⁶⁾ JO L 10 du 13.1.2001, p. 20.

⁽²⁷⁾ Par décision n° 88/2002 du comité mixte EEE (JO L 266 du 3.10.2002, p. 56 et supplément EEE n° 49 du 3.10.2002, p. 42), entrée en vigueur le 1.2.2003.

- (3) Cependant, lorsqu'une formation peut être considérée comme comprenant des éléments d'aide d'État, elle doit être notifiée. Ce peut-être le cas, par exemple, lorsqu'une formation particulière a trait spécifiquement à la formation à bord et que le soutien financier de l'État est versé à l'organisation qui dispense la formation, à l'élève officier, au marin ou à l'armateur. L'Autorité adopte une attitude favorable envers les aides accordées sur une base non discriminatoire à une formation dispensée à bord d'un navire immatriculé dans un État de l'EEE. À titre exceptionnel, les formations dispensées à bord d'autres navires peuvent bénéficier d'une aide dans des cas justifiés par des critères objectifs, tels que le manque de places disponibles sur des navires immatriculés dans un registre de l'EEE.
- (4) Dans la mesure où des aides financières sont versées pour une formation à bord, le stagiaire ne peut pas être, en principe, un membre actif de l'équipage, mais il doit être surnuméraire. Il s'agit en effet d'assurer que des aides au salaire net ne puissent être versées pour des marins effectuant les tâches normalement imparties aux membres d'équipage.
- (5) De même, pour garantir et développer le savoir-faire maritime dans l'EEE et la compétitivité des industries maritimes de l'EEE, il faut de nouveaux efforts importants de recherche et développement, surtout dans le domaine de la qualité, de la productivité, de la sécurité et de la protection de l'environnement. Pour ces projets, des aides d'État peuvent également être autorisées dans les limites fixées par l'accord EEE ⁽²⁸⁾.
- (6) L'aide visant à accroître et à remettre à niveau les compétences des officiers de l'EEE peut être autorisée pendant toute leur carrière. Elle peut prendre la forme d'une participation aux frais de formation et/ou d'une compensation sur le salaire versé à l'officier pendant sa période de formation. Les régimes d'aide doivent toutefois être conçus d'une manière telle que l'aide à la formation ne puisse être directement ou indirectement détournée en une subvention à la rémunération des officiers.
- (7) L'octroi d'aides visant à la reconversion professionnelle des pêcheurs de haute mer désirant travailler comme marins est également permis.

24A.8. Aides à la restructuration

Bien que les orientations de l'Autorité sur les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté ⁽²⁹⁾ ne s'appliquent aux transports que dans la mesure où la nature spécifique de ce secteur est prise en considération, l'Autorité appliquera ces orientations, ou tout autre acte législatif ou orientation de l'EEE qui les remplacerait, aux aides à la restructuration des compagnies maritimes.

24A.9. Obligations de service public et contrats

- (1) Dans le domaine du cabotage maritime, des obligations de service public (OSP) peuvent être imposées ou des contrats de service public (CSP) peuvent être conclus pour les services indiqués à l'article 4 du règlement (CEE) n° 3577/92, intégré comme point 53 a à l'annexe XIII de l'accord EEE ⁽³⁰⁾. Pour ces services, les OSP et les CSP, ainsi que leurs compensations doivent remplir les conditions prévues dans cette disposition et respecter les règles et procédures prévues par l'accord EEE en matière d'aides d'État telles qu'interprétées par la Cour de justice de l'AELE et la Cour de justice des Communautés européennes pour les dispositions et procédures correspondantes du traité CE régissant les aides d'État dans la Communauté.
- (2) L'Autorité admet que lorsqu'un service de transport international est nécessaire pour répondre à des besoins impératifs de transports publics, des OSP peuvent être imposées, ou des CSP peuvent être conclus, à condition que toute compensation soit soumise auxdites règles et procédures prévues par l'accord EEE.
- (3) La durée des contrats de service public doit être limitée à une période raisonnable qui ne soit pas trop longue, normalement de l'ordre de six ans; en effet, un contrat d'une durée beaucoup plus longue risquerait d'entraîner la création d'un monopole (privé).

⁽²⁸⁾ Voir l'article 61, paragraphe 3, point c), de l'accord EEE ainsi que les chapitres 14 (aides à la recherche et au développement) et 15 (aides à la protection de l'environnement) des présentes orientations.

⁽²⁹⁾ Voir le chapitre 16 des présentes orientations.

⁽³⁰⁾ Par décision n° 70/97 du comité mixte (JO L 30 du 5.2.1998, p. 42 et supplément EEE n° 5 du 5.2.1998, p. 175), entrée en vigueur le 1.8.1998.

24A.10. Aide aux transports maritimes à courte distance

- (1) Il n'existe aucune définition juridique des "transports maritimes à courte distance". Cependant, la communication de la Commission européenne sur le développement du transport maritime à courte distance en Europe du 29 juin 1999 ⁽³¹⁾ a donné une définition pratique de la notion de transport maritime à courte distance comme étant "l'acheminement de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ces ports et des ports situés dans des pays non européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe" ⁽³²⁾. Dans cette communication, la Commission européenne a souligné le rôle de ce mode de transport pour favoriser une mobilité durable et sûre, renforcer la cohésion dans l'EEE et améliorer l'efficacité du transport dans une approche intermodale. L'Autorité reconnaît elle aussi que la promotion du transport maritime à courte distance doit être faite à tous les niveaux, tant national ou régional que de l'EEE.
- (2) Comme l'aide aux transports maritimes à courte distance a pour objectif d'améliorer la chaîne intermodale et de désengorger les routes dans les États de l'EEE, la définition du transport maritime à courte distance énoncée dans la communication de la Commission européenne de 1999 doit, aux fins des présentes orientations, être restreinte au transport entre des ports situés sur le territoire des États de l'EEE.
- (3) L'Autorité reconnaît que le lancement de services de transport maritime à courte distance peut entraîner d'importantes difficultés financières que les États de l'EEE peuvent vouloir atténuer afin d'assurer la promotion de ces services.
- (4) Dans une telle éventualité, l'Autorité pourra approuver une aide de ce genre, à condition qu'elle s'adresse à des armateurs au sens de l'article premier du règlement (CEE) n° 4055/86 ⁽³³⁾, inséré comme point 53 de l'annexe XIII de l'accord EEE, pour les navires battant pavillon d'un État de l'EEE. De telles aides devront être notifiées et remplir les conditions suivantes:
 - l'aide doit avoir une durée qui ne dépasse pas trois ans et doit avoir pour objet le financement d'un service maritime reliant des ports situés sur le territoire des États de l'EEE,
 - le service doit être de nature à permettre que des transports (pour l'essentiel de marchandises) effectués par route soient en tout ou en partie effectués par voie maritime, sans détournement de transport maritime contraire à l'intérêt commun,
 - l'aide doit viser la mise en œuvre d'un projet détaillé, ayant un impact environnemental préétabli, concernant une nouvelle route, ou l'amélioration des services sur une route existante, associant plusieurs armateurs si nécessaire, la même ligne ne pouvant pas faire l'objet de plus d'un projet financé et ce dernier ne pouvant pas être reconduit, prorogé ou répété,
 - l'aide doit avoir pour objet de couvrir les coûts d'exploitation du service en question à concurrence de 30 % ⁽³⁴⁾, ou de financer l'achat d'équipements de transbordement pour la fourniture du service envisagé, à concurrence de 10 % desdits investissements,
 - l'aide pour la mise en œuvre du projet doit être accordée sur la base de critères transparents appliqués de façon non discriminatoire vis-à-vis des armateurs établis dans l'EEE. Normalement, l'aide doit être accordée à un projet sélectionné par les autorités de l'État de l'EEE au moyen d'un appel d'offres conformément aux règles communautaires applicables,
 - le service faisant l'objet du projet doit être de nature à être commercialement viable après la période durant laquelle il est éligible à l'aide publique,
 - l'aide ne doit pas être cumulée avec des compensations de service public (obligations ou contrats).

⁽³¹⁾ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions, "Le développement du transport maritime à courte distance en Europe: une alternative dynamique dans une chaîne de transport durable", Deuxième rapport d'avancement bisannuel, COM(1999) 317 final.

⁽³²⁾ Voir la communication précitée, p. 2.

⁽³³⁾ Voir la note de bas de page 13.

⁽³⁴⁾ Dans le cas d'un financement communautaire ou d'éligibilité au titre de différents régimes d'aide, le plafond de 30 % s'applique au total combiné de l'aide et de l'appui financier. Il faut noter que l'intensité de l'aide est la même que pour les actions de transfert modal dans le cadre de l'initiative Marco Polo de la Communauté: voir l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1382/2003 (JO L 196 du 2.8.2003, p. 1).

24A.11. Plafond

- (1) Comme il a été précisé plus haut, certains États de l'EEE aident leur secteur maritime par la voie d'abattements fiscaux, tandis que d'autres préfèrent verser des aides directes, par exemple sous la forme d'un remboursement des impôts frappant les salaires des marins. Eu égard aux différences entre les systèmes fiscaux des États de l'EEE, ces deux possibilités doivent demeurer ouvertes. Il est évident que ces deux approches peuvent dans certains cas être combinées. Cependant, on risque d'en arriver ainsi à un total d'aide disproportionné par rapport aux objectifs que dicte l'intérêt commun des parties contractantes, et cela pourrait conduire à une course aux subventions entre les États de l'EEE.
- (2) Le niveau d'aide maximal acceptable est l'annulation des charges fiscales et sociales applicables aux marins, et une réduction de la taxe sur le chiffre d'affaires des compagnies maritimes comme indiqué au point 24A.3.1 (18). Pour éviter toute distorsion de la concurrence, des avantages supérieurs ne sauraient être accordés par d'autres systèmes d'aide. En outre, même si chaque régime d'aide notifié par un État de l'AELE est examiné en fonction de ses mérites propres, on estime que le montant total de l'aide accordée conformément aux sections 24A.3 à 24A.6 ne doit pas dépasser le montant total des taxes et cotisations sociales prélevées sur les activités de transport maritime et les marins.

24A.12. Remarques finales

- (1) L'Autorité continuera à surveiller régulièrement et étroitement les conditions du marché du transport maritime. Si ces dernières devaient évoluer et si, par conséquent, le besoin d'aide d'État devait être réduit ou annulé, l'Autorité prendra les mesures qui s'imposent en temps voulu.
- (2) Toute nouvelle proposition de mesure notifiée à l'Autorité comprendra un calendrier indiquant, pour les six prochaines années, les effets quantifiés escomptés pour chacun des objectifs mentionnés à la section 24A.2.2. Dans ce genre de propositions figureront aussi en particulier le bénéfice macro-économique escompté pour les industries maritimes connexes ainsi qu'une estimation du nombre d'emplois sauvegardés ou créés.
- (3) Pour tous les régimes d'aide — existants ou nouveaux — entrant dans le champ d'application des présentes orientations, les États de l'AELE communiqueront à l'Autorité une évaluation de leurs effets au cours de leur sixième année d'application.
- (4) Quand une aide a été approuvée et octroyée à un bénéficiaire, avec dérogation au lien de pavillon visée à la section 24A.3.1, l'État de l'AELE concerné fait rapport à l'Autorité tous les 3 ans à compter de la date de prise d'effet de l'aide. Dans ce rapport, l'État de l'AELE quantifie les effets produits et compare les résultats avec les effets escomptés. Les exigences en matière de rapport établies dans les présentes orientations entreront en vigueur le jour de leur adoption.
- (5) De plus, si nécessaire, par exemple à la suite d'une plainte justifiée, l'État de l'AELE concerné doit apporter la preuve à l'Autorité que l'assistance accordée au bénéficiaire concerné au titre d'un régime approuvé a été limitée à sa stricte définition et qu'elle a en plus produit les effets escomptés.

24A.13. Mesures utiles

- (1) Les présentes orientations seront applicables dès la date de leur adoption. Conformément à l'article premier, paragraphe 1, de la partie I, et à l'article 18 de la partie II du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice, l'Autorité propose que les États de l'AELE modifient leurs régimes d'aides existants se rapportant aux aides d'État visées par les présentes orientations pour se conformer à celles-ci le 30 juin 2005 au plus tard. Les États de l'AELE sont invités à confirmer par écrit qu'ils acceptent ces propositions de mesures utiles le 30 juin 2004 au plus tard.
- (2) Au cas où un État de l'AELE omettrait de confirmer son acceptation par écrit avant ladite date, l'Autorité appliquera l'article 19, paragraphe 2, de la partie II du protocole 3 de l'accord entre les États de l'AELE relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice, et ouvrira, si nécessaire, la procédure visée à cet article.
- (3) Les présentes orientations seront réexaminées dans un délai de sept ans à compter de leur date d'application.»

«ANNEXE VIII

Définition des registres des États de l'EEE aux fins des règles prévues par le chapitre 24A sur les aides au transport maritime

On entend par "registre d'un État de l'EEE" un registre régi par la législation d'un État membre de la CE ou d'un État de l'AELE partie à l'accord EEE et s'appliquant aux territoires de la Communauté européenne ou d'un État de l'AELE.

- (1) La totalité des premiers registres des États concernés sont des registres d'États de l'EEE.
 - (2) Constituent également des registres d'États de l'EEE les registres suivants situés dans des États de l'EEE et soumis à leur législation:
 - le Danish International Register of Shipping (DIS),
 - le German International Shipping Register (ISR),
 - l'Italian International Shipping Register,
 - le Madeira International Ship Register (MAR),
 - le registre des îles Canaries,
 - le Norwegian International Shipping Register (NIS).
 - (3) D'autres registres ne sont pas considérés comme des registres d'États de l'EEE bien qu'ils constituent en pratique la première alternative pour les armateurs établis dans cet État. Ces registres sont en effet situés dans des territoires (et soumis au droit applicable dans ces territoires) où le traité CE et donc l'accord EEE ne s'appliquent pas, que ce soit dans leur totalité ou pour l'essentiel. Les registres suivants ne sont donc pas considérés comme "registre d'un État de l'EEE":
 - le registre des îles Kerguelen (le traité CE ne s'applique pas à ce territoire),
 - le registre des Antilles néerlandaises (ce territoire est associé à la Communauté européenne, seule la partie IV du traité CE s'y applique; il possède son propre régime fiscal),
 - les registres
 - de l'île de Man (seules certaines parties du traité CE s'appliquent à cette île — voir l'article 299, paragraphe 6, point c), du traité CE; le Parlement de l'île de Man est seul compétent pour légiférer en matière fiscale),
 - des Bermudes et des îles Caïmans (ces îles font partie des territoires associés à la Communauté et seule la partie IV du traité CE s'y applique; elles jouissent de l'autonomie fiscale).
 - (4) Dans le cas de Gibraltar, le traité s'applique pleinement et le registre de Gibraltar est considéré, aux fins des présentes orientations, comme un registre d'État de l'EEE.»
-