DÉCISION (UE) 2015/667 DE LA COMMISSION

du 4 février 2015

concernant l'aide d'État SA.14551 (2013/C) mise à exécution par la France du fait de la modification des conditions des aides accordées aux affréteurs à temps dans le cadre du régime de taxation au tonnage

[notifiée sous le numéro C(2015) 434]

(Le texte en langue française est le seul faisant foi)

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 108, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations conformément auxdits articles ([1]) et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

(1) Par lettre datée du 6 novembre 2013, la Commission a informé la France de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) sur les aides accordées aux affréteurs à temps dans le cadre du régime de taxation au tonnage. La décision de la Commission d'ouvrir la procédure (ci-après la «décision d'ouverture») a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ([2]). La Commission a invité les intéressés à présenter leurs observations sur les aides en cause.

(2) Les autorités françaises ont présenté leurs commentaires et leurs réponses aux questions contenues dans la décision d'ouverture par courriers des 28 avril 2014, 14 mai 2014 et 28 novembre 2014. Une réunion avec les autorités françaises s'est tenue le 20 octobre 2014 à Bruxelles.

(3) Les parties tierces (Armateurs de France et l'Association des armateurs de la Communauté européenne — *European Community Shipowners' Associations*, ECSA) ont présenté des observations pendant la période prévue à cet effet dans la décision d'ouverture. Par courrier du 20 mars 2014, la Commission a transmis ces observations aux autorités françaises. La France a pris note des observations des parties tierces par courrier du 28 avril 2014.

2. CADRE FACTUEL

(4) Le régime français de taxation au tonnage, tel qu'autorisé par la Commission en 2003 sur la base des orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime de 1997 (ci-après dénommées les «orientations de 1997») ([3]), n'imposait aucune condition générale quant au pavillon des navires composant la flotte exploitée par les armateurs bénéficiaires de ce régime.

(5) En revanche, l'éligibilité audit régime des activités réalisées sur des navires affrétés à temps ([4]) 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 de la Commission, du 13 mai 2003, autorisant le régime français de taxation au tonnage ([5]), les activités réalisées sur des navires affrétés à temps et ne battant pas pavillon d'un État membre de la Communauté européenne n'étaient éligibles qu'à concurrence de 75 % du tonnage net de la flotte exploitée par l'entreprise. Le considérant 36 de cette décision précisait, en outre, que cette limite ne s'appliquait 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.

([1]) JO C 380 du 28.12.2013, p. 29.
([2]) Voir note de bas de page n° 1.
([3]) JO C 205 du 5.7.1997, p. 5.
([4]) L'affrètement à temps («*time charter*» en anglais) se définit comme le contrat par lequel le fréteur met à la disposition de l'affréteur un navire armé, équipé et doté d'un équipage complet pour un temps défini par la charte-partie, cela en contrepartie d'un fret. L'affréteur assure la gestion commerciale tandis que le fréteur conserve la gestion nautique.
([5]) Décision de la Commission du 13 mai 2003 relative à l'aide d'État N 737/02 concernant le régime français d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage en faveur de compagnies de transport maritime (JO C 38 du 12.2.2004, p. 5).

(6) À la suite de l'adoption des orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime de 2004 (ci-après dénommées les «orientations de 2004») ([6]), 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.

(7) 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'État 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 État membre de la Communauté européenne durant la période d'application du dispositif. […]»

(8) 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 [point] 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 État non-membre de la Communauté européenne, s'ils représentent plus de 75 % du tonnage net de la flotte exploitée, est supprimée.» ([7])

«Ainsi, les navires de commerce affrétés à temps et battant pavillon d'un État 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 État 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 […].» ([8])

3. **RAISONS AYANT CONDUIT À L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE FORMELLE D'EXAMEN**

(9) Dans la décision d'ouverture, la Commission a exprimé des doutes quant à la compatibilité avec le marché intérieur de la modification du régime de taxation au tonnage introduite en 2005.

(10) La Commission a considéré que la suppression de la limitation concernant l'éligibilité des activités réalisées sur des navires affrétés à temps et ne battant pas pavillon d'un État 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.

([6]) JO C 13 du 17.1.2004, p. 3. Voir point 3.1, septième alinéa.
([7]) N° 1, quatrième alinéa, de l'instruction administrative 4-H-3-08.
([8]) N° 22, deuxième et troisième alinéas, de l'instruction administrative 4-H-3-08. «*L'engagement défini ci-avant*» est l'engagement des entreprises de transport maritime de maintenir ou augmenter le niveau de leur flotte sous pavillon d'un État membre de la Communauté européenne durant la période d'application du dispositif.

(11) La Commission estimait 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 État membre est justifié par la réalisation des objectifs des orientations de 1997 et de 2004.

4. COMMENTAIRES ET ENGAGEMENTS DE LA FRANCE

(12) À titre liminaire, les autorités françaises ont confirmé que, dans sa rédaction issue de l'article 19 de la loi de finances rectificative pour 2002 (loi n° 2002-1576 du 30 décembre 2002), l'article 209-0 B du code général des impôts (CGI) conditionnait l'application du régime de taxation au tonnage au respect d'un seuil d'éligibilité maximal de 75 % du tonnage net de la flotte exploitée par l'entreprise pour les navires affrétés à temps et ne battant pas pavillon d'un des États membres de la Communauté européenne ([9]). Ce ratio a été validé par la Commission au considérant 35 de la décision C(2003) 1476fin ([10]).

(13) Les données détaillées recueillies par la direction française de la législation fiscale attestent du respect du pourcentage de navires affrétés à temps et ne battant pas pavillon communautaire par rapport à la totalité du tonnage exploité par l'entreprise, et cela, société par société et pour chaque année depuis l'année d'option pour le régime. Les entreprises mentionnées dans les tableaux synthétiques envoyés à la Commission sont non seulement l'ensemble des entreprises adhérentes à l'association Armateurs de France et ayant opté pour le régime de taxation au tonnage ([11]), mais aussi les navires des sociétés armatoriales de services publics de passage d'eau ([12]). Les 15 % restants appartiennent à des sociétés n'ayant pas opté pour le régime de taxation au tonnage et qui ne sont adhérentes d'aucun groupement d'armateurs (principalement la SNCM et la CMN). Les données fournies montrent que depuis l'introduction de la taxation au tonnage en 2003 jusqu'à 2014, aucun bénéficiaire n'a dépassé le seuil en question. Le taux le plus élevé récemment constaté est de 41 %, ce qui est bien au-dessous du seuil autorisé en 2003.

(14) Dans aucune des entreprises en cause le ratio n'a excédé le seuil de 75 % au cours d'une année couverte par l'option pour le régime de taxation au tonnage.

(15) De plus, tous les bénéficiaires actuels exploitent sous pavillon d'un État membre de l'Union ou d'un État partie à l'accord EEE (ci-après dénommé «pavillon européen») une proportion de tonnage net de leur flotte au moins égale à 25 %. Dès lors que les bénéficiaires du régime ont l'obligation de maintenir ou d'augmenter le niveau de leur flotte sous pavillon européen, jamais plus de 75 % du tonnage net de leur flotte ne pourra être composé de navires affrétés à temps et ne battant pas pavillon européen. Ainsi, ils respecteront toujours les conditions de la décision C(2003) 1476fin.

(16) Toutefois, lors des échanges avec la Commission, les autorités françaises ont reconnu que la législation française en vigueur ne prévoit pas d'obligations juridiques garantissant que les entreprises bénéficiaires affrétant des navires à temps contribueront toujours suffisamment aux objectifs des orientations de 2004. Notamment, pour les nouveaux entrants, il n'existe pas d'obligations spécifiques en termes de pavillon, ni en termes d'activités minimales maritimes propres.

(17) Pour remédier à cette situation, les autorités françaises se sont engagées à ce que, à partir de l'année fiscale 2015 ([13]), l'option pour le régime de taxation au tonnage ne soit valable qu'à la condition que l'entreprise exploite sous pavillon européen une proportion de tonnage net de sa flotte au moins égale à 25 %, et qu'elle s'engage à maintenir ou augmenter cette proportion au cours de la période décennale pendant laquelle l'option est valable. Dans le cas d'un groupe fiscal intégré, cet engagement s'apprécie au vu du tonnage net total des sociétés du groupe fiscal.

5. OBSERVATIONS DES TIERS INTÉRESSÉS

5.1. Observations d'Armateurs de France

(18) Armateurs de France (AdF) est le syndicat professionnel représentant les entreprises de transport et de services maritimes.

([9]) Le troisième alinéa du point I de l'article 209-0 B du CGI précise que «[l]es navires affrétés à temps qui ne battent pas pavillon d'un des États membres de la Communauté européenne ne peuvent pas bénéficier du présent régime s'ils représentent plus de 75 % du tonnage net de la flotte exploitée par l'entreprise».

([10]) Considérant 35 de la décision C(2003) 1476fin: «Ainsi, les activités réalisées sur des navires affrétés à temps et ne battant pas pavillon d'un des États membres de la Communauté européenne peuvent bénéficier du régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage seulement s'ils représentent au plus 75 % du tonnage net de la flotte exploitée par l'entreprise».

([11]) Les adhérents d'Armateurs de France représentent 80 % du tonnage exploité par les armateurs français.

([12]) Ces derniers représentent 5 % du tonnage total des armateurs français.

([13]) Le régime français de taxation au tonnage prévu à l'article 209-0 B du code général des impôts a été modifié par l'article 75 de la deuxième loi de finances rectificative pour 2014 (loi n° 2014-1655 du 29 décembre 2014). La nouvelle condition s'appliquera aux entreprises qui exerceront l'option au titre d'un exercice clos à compter du 27 novembre 2014.

(19) AdF rappelle que le système français originel, notifié par la France, a été approuvé par la Commission en 2003 sur la base des orientations de 1997.

(20) Le régime français de 2003 prévoyait que les activités réalisées sur des navires affrétés à temps et battant pavillon d'un État tiers n'étaient éligibles qu'à hauteur de 75 % du tonnage net de la flotte. En d'autres termes, il convenait que le pourcentage de navires affrétés à temps et ne battant pas pavillon communautaire n'excède pas 75 % de la totalité du tonnage total exploité par l'entreprise.

(21) En 2004, postérieurement à la notification du régime par la France, les orientations de 1997 ont été remplacées et précisées. Les orientations de 2004 rappellent notamment leurs objectifs, en particulier «encourager l'inscription des pavillons dans les registres des États membres ou leur transfert vers ceux-ci» ou «conserver et améliorer le savoir-faire maritime ainsi que […] protéger et promouvoir l'emploi pour les marins européens».

(22) C'est dans le but de se conformer aux nouvelles orientations que la France a décidé de substituer un nouveau critère au seuil de 75 %. Ce nouveau critère, consistant à «maintenir ou […] augmenter le niveau de [la] flotte sous pavillon d'un État membre», offrait en effet davantage de garantie pour la conservation et la promotion des emplois communautaires que la limitation applicable aux navires affrétés à temps et battant pavillon extracommunautaire.

(23) Étant donné que la réglementation française ne fait que reprendre le texte des orientations de 2004, aucune incompatibilité ne pouvait donc être soupçonnée. Par conséquent, les principes de sécurité juridique et de confiance légitime sont évoqués.

(24) Compte tenu de l'enquête formelle en cours, les adhérents d'Armateurs de France ont vérifié si le seuil de 75 % avait été respecté dès l'origine et tout au long de la période écoulée depuis 2003.

(25) À l'issue de cette vérification, il s'avère que le pourcentage, année par année et société par société, des navires affrétés à temps et qui battent pavillon d'un État tiers par rapport à la totalité du tonnage exploité, n'excède pas le ratio initial de 75 % autorisé en 2003, malgré la modification réglementaire française. L'obligation de maintenir ou d'augmenter la flotte sous pavillon communautaire a abouti, en pratique, au même résultat que le critère antérieur et peut donc être considérée comme suffisamment vertueuse en soi.

(26) Les critères français tels qu'ils existent aujourd'hui, en particulier celui consistant à «maintenir ou […] augmenter le niveau de [la] flotte sous pavillon d'un État membre», s'inscrivent pleinement dans les objectifs fixés par les orientations de 2004.

5.2. **Observations de l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA)**

(27) Tout d'abord, l'ECSA souligne que l'affrètement à temps est l'un des principaux mécanismes dont disposent les compagnies maritimes. Il permet de confier la gestion commerciale et opérationnelle du navire à l'affréteur pour une période de temps convenue, tandis que la propriété et les autres aspects de la gestion du navire restent aux mains de son propriétaire. Les compagnies maritimes disposent alors d'une certaine flexibilité pour répondre de manière optimale aux besoins de leurs clients et assurer ainsi leur position au niveau mondial. Grâce à la flexibilité offerte par l'affrètement à temps, les compagnies maritimes européennes ont pu gagner des parts de marché assez rapidement.

(28) Ce qui importe le plus dans le secteur maritime est l'emploi à terre directement lié à la gestion commerciale et opérationnelle des navires et, indirectement, le maintien et le pouvoir d'attraction des compagnies maritimes. Ces dernières décennies, les armateurs européens ont indubitablement pu faire état d'excellentes capacités opérationnelles et de gestion. Des emplois et des compétences de haut niveau ont donc été développés et maintenus dans les compagnies européennes grâce à l'affrètement de navires, quel que soit leur pavillon.

(29) L'ECSA est d'avis que les modifications apportées par la France à son régime de taxation au tonnage en 2005 étaient conformes aux objectifs fixés par les orientations de 2004. Insister sur la réintroduction formelle de la restriction imposée aux navires affrétés à temps et ne battant pas pavillon d'un État membre de l'Union priverait les compagnies maritimes européennes de la flexibilité nécessaire pour répondre aux demandes de leurs clients de manière adéquate et optimale et pour renforcer leur position sur le marché au niveau mondial.

(30) Toutefois, si la Commission devait insister pour que les compagnies maritimes possèdent et exploitent un certain pourcentage de navires commerciaux pour pouvoir être soumises à la taxation au tonnage, l'ECSA estime que la Commission devrait permettre aux compagnies maritimes européennes d'exploiter jusqu'à 10 TPL ([14]) sur navire affrété pour chaque TPL sur navire possédé ou affrété en coque nue au titre des régimes de taxation au tonnage. L'application du ratio susmentionné ne doit pas être soumise à des critères tels que le registre communautaire.

(31) En conclusion, les orientations communautaires devraient rester un cadre flexible. Elles doivent permettre aux États membres d'adopter des mesures adéquates en faveur de leur flotte, selon leurs besoins propres, pourvu que la contribution aux objectifs de ces orientations soit assurée. L'ECSA estime que les compagnies maritimes européennes qui exploitent des navires sur une base d'affrètement à temps atteignent également ces objectifs, que lesdits navires battent pavillon d'un État membre ou non.

6. **COMMENTAIRES DE LA FRANCE SUR LES OBSERVATIONS DES INTÉRESSÉS**

(32) La France a pris note des observations des parties tierces en sa faveur.

7. **APPRÉCIATION DES MESURES**

7.1. **Existence d'une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE**

(33) Dans la décision C(2003) 1476fin, le régime français de taxation au tonnage a été reconnu comme un régime d'aide.

(34) Les raisons ayant amené la Commission à conclure que le régime de taxation au tonnage constituait bien un régime d'aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du 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 EEE.

(35) La suppression de la limitation concernant l'éligibilité des activités réalisées sur des navires affrétés à temps et ne battant pas pavillon d'un État membre est une mesure instituant une aide nouvelle introduite sans notification préalable à la Commission, contrairement à ce que prévoit l'article 108, paragraphe 3, du TFUE. Il s'agit d'une aide nouvelle parce 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. Contrairement à ce qu'affirme AdF ([15]), la suppression de cette limitation ne peut pas être considérée comme une mesure appropriée modifiant le régime français de taxation au tonnage pour se conformer aux orientations de 2004 ([16]), car cette suppression n'est pas compatible avec les objectifs des orientations de 2004, ainsi que cela est expliqué au point 7.2 de la présente décision. Par conséquent, la suppression de la limitation concernant l'éligibilité des activités réalisées sur des navires affrétés à temps et ne battant pas pavillon d'un État membre ne peut pas faire partie d'une aide existante au sens du point 13 des orientations de 2004 ([17]).

7.2. **Compatibilité avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 3, du TFUE**

(36) Les conditions d'application de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE dans le domaine du transport maritime ont été clarifiées dans les orientations de 2004. Par conséquent, la compatibilité de la mesure qui fait l'objet de la présente décision doit être évaluée sur la base des orientations de 2004.

(37) Les orientations de 2004, tout comme les orientations de 1997, ne prévoient pas de restriction explicite à l'inclusion de navires affrétés à temps dans les régimes de taxation au tonnage. Néanmoins, dans des décisions antérieures ([18]), la Commission a tout de même considéré que les affréteurs à temps bénéficiant d'un régime de taxation au tonnage doivent contribuer soit à l'objectif d'inscription des pavillons dans les registres des États

([14]) Tonnes de port en lourd.
([15]) Voir considérants 21 à 23 de la présente décision.
([16]) Voir point 13 des orientations de 2004.
([17]) Contrairement au critère consistant à «maintenir ou […] augmenter le niveau de [la] flotte sous pavillon d'un État membre», qui est mis en vigueur pour se conformer aux orientations de 2004.
([18]) Voir par exemple la décision initiale C(2003) 1476fin et la décision 2009/626/CE 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 irlandais (JO L 228 du 1.9.2009, p. 20). Voir aussi la décision d'ouverture, points 24 à 26.

membres, soit à l'objectif de conservation du savoir-faire maritime en assurant la gestion nautique pour un certain pourcentage de leur flotte. En effet, aucune entreprise ne doit bénéficier d'un régime de taxation au tonnage sans contribuer aux objectifs clés des orientations de 2004.

(38) Compte tenu des données statistiques fournies par les autorités françaises, la Commission constate que, malgré le fait que les limitations applicables aux navires affrétés à temps ont été supprimées en 2005, les bénéficiaires du régime français de taxation au tonnage ont suffisamment contribué aux objectifs susvisés, puisque le pourcentage de navires affrétés à temps et ne battant pas pavillon communautaire ne dépasse pas 41 % de la totalité du tonnage exploité par les entreprises bénéficiaires. Ce résultat a été assuré soit par un taux élevé de navires sous pavillon européen, soit par la gestion nautique d'un certain pourcentage de la flotte (ou encore par la combinaison de ces deux facteurs).

(39) De plus, la Commission note que, selon les autorités françaises, tous les bénéficiaires actuels exploitent sous pavillon européen une proportion de tonnage net de leur flotte au moins égale à 25 %. La Commission note aussi que la bonne performance du secteur maritime français en termes d'utilisation des pavillons européens est également confirmée par des études extérieures, par exemple l'étude publiée par Oxford Economics en 2014, «*The economic value of the EU shipping industry*». Selon cette étude, on constate que le pourcentage de tonnage sous pavillon français se situe bien au-dessus de 25 % du tonnage exploité ([19]). Dès lors que les bénéficiaires du régime ont l'obligation de maintenir ou d'augmenter le niveau de leur flotte sous pavillon européen, il est impossible que plus de 75 % du tonnage net de leur flotte soit composé de navires affrétés à temps et ne battant pas pavillon européen.

(40) Toutefois, la Commission doit constater que la législation française en vigueur ne prévoit pas d'obligations juridiques garantissant que les entreprises bénéficiaires affrétant des navires à temps contribueront toujours suffisamment aux objectifs des orientations de 2004. Notamment, pour les nouveaux entrants, il n'existe pas d'obligations spécifiques en termes de pavillon, ni en termes de gestion nautique propre.

(41) Sur cette base, la Commission conclut que la législation française en vigueur ne contient pas les garanties nécessaires et ne peut donc pas être considérée comme compatible avec les orientations de 2004.

(42) Dans ce contexte, la Commission prend note de l'engagement de la France de remédier à la situation en introduisant comme condition d'option pour le régime de taxation forfaitaire l'obligation pour l'entreprise d'exploiter un pourcentage minimal de navires sous pavillon européen. Ce pourcentage sera fixé à 25 % du tonnage net de la flotte à partir de l'année fiscale 2015 et devra être respecté tout au long de la période décennale couverte par l'option pour la taxation au tonnage.

(43) Cette condition est aussi stricte que la condition contenue dans la décision initiale C(2003) 1476fin autorisant le régime français de taxation au tonnage. Compte tenu des objectifs des orientations de 2004, en particulier de la nécessité pour les bénéficiaires de contribuer soit à l'objectif d'inscription des pavillons dans les registres des États membres, soit à l'objectif de conservation du savoir-faire maritime en assurant la gestion nautique pour un certain pourcentage de leur flotte, la Commission considère que l'engagement de la France est adéquat. En effet, par cet engagement, les nouveaux entrants dans le régime de taxation au tonnage contribueront aussi à l'objectif d'inscription des pavillons dans les registres des États membres.

7.3. **Conclusion**

(44) La Commission constate qu'en 2005, en violation de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE, la France a illégalement mis à exécution la modification de la législation française sur la taxation au tonnage en ce qui concerne les navires affrétés à temps.

(45) Cette modification n'est pas compatible avec le TFUE en ce qu'elle n'assure pas que les nouveaux entrants dans le régime de taxation au tonnage contribuent suffisamment aux objectifs des orientations de 2004, étant donné qu'ils n'ont pas d'obligation légale en termes de pavillon de la flotte, ni en termes d'activités minimales maritimes propres.

(46) Comme convenu avec les autorités françaises, les règles formelles existantes doivent être ajustées pour assurer qu'à l'avenir, seules les compagnies ayant au moins 25 % de leur tonnage net sous pavillon européen puissent entrer dans le régime de taxation au tonnage. Ainsi, les bénéficiaires du régime de taxation au tonnage contribueront aux objectifs des orientations de 2004 même si la totalité de leur flotte est affrétée à temps.

([19]) Voir, par exemple, graphiques 2.3d et 2.4b de l'étude (http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456).

(47) Dès lors que tous les bénéficiaires actuels respectent déjà le seuil susvisé et ont déjà l'obligation de maintenir ou d'augmenter le pourcentage de leur flotte sous pavillon européen, il n'y a pas lieu de demander le remboursement des aides,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La modification du régime de taxation au tonnage mise à exécution illégalement par la France en 2005, en violation de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, est incompatible avec le marché intérieur en ce qui concerne les règles applicables aux navires affrétés à temps.

Article 2

La France modifie la législation applicable au régime de taxation au tonnage à compter de l'année fiscale 2015 conformément à l'engagement qu'elle a pris, en vertu duquel, au moment de leur entrée dans le régime de taxation au tonnage, les bénéficiaires dudit régime devront avoir au minimum 25 % de leur flotte sous pavillon d'un État membre de l'Union ou d'un État partie à l'accord EEE, et maintenir ou augmenter ce taux par la suite.

Article 3

La France informe la Commission à la suite de l'adoption des modifications législatives visées à l'article 2.

Article 4

La République française est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 4 février 2015.

Par la Commission
Margrethe VESTAGER
Membre de la Commission