II

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication n'est pas obligatoire)

DÉCISIONS

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 25 février 2009

relative au régime d'aide C 2/08 (ex N 572/07) concernant la modification du régime de taxation au tonnage des navires que l'Irlande envisage de mettre en œuvre

[notifiée sous le numéro C(2009) 688]

(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2009/626/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations, conformément audit article [1],

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

(1) Par courriers électroniques du 3 octobre 2007 et du 19 novembre 2007, les autorités irlandaises ont notifié à la Commission une modification du régime existant de taxation au tonnage N 504/02, approuvé initialement par la Commission le 11 décembre 2002 [2].

(2) Par lettre du 16 janvier 2008 [3], la Commission a informé l'Irlande de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE concernant la modification du régime de taxation.

(3) Cette décision a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* [4] le 14 mai 2008. Les autorités irlandaises ont transmis leurs observations le 29 février 2008. La Commission n'a pas reçu d'observations de la part de parties intéressées.

2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE LA MESURE

2.1. Dispositions essentielles du régime de taxation au tonnage de 2002

(4) Le régime irlandais de taxation au tonnage de 2002 est un «régime de taxation applicable aux compagnies maritimes actives dans le transport par mer. Les compagnies qui remplissent les conditions requises peuvent opter pour une taxation de leurs activités de transport maritime sur la base du tonnage net de leur flotte et non sur la base de leurs bénéfices réels. Les compagnies qui remplissent les conditions requises doivent opter pour le régime dans les trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la législation. Les compagnies ayant opté pour la taxation au tonnage restent soumises à ce régime pour une durée de dix ans (période d'imposition au tonnage).

Si plusieurs compagnies irlandaises remplissant les conditions requises sont membres d'un même groupe de compagnies, elles doivent toutes opter pour le régime de taxation au tonnage. Les activités commerciales autres que celles soumises à la taxation au tonnage seraient imposées conformément aux dispositions normales en matière d'impôt sur les sociétés.

[1] JO C 117 du 14.5.2008, p. 32.
[2] Décision C(2002) 4371 final.
[3] SG(2008)D/200091.
[4] JO C 117 du 14.5.2008, p. 32.

En vertu du régime de taxation au tonnage […], le montant de l'impôt pour les entreprises réunissant les conditions requises est déterminé sur la base du tonnage net des navires admissibles. Pour chaque navire relevant du régime de taxation au tonnage, le revenu imposable résultant des activités concernées est fixé forfaitairement en fonction de son tonnage net selon le barème ci-dessous, par tranche de 100 tonneaux nets (TN) et par période de 24 heures entamée, que le navire soit en activité ou non:

Jusqu'à 1 000 tonneaux nets inclus	1,00 EUR par 100 TN
Entre 1 001 et 10 000 tonneaux nets	0,75 EUR par 100 TN
Entre 10 001 et 25 000 tonneaux nets	0,50 EUR par 100 TN
Plus de 25 000 tonneaux nets	0,25 EUR par 100 TN

Le taux normal d'imposition des sociétés en Irlande de 12,5 % est alors appliqué sur le revenu déterminé de cette manière» ([5]).

2.2. **Restriction concernant l'«affrètement à temps» dans le cadre du régime de taxation au tonnage de 2002**

(5) Une «condition préalable pour bénéficier du régime de taxation au tonnage [de 2002] est que la part des navires admissibles qui sont la propriété de la compagnie elle-même, calculée en tonnage, ne soit pas inférieure à 25 % du tonnage de tous les navires admissibles exploités par la compagnie. En effet, pour commencer ou continuer à bénéficier de la taxation au tonnage, la compagnie ne doit pas avoir "affrété à temps" plus de 75 % du tonnage net des navires admissibles qu'elle a exploités. Dans le cas d'un groupe, la limite est de 75 % du tonnage net de l'ensemble des navires admissibles exploités par tous les membres du groupe qui sont des compagnies réunissant les conditions requises. "Affréter un navire à temps" signifie le louer avec un équipage fourni par le fréteur, par opposition à l'affrètement coque nue où l'affréteur doit équiper le navire en personnel» ([6]).

2.3. **Modifications notifiées**

2.3.1. *Suppression de la restriction concernant l'affrètement à temps*

(6) Les autorités irlandaises ont désormais l'intention de supprimer la restriction concernant l'affrètement à temps. Ainsi, selon la notification, une compagnie ou un groupe de compagnies pourrait bénéficier de la taxation au tonnage sans posséder un seul navire. Selon les autorités irlandaises, la suppression de cette restriction est nécessaire pour plusieurs raisons:

a) admettre les compagnies maritimes établies en Irlande satisfaisant à tous les autres critères d'admissibilité mais qui ne peuvent bénéficier de la taxation au tonnage en raison d'une activité trop importante d'affrètement à temps;

b) laisser une plus grande souplesse aux compagnies bénéficiant du régime irlandais de taxation au tonnage (ci-après «les compagnies assujetties au régime irlandais de taxation au tonnage») ayant des activités soumises au régime de taxation au tonnage afin qu'elles profitent des conditions du marché quand autrement elles enfreindraient en principe les conditions requises pour la taxation au tonnage;

c) parvenir à une équivalence avec les régimes d'autres États membres en ce qui concerne les conditions fixées pour les navires affrétés à temps;

d) renforcer l'expansion de l'activité terrestre de gestion des navires;

e) éviter de céder des activités de compagnies assujetties au régime irlandais de taxation au tonnage à des compagnies non assujetties à ce régime et par la suite à des exploitants de navires de pays tiers ou éviter que ces activités soient exclues du régime irlandais de taxation au tonnage pour dépassement de la limite.

2.3.2. *Durée*

(7) La modification notifiée de la législation sur la taxation au tonnage ne sera applicable qu'après approbation de la Commission mais prendra effet à partir de l'apparition de la modification dans la législation nationale en janvier 2006.

(8) La modification ne changera pas la durée du régime de taxation au tonnage. Le régime de taxation au tonnage en vigueur est limité dans le temps à dix ans et expire le 31 décembre 2012. Les «compagnies admissibles» n'auront en règle générale que 36 mois pour opter pour le régime de taxation au tonnage à partir du moment où elles réuniront les conditions requises, c'est-à-dire être assujetties à l'impôt sur les sociétés en Irlande, exploiter des «navires admissibles» et assurer la gestion stratégique et commerciale de navires admissibles en Irlande.

2.3.3. *Bénéficiaires*

(9) La modification s'appliquera à toutes les compagnies qui sont actuellement susceptibles de bénéficier du régime de taxation au tonnage et aux compagnies ou groupes de compagnies réunissant les conditions requises qui:

a) sont assujetties à l'impôt sur les sociétés en Irlande;

b) tirent leurs revenus de navires admissibles qui exercent des «activités admissibles» et optent pour le régime de taxation au tonnage; et

c) assurent la gestion stratégique et commerciale des navires admissibles à partir du territoire irlandais.

([5]) Décision C(2002) 4371 final, points 3 à 6.
([6]) Décision C(2002) 4371 final, point 26.

2.3.4. *Budget*

(10) Les autorités irlandaises projettent que le coût de la suppression de la restriction concernant l'affrètement à temps, applicable à partir du 1er janvier 2006, sera de l'ordre de 5,88 millions d'EUR la première année, étant donné le redressement antérieur du marché. On prévoit que le coût à moyen terme (2007 à 2009) diminuera à mesure que les revenus reviendront à des niveaux plus habituels, autour de 1,38 million d'EUR.

2.4. **Motifs de l'ouverture de la procédure officielle d'examen**

(11) Dans sa décision d'engager la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, la Commission a exprimé sa préoccupation quant au fait que les modifications notifiées par les autorités irlandaises pourraient être en contradiction avec les principes énoncés dans les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime ([7]) (ci-après «les orientations»). La Commission a notamment exprimé des doutes concernant la compatibilité de la suppression unilatérale par l'Irlande du nombre maximal de navires affrétés à temps qui sont admissibles dans son régime de taxation au tonnage. La Commission a noté que la suppression complète de cette restriction concernant l'affrètement à temps peut générer une concurrence fiscale entre des régimes plus ou moins attrayants de taxation au tonnage dans la Communauté. Étant donné qu'il est reconnu dans les orientations qu'une telle concurrence doit être prise en considération ([8]), les modifications proposées par les autorités irlandaises visant à supprimer complètement la restriction concernant l'affrètement à temps pourrait être en contradiction avec «l'intérêt commun» exprimé à l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE sur lequel se fonde l'approbation de la taxation au tonnage.

(12) La Commission a en outre exprimé des doutes quant à la rétroactivité potentielle de la mesure envisagée. Cela pourrait se produire si l'aide accordée conformément à la modification notifiée prenait effet au 1er janvier 2006.

2.5. **Observations de l'Irlande**

(13) Par une lettre datée du 29 février 2008, l'Irlande a fait valoir les points suivants:

a) les conditions du marché en raison desquelles l'Irlande cherche à supprimer la restriction concernant l'affrètement à temps n'affectent pas seulement les armateurs irlandais mais également les armateurs de la Communauté et des pays tiers. La demande mondiale de marchandises en vrac, en particulier, a augmenté fortement depuis 2002;

b) l'affrètement à temps offre une plus grande souplesse pour les armateurs désireux d'exécuter des contrats de marchandises en vrac avec des firmes d'import-export de marchandises en vrac;

c) on a observé une évolution similaire dans d'autres États membres (au Danemark, par exemple).

3. **APPRÉCIATION**

3.1. **Présence d'une aide**

(14) En ce qui concerne la présence d'une aide, la Commission estime que la modification notifiée ne change pas la qualification d'aide d'État du régime irlandais de taxation au tonnage tel qu'il a été approuvé en 2002 par la décision N 504/02 ([9]).

(15) Même après la suppression de la restriction concernant l'affrètement à temps, les autorités irlandaises accorderont encore un avantage financé par des fonds publics et favorisent donc certaines entreprises puisque la mesure est particulière au secteur du transport maritime. Un tel avantage risque de fausser la concurrence et pourrait affecter le commerce entre les États membres puisque les activités de transport maritime sont exercées essentiellement dans des conditions homogènes de concurrence internationales. C'est pour ces raisons que la modification notifiée du régime irlandais de taxation au tonnage de 2002 ne change pas la qualification d'aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

3.2. **Base juridique pour l'appréciation de l'aide**

(16) Les orientations sont la base juridique pour l'appréciation de la compatibilité de la mesure notifiée.

3.3. **Compatibilité de la mesure**

(17) Les orientations disposent: «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'allégement 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 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 la Communauté» ([10]).

([7]) JO C 13 du 17.1.2004, p. 3.
([8]) Orientations, point 3.1: Traitement fiscal des compagnies maritimes.
([9]) Voir note 2 de bas de page de la présente décision.
([10]) Orientations, point 3.1, septième alinéa.

(18) Les orientations ne mentionnent pas de restriction à l'inclusion de navires affrétés à temps dans les régimes de taxation au tonnage. Dans des décisions antérieures, la Commission a autorisé des régimes dont bénéficient des compagnies ayant un rapport de 3 pour 1 ([11]), de 4 pour 1 ([12]) ou de 10 pour 1 ([13]) entre le tonnage des navires dont elles sont propriétaires (navires affrétés coque nue) et le tonnage des navires affrétés à temps ou au voyage.

(19) Ce rapport était destiné à éviter des situations où les compagnies assujetties à la taxation au tonnage deviendraient des simples courtiers maritimes n'assumant aucune responsabilité en matière de gestion des équipages et de gestion technique des navires qu'elles exploitent. 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».

(20) Il est également correct de dire que ce rapport était destiné à réaliser un autre objectif des orientations en permettant aux autorités nationales de vérifier plus facilement que les activités à terre se rapportant aux navires assujettis à la taxation au tonnage sont maintenues au sein de la Communauté/de l'EEE. Il est en effet probable que les armateurs de navires assujettis à la taxation au tonnage assurent eux-mêmes la gestion des équipages lorsqu'ils sont propriétaires des navires ou quand ils les affrètent coque nue. Lorsque ces deux activités sont assurées en interne, il est plus facile pour les autorités fiscales de vérifier que les activités terrestres relatives à ces navires se font au sein de la Communauté/de l'EEE. L'objectif visé en l'occurrence est de «contribuer à la consolidation des industries maritimes connexes établies dans les États membres» conformément au troisième tiret du premier alinéa de la partie 2.2 des orientations.

(21) Cependant, la suppression complète de la restriction permettrait aux entreprises n'exploitant que des navires affrétés à temps ou au voyage de bénéficier du régime de taxation au tonnage. Dans ce contexte, la Commission est d'avis que la modification notifiée n'est pas conforme aux objectifs susmentionnés aux considérants 19 et 20. La Commission estime qu'un rapport minimal d'au moins 10 pour 1 devrait être maintenu entre les navires affrétés et les navires propres.

([11]) Voir, par exemple, la décision C 20/03 de la Commission, disponible à l'adresse internet suivante: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2003:145:0004:0047:FR:PDF et la décision N 572/02 de la Commission, disponible dans la langue officielle à l'adresse internet suivante: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports-2002/nn116-02.pdf

([12]) Décision de la Commission du 12 mars 2002 (aide d'État N 563/01), disponible dans la langue officielle à l'adresse internet suivante: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports-2001/nn116-01.pdf

([13]) Voir la décision C 58/08 de la Commission, non encore publiée.

(22) Si les objectifs susmentionnés ne sont pas réalisés, la Commission estime que les navires affrétés devraient contribuer à la réalisation d'un autre objectif des orientations, à savoir encourager l'inscription des pavillons dans les registres des États 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.

(23) En conséquence, la Commission est d'avis que les objectifs susmentionnés seront réalisés si les conditions suivantes sont remplies:

a) le navire affrété est inscrit dans un registre maritime de la Communauté ou de l'EEE; ou

b) la gestion de son équipage et sa gestion technique sont assurées sur le territoire de l'UE ou de l'EEE.

(24) Si ces conditions sont remplies, les objectifs susmentionnés des orientations sont réalisés.

(25) Conformément à la jurisprudence récente ([14]), la modification notifiée peut être autorisée avec effet au 1er janvier 2007 (date de notification) afin d'éviter son application rétroactive,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La modification notifiée du régime de taxation au tonnage N 504/02, approuvée initialement par la Commission le 11 décembre 2002, est compatible avec le marché commun sous réserve des conditions énoncées à l'article 2.

Elle peut être appliquée avec effet au 1er janvier 2007.

Article 2

Il faut un rapport minimal de 10 pour 1 entre les navires affrétés et les navires propres exploités par chaque compagnie assujettie à la taxation au tonnage.

([14]) Voir l'arrêt du 18 décembre 2008 dans l'affaire C-384/07, *Wienstrom GmbH* contre *Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit*, non encore publié, et notamment son point 26: «Lorsqu'un projet d'aide d'État a été régulièrement notifié à la Commission et n'a pas été mis à exécution avant la décision de celle-ci, il peut être mis à exécution à compter de cette décision, y compris, le cas échéant, pour une période antérieure couverte par la mesure déclarée compatible.»

Chacun des navires affrétés exploités par une compagnie assujettie à la taxation au tonnage remplira au moins une des conditions suivantes:

a) le navire affrété est inscrit dans un registre maritime de la Communauté ou de l'EEE;

b) la gestion de son équipage et sa gestion technique sont assurées sur le territoire de l'UE ou de l'EEE.

Article 3

L'Irlande informe la Commission, dans un délai de deux mois à compter de la date de notification de la présente décision, des mesures qu'elle a prises pour s'y conformer.

Article 4

L'Irlande est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 25 février 2009.

Par la Commission
Antonio TAJANI
Vice-président