

RÉEXAMEN DES ORIENTATIONS COMMUNAUTAIRES SUR LES AIDES D'ÉTAT AU TRANSPORT MARITIME

A. INTRODUCTION

En 2004, la Commission a adopté ses dernières orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime¹ (ci-après «*orientations maritimes*»). Ces orientations précisent notamment qu'elles seront réexaminées dans un délai de sept ans à compter de leur date d'application.

La présente consultation a pour objet d'obtenir, de la part des États membres, des autres institutions et des parties intéressées, des renseignements concernant l'évolution du secteur, un retour d'informations sur l'application des orientations maritimes et leurs effets, ainsi que d'éventuelles observations et propositions concernant les aides d'État au transport maritime.

Elle donne aux États membres, aux autres institutions et aux parties intéressées l'occasion de faire connaître leur point de vue sur les différents aspects en jeu. La Commission examinera attentivement les résultats de la consultation avant de déterminer l'ampleur des modifications à apporter aux règles en vigueur et présentera, le cas échéant, une proposition d'orientations maritimes révisées. À ce stade, la Commission n'a pas encore arrêté sa position concernant la modification éventuelle des orientations existantes.

B. REMARQUES GENERALES CONCERNANT LA CONSULTATION

Les États membres et les autres parties intéressées sont invités à répondre au questionnaire. Les réponses peuvent être présentées dans toutes les langues officielles. Étant donné les délais supplémentaires qu'est susceptible d'occasionner la traduction des observations formulées dans certaines langues, une traduction des réponses en anglais, en français ou en allemand permettrait un examen plus rapide de la part de la Commission.

Certaines questions s'adressant spécifiquement aux autorités publiques ou à certaines parties intéressées, vous n'êtes pas tenu(e) de répondre à chacune d'entre elles. Si une question ne vous concerne pas, veuillez indiquer la mention «sans objet». Sauf mention contraire dans le questionnaire, les questions s'adressent à la fois aux autorités publiques et aux parties intéressées.

Toute observation ou information dépassant la portée du questionnaire (autres documents, rapports, études, sources de données chiffrées, etc., susceptibles de présenter un intérêt) sera la bienvenue.

¹ JO C 13 du 17.1.2004, p. 3.

Le délai de réponse est fixé au 14 mai 2012. Les réponses seront envoyées à la Commission européenne, DG COMP, Unité F-2, B-1049 Bruxelles, de préférence par courrier électronique à l'adresse Stateaidgreffe@ec.europa.eu, et porteront la référence de la consultation: «***HT2744 - Review of the Guidelines on State aid to maritime transport***».

QUESTIONNAIRE

REMARQUE: *Le questionnaire ci-après suit la structure des orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime. Vous êtes invité(e) à respecter l'ordre des questions, même si vous n'êtes pas tenu(e) de répondre à chacune de celles-ci. Vous pouvez également fournir des renseignements complémentaires présentant, selon vous, un intérêt et sortant du cadre du présent questionnaire.*

A. VOTRE PROFIL

Veillez décrire les principales activités de votre entreprise/entité/association. Veuillez indiquer vos coordonnées ci-dessous.

Nom

Entité représentée

Adresse (pays)

Adresse électronique

Pour des raisons de transparence, la Commission envisage de rendre les réponses au présent questionnaire accessibles sur son site web. En l'absence de réponse aux questions suivantes, elle partira du principe que ces réponses ne comportent aucun élément confidentiel et peuvent donc être publiées dans leur intégralité.

Pour les règles relatives à la protection des données à caractère personnel sur le site web EUROPA, veuillez consulter la page suivante:

http://ec.europa.eu/geninfo/legal_notices_fr.htm#personaldata.

A.1. Vous opposez-vous à la divulgation de votre identité?

A.2. L'une quelconque des exceptions prévues à l'article 4 du règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission¹ s'applique-t-elle à votre réponse? Dans l'affirmative, veuillez indiquer clairement les parties à ne pas divulguer, motiver un tel traitement confidentiel et communiquer une version non confidentielle de votre réponse en vue de sa publication sur notre site web.

¹ JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

B. QUESTIONS D'ORDRE GENERAL

B.1. Appréciation de l'évolution du marché/de la réglementation

B.1.1 *Sur la base de vos connaissances et des informations dont vous disposez, quelles ont été les principales évolutions dans le secteur maritime depuis 2004 en ce qui concerne*

a) le commerce maritime mondial², le nombre de conteneurs transportés³, le tonnage global de la flotte mondiale⁴? Quels ont été les effets de la crise mondiale? Des signes de reprise sont-ils déjà observés? Veuillez si possible fournir les mêmes données chiffrées par pays, par entreprise et pour les années depuis 1989;

b) la position du secteur maritime de l'UE sur le marché (navires contrôlés par des opérateurs de l'UE et navires battant pavillon de l'UE)? Comment décririez-vous la situation concurrentielle actuelle des différentes compagnies maritimes de l'UE par rapport à celle des compagnies extérieures à l'UE et du reste du monde⁵? Le cas échéant, veuillez fournir les données chiffrées pertinentes concernant, par exemple, les acteurs de premier plan, les parts de marché, l'évolution de ces dernières sur les marchés en cause, etc.;

c) le nombre de passagers transportés et le nombre de passagers-kilomètres; la capacité totale de la flotte de navires à passagers, ventilée selon les différents types de navires?;

d) les changements réglementaires (aux niveaux national, de l'UE et international) s'agissant, par exemple, des normes de sûreté et de sécurité, des conditions de travail à bord et à terre, des exigences en matière de formation, des exigences relatives à la part des pavillons de l'UE, des accords internationaux, du transport et de la concurrence avec d'autres modes de transport, du tourisme, des politiques fiscales, des élargissements successifs de l'UE en 2004 et en 2007?;

e) les grandes nouveautés technologiques, réglementaires, etc. depuis l'introduction des orientations, qui ont eu une incidence sur les conditions de travail et plus spécifiquement les coûts de la main-d'œuvre? Quelle est l'évolution future probable?;

f) le pavillon des navires: la proportion (et son évolution dans le temps) de la flotte contrôlée/détenue par les opérateurs d'un État membre qui est immatriculée sous le pavillon de cet État, sous le pavillon d'autres États membres de l'UE et sous le pavillon de pays tiers; l'ampleur des changements de pavillon entre les différents États membres et entre les États membres de l'UE et des pays tiers au fil du temps (et les raisons éventuelles de ces changements)? En

² Mesuré en tonnes et tonnes-kilomètres.

³ Mesuré en équivalents vingt pieds (EVP).

⁴ Mesuré en tonnage de port en lourd ou jauge brute.

⁵ Mesurée par divers indicateurs, comme le nombre de flottes contrôlées par des opérateurs de l'UE et immatriculées dans l'UE, la capacité des flottes (navires existants et nouveaux), le transport de conteneurs et les autres types d'activités de transport maritime, les États dans lesquels sont établies les entreprises les plus performantes, etc.

particulier, avez-vous connaissance de sources de statistiques afférentes à l'historique de la flotte de l'UE en matière de pavillon (mouvements de navires entre les registres des États membres ou entre les registres des différents États membres de l'UE et ceux de pays tiers, par exemple)? Quels sont, selon vous, les éléments moteurs de l'évolution des pavillons de l'UE au fil du temps (sur le plan du nombre de navires et/ou du tonnage)? Veuillez faire la distinction entre les facteurs liés à des mesures entrant dans le champ d'application des orientations actuelles ou à d'autres mesures d'aide d'État et les facteurs exogènes (liés, par exemple, au progrès technologique, à la demande de services de transport maritime, aux politiques de pays tiers, etc.);

g) l'emploi, à bord, de ressortissants de l'UE et de ressortissants de pays tiers par les armateurs immatriculés dans l'UE et en dehors de l'UE?;

h) l'emploi, à terre, de ressortissants de l'UE et de ressortissants de pays tiers par les armateurs immatriculés dans l'UE et en dehors de l'UE?;

i) l'emploi de ressortissants de l'UE et de ressortissants de pays tiers dans les industries maritimes connexes?

Veillez répondre aux questions ci-dessus en fournissant les données chiffrées pertinentes en votre possession ou indiquer les sources où de telles données et des informations connexes pourraient être obtenues.

B.1.2 *Dans quelle mesure ces évolutions pourraient-elles être attribuées aux mesures d'aide d'État et non pas à d'autres facteurs exogènes? Veuillez préciser et fournir les données chiffrées pertinentes, le cas échéant.*

B.1.3 *Comment les modèles commerciaux des compagnies maritimes ont-ils évolué depuis l'adoption des orientations maritimes? Veuillez, le cas échéant, décrire les principales différences entre les modèles commerciaux des armateurs établis en Europe et ceux des autres armateurs.*

B.1.4 *Quels sont, selon vous, les facteurs qui déterminent les choix opérés par les armateurs européens concernant l'État du pavillon de leurs navires et l'État dans lequel ils payent leurs taxes? Pensez-vous que ces facteurs vont changer dans le futur?*

a) Dans quelle mesure ces choix sont-ils déterminés par des aspects liés aux aides d'État?

b) Dans quelle mesure ces choix sont-ils déterminés par d'autres facteurs (par exemple, des services administratifs de meilleure qualité, plus rapides et/ou moins chers, un droit du travail favorable ou les modalités d'application de ce droit, etc.)? Veuillez étayer votre avis par des données chiffrées et des exemples concrets.

c) Quels sont les pays qui sont considérés comme les meilleurs dans l'UE/le monde pour ce qui est du pavillon et du paiement des taxes, et pourquoi?

B.1.5 *Quels sont les obstacles juridiques, techniques ou administratifs à l'immatriculation d'un navire ou au déplacement du siège d'une compagnie d'un pays à un autre?*

B.1.6 *Dans quelle mesure les orientations maritimes ont-elles contribué à cette évolution ou l'ont-elles entravée?*

B.1.7 *Quelles sont les caractéristiques du secteur maritime qui rendent celui-ci unique du point de vue du contrôle des aides d'État? Veuillez énumérer les règles sectorielles de fond en matière d'aides d'État que vous jugez nécessaires compte tenu de ces caractéristiques. Veuillez indiquer les aspects du secteur du transport maritime qui pourraient être régis de manière satisfaisante par les règles horizontales en matière d'aides d'État. Veuillez répondre de façon aussi précise que possible et indiquer l'incidence escomptée des règles sectorielles sur les plans économique, social et environnemental.*

B.2. Objectifs des orientations maritimes et défis actuels pour le secteur

Les objectifs généraux des orientations maritimes sont décrits au point 2.2 de celles-ci.

B.2.1 *Selon vous, quelle est l'évolution probable et quels sont les principaux défis que devra relever le secteur maritime à court terme (soit l'année prochaine) et à moyen terme (au cours des trois prochaines années)? Quelles pourraient être les incidences pour ce qui est des orientations maritimes?*

B.2.2 *D'après vous, les orientations maritimes ont-elles posé les jalons d'une politique satisfaisante en matière d'aides d'État dans le secteur maritime actuel?*

B.2.3 *Estimez-vous que les objectifs indiqués dans les orientations maritimes restent valables? Devraient-ils être modifiés? Dans l'affirmative, comment? Estimez-vous qu'ils devraient être classés et pondérés? Dans l'affirmative, de quelle manière? Veuillez à motiver votre avis et à répondre de façon aussi précise que possible, en fournissant des données chiffrées et des explications.*

B.2.4 *Quelles sont, selon vous, les défaillances du marché présentes dans le secteur du transport maritime (ou, de manière plus générale, les visées d'intérêt commun liées à ce secteur) auxquelles les mesures d'aide d'État actuelles ont apporté une réponse adéquate, et quelles sont celles auxquelles aucune réponse n'a été apportée? Concernant ce dernier point, estimez-vous que les dispositions générales des orientations ou leur application par les États membres sont insuffisantes? Quel est, à votre avis, le moyen le plus efficace de répondre aux défaillances du marché présentes dans le secteur du transport maritime?*

B.2.5 *Pensez-vous que des externalités positives ou négatives sont liées à l'immatriculation des navires sous pavillon de l'UE? Veuillez préciser*

votre réponse. Quelle est l'importance de ces externalités? Veuillez à étayer votre réponse par des données chiffrées, le cas échéant.

B.2.6 *Estimez-vous que des mesures d'aide d'État sont nécessaires pour permettre aux États membres d'imposer des exigences plus strictes au secteur s'agissant des conditions de travail et des aspects environnementaux sans favoriser la délocalisation?*

B.3. Application des orientations maritimes

Informations demandées aux autorités publiques

Avez-vous accordé des aides d'État au titre des orientations maritimes depuis 2004? Dans l'affirmative:

B.3.1 *Veillez indiquer le montant total des aides (en millions d'EUR) accordées par vos autorités (région/État membre), sur une base annuelle entre 2004 et décembre 2011, au titre des orientations. Veillez indiquer les montants des aides pour chaque disposition particulière des orientations et préciser dans la mesure du possible si elles ont été accordées au titre d'un régime d'aides d'État approuvé ou en tant qu'aides individuelles:*

- *aides fiscales sous la forme de taxation au tonnage et autres mesures fiscales;*
- *couverture des coûts salariaux des marins – réduction/exonération des cotisations sociales et réduction/exonération de l'impôt sur le revenu;*
- *aides à la relève des équipages;*
- *aides aux investissements;*
- *aides régionales;*
- *aides à la formation;*
- *aides à la restructuration;*
- *aides aux transports maritimes à courte distance;*
- *compensations versées pour des obligations de service public imposées et des contrats de service public signés.*

B.3.2 *Veillez indiquer le nombre total de bénéficiaires qui ont reçu une aide au titre des orientations pendant la période indiquée plus haut. Veillez préciser si les bénéficiaires étaient a) des armateurs ou b) d'autres entités.*

Informations demandées aux autorités publiques et aux entreprises

B.3.3 *Veillez décrire de manière générale le bilan que vous dressez de l'application des orientations. D'après vous, les orientations ont-elles eu une incidence sur l'immatriculation sous pavillon de l'UE (empêchant l'immatriculation sous pavillon de pays tiers), sur l'emploi des marins dans l'UE et sur différents types d'investissements (formation,*

communication à bord, etc.)? Veuillez fournir les données chiffrées pertinentes, le cas échéant.

B.3.4 *Quels sont les effets positifs/négatifs de ces aides? Dans vos réponses aux questions a) à h) ci-dessous, veuillez à être aussi précis(e) que possible, en fournissant des données chiffrées concrètes et des explications détaillées. Veuillez aussi tenter de quantifier chaque effet.*

a) Quels effets ces aides ont-elles sur la position du secteur maritime de l'UE dans l'économie mondiale (part de marché, chiffre d'affaires, taille et capacité de la flotte contrôlée et/ou immatriculée, etc.)?

b) Ont-elles un effet sur les niveaux d'emploi dans le secteur maritime (nombre total et qualité des emplois créés ou perdus, par exemple)?

c) Quel effet ont-elles sur la création d'emplois pour les marins en général et les marins ressortissants de l'UE/EEE en particulier?

d) Quel effet ont-elles sur la création d'emplois dans le cadre des activités maritimes à terre des compagnies maritimes?

e) Quel effet ont-elles sur la création d'emplois dans les industries maritimes connexes dans leur ensemble?

f) Favorisent-elles une amélioration des qualifications des travailleurs, des conditions environnementales, des produits?

g) Ont-elles des effets positifs ou négatifs directs ou indirects sur d'autres aspects de l'activité économique des États membres (industries maritimes connexes à l'échelle régionale ou plus large, etc.)?

B.3.5 *Êtes-vous d'avis qu'il convient de réviser les orientations à la lumière de l'évolution du secteur? Ou pensez-vous plutôt que les orientations i) ne devraient pas être modifiées ou ii) devraient être abrogées de sorte que les règles générales relatives aux aides d'État s'appliquent? Quelles autres actions jugez-vous appropriées?*

B.3.6 *S'il vous semble nécessaire de réviser les orientations maritimes, quelles modifications – structure et éléments de fond, d'une part, et autres points mineurs, d'autre part – recommanderiez-vous et pourquoi?*

B.4. Aides accordées aux entreprises de transport maritime au titre d'autres instruments d'aides d'État – informations demandées aux autorités publiques

Les entreprises de transport maritime peuvent bénéficier d'aides au titre des instruments d'aides d'État horizontaux.

B.4.1 *Si des autorités publiques de votre État membre ont accordé des aides d'État à des compagnies maritimes au titre d'instruments autres que les orientations maritimes:*

a) Veuillez indiquer le montant total des aides (en millions d'EUR) accordées aux compagnies maritimes, sur une base annuelle entre 2004 et décembre 2011, au

titre des instruments d'aides d'État horizontaux, en précisant la base juridique et l'objectif.

b) Veuillez indiquer le pourcentage des aides accordées aux compagnies maritimes, sur une base annuelle entre 2004 et décembre 2011, au titre des orientations maritimes, d'une part, et au titre des instruments d'aides d'État horizontaux, d'autre part, en précisant la base juridique.

B.5. Distorsions de concurrence indues au sein de l'UE

B.5.1 *Estimez-vous qu'il existe, dans le secteur maritime de l'UE, des distorsions de concurrence dues à une interprétation/application incorrecte des orientations ou des décisions de la Commission? Veuillez étayer votre avis par des exemples concrets et des données chiffrées.*

B.5.2 *Comment évaluez-vous l'ampleur potentielle des courses aux subventions entre les États membres?*

B.5.3 *Existe-il, au sein de l'UE, des dispositions nationales relevant des orientations (taxe au tonnage, réductions ou exemptions des cotisations sociales et de l'impôt sur le revenu, par exemple) qui rendent un régime national d'aides d'État donné plus avantageux que les autres régimes établis dans l'UE? Quelles sont les dispositions/conditions particulières qui rendent ce régime plus avantageux?*

B.6. Champ d'application des orientations maritimes et activités éligibles

B.6.1 *Selon vous, est-il opportun que les remorqueurs et les dragueurs entrent dans le champ d'application des orientations maritimes? Dans l'affirmative, la règle des 50 % est-elle adéquate? Y aurait-il lieu d'augmenter ou de diminuer ce pourcentage? Quelles sont les règles/pratiques administratives nationales actuelles concernant ces types de navires?*

B.6.2 *À votre avis, est-il opportun que les câbliers (de pose), les navires de pose de conduites et les navires de recherche entrent dans le champ d'application des orientations maritimes? Dans l'affirmative, une règle similaire à la règle des 50 % appliquée aux remorqueurs et aux dragueurs devrait-elle être introduite? Quelles sont les règles/pratiques administratives nationales actuelles concernant ces types de navires?*

B.6.3 *Estimez-vous que d'autres types de navires/activités réalisées en mer devraient pouvoir bénéficier d'aides d'État au titre des orientations maritimes, comme par exemple les barges derricks⁶, les câbliers (de réparation), les navires supports de plongée, les navires de stimulation de puits de pétrole, les bateaux-pilotes⁷, les navires hydrographiques, les activités d'hydrographie et de construction en milieu marin, les navires de service offshore, les plateformes mobiles, etc. (liste non exhaustive)? Dans l'affirmative, une règle similaire à la règle des 50 % appliquée aux*

⁶ Ces barges, similaires à des navires grues, sont utilisées pour la construction de plateformes de forage en mer et conviennent bien pour le travail par mer forte.

⁷ Les bateaux-pilotes servent à amener les pilotes sur les navires de grande taille.

remorqueurs et aux dragueurs devrait-elle être introduite? Quelles sont les règles/pratiques administratives nationales actuelles concernant ces types de navires?

B.6.4 *Selon vous, les services de croisière devraient-ils pouvoir bénéficier d'aides d'État au titre des orientations maritimes? Dans quelle mesure les lois/pratiques administratives nationales permettent-elles déjà l'octroi d'aides en rapport avec l'exploitation de navires de croisière? Dans quelle mesure les activités proposées à bord de ces navires (casinos, centres de beauté et de remise en forme, services de loisirs et de spectacles, services hôteliers dans les ports, etc.) sont-elles secondaires par rapport au transport de passagers (activités connexes) ou représentent-elles les principales recettes de ces navires? Dans quelle mesure ces services sont-ils facturés séparément ou sont-ils inclus dans un prix forfaitaire? Dans quelle mesure le personnel de bord et de terre de ce secteur répond-il à des exigences identiques ou similaires à celles qui s'appliquent au transport maritime «classique» en matière de qualifications? Ce secteur est-il soumis à des contraintes de compétitivité en provenance de pays tiers?*

B.6.5 *À votre avis, les activités connexes au transport de marchandises et de passagers devraient-elles pouvoir bénéficier d'aides d'État au titre des orientations maritimes? Dans l'affirmative, quels types d'activités devraient être éligibles? Selon vous, la distinction établie jusqu'ici par la Commission entre les activités éligibles et non éligibles est-elle adéquate⁸? Quelle devrait être la définition des activités connexes aux fins de l'application des orientations maritimes?*

B.6.6 *Jugeriez-vous opportun, afin d'améliorer les conditions de vie à bord, d'inclure dans les orientations maritimes des dispositions permettant que les aides d'État servent à rembourser aux armateurs les coûts liés à l'utilisation de l'internet par les marins, pour leurs propres besoins, à bord des navires?*

B.6.7 *Avez-vous d'autres observations à formuler en ce qui concerne le champ d'application des orientations maritimes?*

C. TAXE AU TONNAGE ET AUTRES MESURES FISCALES

Le point 3.1 des orientations maritimes concerne le traitement fiscal réservé aux armateurs. Y sont notamment cités les exemples suivants de mesures fiscales qui

⁸ L'éligibilité des activités menées à bord des navires à passagers a été limitée à la consommation à bord de biens et de services inhérents à un voyage en mer et aux recettes provenant de la location de panneaux publicitaires à bord. Sur cette base, la Commission a refusé de considérer comme éligibles les bénéfices tirés des jeux d'argent, des casinos, de la vente de produits de luxe et d'excursions proposées aux passagers. Parallèlement, les bénéfices liés aux activités suivantes ont été jugés éligibles à la taxation au tonnage: la location de conteneurs, l'auto-assistance ou les coûts de manutention, de chargement et de déchargement des marchandises, le stockage et le dédouanement, la gestion de billetteries et de terminaux de passagers, la gestion de bureaux en rapport avec des activités maritimes assujetties à la taxe au tonnage. Enfin, tant pour le transport de marchandises que pour celui de passagers, les recettes que les armateurs tirent des comptes bancaires, des assurances et des opérations de couverture du risque de change ont été jugées éligibles à la taxation au tonnage.

constituent des aides pouvant être compatibles sous certaines conditions: i) la taxe au tonnage⁹, ii) l'amortissement accéléré des investissements consacrés aux navires ou iii) le droit de mettre en réserve les bénéfices résultant de la vente de navires, avec exemption d'impôts pendant un certain nombre d'années, à condition que ces bénéfices soient réinvestis dans des navires.

C.1.1 *D'après vous, ces mesures fiscales sont-elles encore nécessaires? Sont-elles nécessaires tant pour le transport de marchandises que pour celui de passagers? Veuillez justifier votre réponse pour chacune des trois mesures fiscales.*

C.1.2 *En tant qu'autorité publique, avez-vous déjà appliqué et appliquez-vous encore de telles mesures?*

C.1.3 *En tant qu'entreprise, avez-vous déjà bénéficié de telles mesures? Dans l'affirmative, veuillez préciser la durée et le montant de l'aide, les types de bénéficiaires, le niveau de taxation appliqué et les activités éligibles.*

C.1.4 *Estimez-vous que les avantages fiscaux accordés aux armateurs facilitent le développement de certaines activités économiques au sens de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité? Dans l'affirmative, dans quelle mesure?*

C.1.5 *Pouvez-vous fournir des éléments témoignant des changements provoqués par l'introduction de ces mesures dans un État membre donné (ou par les modifications ultérieures de ces mesures)?*

C.1.6 *Selon vous, conviendrait-il de subordonner d'une manière ou d'une autre l'éligibilité à la taxation au tonnage à l'emploi de marins de l'UE/EEE? Veuillez justifier votre réponse en fournissant des données chiffrées, des exemples concrets et des explications détaillées.*

Exigence relative au pavillon

Le même point des orientations maritimes contient une exigence relative au pavillon: les armateurs sont tenus d'immatriculer leurs navires additionnels dans l'UE s'ils veulent que la taxe au tonnage s'applique aussi à ces navires, dans des conditions très spécifiques uniquement.

C.1.7 *Selon vous, l'exigence relative au pavillon qui figure actuellement dans les orientations maritimes est-elle encore appropriée?*

C.1.8 *Dans la négative, pensez-vous que cette exigence devrait être plus stricte ou plus souple?*

C.1.9 *En tant qu'autorité publique, comment vérifiez-vous que cette exigence est respectée au niveau d'une compagnie/d'un groupe?*

C.1.10 *Pensez-vous qu'outre l'exigence relative au pavillon, il conviendrait d'introduire d'autres conditions à remplir pour pouvoir bénéficier de la*

⁹ Le système consistant à remplacer la taxation sur le chiffre d'affaires par une taxation au tonnage, de sorte que l'armateur paie une taxe calculée directement en fonction du tonnage qu'il exploite, quels que soient les profits ou les pertes effectifs de l'entreprise.

taxation au tonnage? Quelles pourraient être ces conditions? Par exemple, l'éligibilité à la taxation au tonnage devrait-elle être subordonnée à la disponibilité de places pour des élèves officiers (couchettes pour des élèves officiers à bord)? Veuillez justifier votre réponse en fournissant des données chiffrées, des exemples concrets et des explications détaillées.

Éligibilité des activités d'affrètement et de frètement

Pour ce qui est de **l'affrètement avec équipage**, la Commission a indiqué dans ses décisions qu'elle n'admettrait pas, pour la taxation au tonnage, des compagnies dont la flotte se compose entièrement de navires affrétés dotés de l'équipage d'autres compagnies¹⁰. Elle accepte cependant que la flotte d'une compagnie assujettie à la taxe au tonnage consiste pour 80 % au maximum en des navires affrétés dotés de l'équipage de tiers. Cette proportion peut aussi être portée à 90 %, mais dans des conditions strictes¹¹.

C.1.11 *Estimez-vous que les activités d'affrètement avec équipage répondent à un ou plusieurs objectifs des orientations? Dans quelle mesure un plafond élevé en la matière (80 %) se justifie-t-il?*

C.1.12 *En tant qu'autorité publique, comment vérifiez-vous que les conditions décrites ci-dessus sont remplies? Avez-vous rencontré des difficultés administratives dans l'application de ces conditions? En particulier, comment appliquez-vous les règles des 80 % et des 90 % en combinaison avec l'exigence selon laquelle au moins 60 % des navires de la flotte doivent battre pavillon de l'UE/EEE?*

Pour ce qui est de l'affrètement coque nue (c'est-à-dire **l'affrètement sans équipage**), la pratique constante de la Commission consiste à assimiler les navires concernés aux propres navires de l'armateur, ce dernier assurant tous les aspects de leur exploitation et assumant l'ensemble des responsabilités légales (assurances, obligations financières, etc.)

C.1.13 *Êtes-vous d'accord avec le principe d'assimilation des navires affrétés coque nue aux navires propres? Veuillez justifier votre réponse.*

Frètement avec équipage

C.1.14 *Dans le cadre de telles activités, l'équipage maintient-il à jour et développe-t-il, selon vous, des compétences essentielles qu'il pourra utiliser plus tard à terre, contribuant ainsi à l'amélioration du savoir-faire maritime et à la consolidation des industries maritimes connexes dans l'UE/EEE?*

C.1.15 *Les armateurs assurent-ils la gestion commerciale de leurs navires?*

¹⁰ Voir par exemple le point 19 de la décision de la Commission dans l'affaire C2/2008 – modification du régime de taxation au tonnage – Irlande.

¹¹ Conformément à l'article 2 de la décision de la Commission dans l'affaire C 2/08 – modification du régime de taxation au tonnage – Irlande, les conditions suivantes doivent être remplies: «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.»

C.1.16 *En tant qu'autorité publique, appliquez-vous le régime de taxation au tonnage à ce type d'activités? Dans l'affirmative, dans quelles conditions? Veuillez fournir une copie de la législation nationale applicable en la matière.*

Frètement coque nue

C.1.17 *Quelles conditions devraient être introduites pour faire en sorte que ce type d'activités ne soit éligible qu'en cas de surcapacité temporaire? Quelles devraient être les limites dans le temps (de manière à ne pas couvrir une surcapacité structurelle)? Faudrait-il définir un plafond pour ce qui est du pourcentage du tonnage assujéti à la taxe au tonnage?*

C.1.18 *En tant qu'autorité publique, appliquez-vous un régime de taxation au tonnage à ce type d'activités? Dans l'affirmative, dans quelles conditions? Veuillez également fournir les dispositions juridiques nationales applicables en matière de frètement coque nue.*

C.1.19 *Convient-il d'introduire des garanties supplémentaires à cet égard, outre la condition selon laquelle le frètement coque nue ne peut être autorisé qu'en cas de surcapacité à court terme, ou, au contraire, faudrait-il davantage de souplesse en la matière?*

Éligibilité des recettes des pools¹²

C.1.20 *En tant qu'autorité publique, avez-vous déjà appliqué la taxe au tonnage à des gestionnaires de pool? Dans l'affirmative, dans quelles conditions?*

C.1.21 *Selon vous, est-il suffisant, pour que les recettes d'un gestionnaire de pool soient éligibles à la taxation au tonnage, que les navires faisant partie du pool battent pavillon de l'UE/EEE ou que la gestion de leur équipage et leur gestion technique soient effectuées sur le territoire de l'UE/EEE?*

C.1.22 *À votre avis, faudrait-il exiger que les gestionnaires de pool soient les propriétaires et assurent tous les aspects de l'exploitation (c'est-à-dire la gestion commerciale, la gestion technique et la gestion de l'équipage) d'un certain nombre ou pourcentage des navires qu'ils gèrent pour pouvoir bénéficier de la taxation au tonnage? Dans l'affirmative, quel devrait être ce nombre ou pourcentage? Veuillez justifier votre réponse en fournissant des données chiffrées et des explications détaillées.*

Éligibilité à la taxation au tonnage des plus-values provenant d'actifs en rapport avec le transport maritime; traitement réservé aux plus-values liées à d'anciens navires ou autres actifs suramortis – informations demandées aux autorités publiques

¹² Un pool maritime est défini comme étant une entreprise commune entre armateurs ayant pour objet la mise en commun et la gestion centralisée de navires de types similaires, ainsi que la recherche de débouchés pour ces navires comme s'ils formaient une seule entité (négociation de contrats d'affrètement au voyage, à temps ou autres), les recettes étant mises en commun puis redistribuées aux armateurs, Murray, K, *Shipping Pools and EC Competition Law; A Guide for the Shipping Industry*, Londres, 2-4 mars 1994.

C.1.23 *Dans quelle mesure et dans quelles conditions les plus-values provenant d'actifs en rapport avec le transport maritime devraient-elles être assujetties à la taxe au tonnage, et pourquoi? La réglementation fait-elle une différence entre les actifs achetés avant et après le début de l'assujettissement de la compagnie/du navire à la taxe au tonnage?*

C.1.24 *Vos autorités appliquent-elles des mesures transitoires lorsque des compagnies passent de l'impôt sur les sociétés à la taxe au tonnage, en particulier lorsqu'elles ont accumulé des «passifs d'impôt cachés» avant de commencer à être assujetties à la taxe au tonnage (par exemple parce qu'elles ont fait usage d'un amortissement accéléré ou d'autres avantages fiscaux dans le contexte de l'impôt sur les sociétés)? Dans l'affirmative, veuillez décrire ces mesures de manière détaillée.*

C.1.25 *La réglementation nationale actuelle fait-elle une différence entre les actifs achetés avant et après le début de l'assujettissement à la taxe au tonnage?*

C.1.26 *Veuillez fournir des copies de la législation régissant les questions susmentionnées et expliquer en détail la procédure applicable.*

Application de mesures de séparation des comptabilités – informations demandées aux autorités publiques

Les mesures de séparation des comptabilités appliquées dans le contexte de la taxe au tonnage visent à empêcher une «sélection à la carte» par les compagnies assujetties à cette taxe (qui pourraient, par exemple, choisir une période donnée pour payer ladite taxe parce qu'elle est la plus avantageuse), la création artificielle de crédits d'impôt (provenant, par exemple, d'un suramortissement) ou l'évasion fiscale par la distorsion des transactions intragroupe¹³.

C.1.27 *Veuillez décrire les éventuelles mesures de séparation des comptabilités que vos autorités appliquent, en mentionnant la base juridique sur laquelle elles se fondent, et fournir une copie du ou des textes juridiques prévoyant ces mesures.*

C.1.28 *Selon vous, ces mesures de séparation des comptabilités sont-elles suffisantes pour empêcher que les aides d'État débordent des activités éligibles sur des activités non éligibles? Veuillez justifier votre réponse.*

C.1.29 *Rencontrez-vous des difficultés administratives dans l'application de ces mesures?*

¹³ Sur la base du point 3.1, dix-neuvième alinéa, des orientations maritimes, la Commission a accepté, dans sa pratique décisionnelle, les caractéristiques suivantes dans une série de régimes de taxation au tonnage: i) le contrôle des transactions commerciales entre secteurs séparés sur le plan comptable, sur la base du principe du prix de pleine concurrence; ii) des règles régissant la juste répartition des dépenses d'investissement entre les activités éligibles et les activités non éligibles; iii) des règles régissant la juste affectation des produits entre les activités éligibles et les activités non éligibles; iv) le principe du tout ou rien pour les groupes maritimes pour une période de verrouillage de dix ans.

C.1.30 *Quelles sanctions appliquez-vous pour prévenir toute utilisation abusive du système de taxation au tonnage?*

D. COUTS SALARIAUX

Le point 3.2 des orientations maritimes prévoit deux mesures: i) la réduction des cotisations sociales des marins de l'UE naviguant sur des navires immatriculés dans l'UE; ii) la réduction de l'impôt sur le revenu pour les marins de l'UE naviguant sur des navires immatriculés dans l'UE.

D.1.1 *D'après vous, les deux mesures décrites ci-dessus sont-elles encore nécessaires? Veuillez justifier votre réponse pour chacune des deux mesures.*

D.1.2 *À votre avis, les conditions d'éligibilité des marins et des navires (enregistrement/immatriculation dans l'UE) définies à ce point sont-elles suffisantes et garantissent-elles le respect des objectifs des orientations maritimes?*

D.1.3 *Avez-vous accordé (si vous êtes une autorité publique) ou obtenu (si vous êtes une entreprise) une aide à l'emploi sur la base du règlement général d'exemption par catégorie (RGEC)¹⁴? Dans l'affirmative, veuillez préciser le montant de l'aide, les types de bénéficiaires et les activités éligibles.*

D.1.4 *Selon vous, dans quelle mesure une telle aide contribue-t-elle à l'emploi des marins et, en particulier, des marins de l'UE et/ou au renforcement de la compétitivité des armateurs européens? Veuillez justifier votre réponse en fournissant des données chiffrées, des exemples et des explications.*

D.1.5 *Pensez-vous que les mesures d'aide d'État devraient être ciblées sur une certaine catégorie de main-d'œuvre (par exemple, les officiers très qualifiés)?*

E. RELEVÉ DES EQUIPAGES

Le point 4 des orientations maritimes prévoit le paiement ou le remboursement par l'État membre des coûts de rapatriement des marins de l'UE travaillant sur des navires immatriculés dans l'UE (relève des équipages).

E.1.1 *Cette disposition n'ayant guère été utilisée, la jugez-vous encore nécessaire? Consentiriez-vous à sa suppression? Veuillez justifier votre réponse.*

¹⁴ Règlement (CE) n° 800/2008 de la Commission du 6 août 2008 déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché commun en application des articles 87 et 88 du traité (règlement général d'exemption par catégorie), JO L 214 du 9.8.2008, p. 3.

F. AIDE A LA FORMATION

Le point 7 des orientations maritimes permet d'octroyer une aide à la formation aux marins, en sus de l'article 39 du RGEC¹⁵.

F.1.1 *Pourriez-vous fournir une liste des cas dans lesquels l'article 39, paragraphe 2, du RGEC, l'article 4, paragraphe 6, du règlement d'exemption par catégorie relatif aux aides à la formation et/ou le point 7 des orientations maritimes ont été appliqués à l'aide à la formation dans le domaine maritime, en indiquant les montants estimatifs correspondants?*

F.1.2 *Pensez-vous que cette disposition des orientations maritimes est encore nécessaire ou que les règles du RGEC suffiraient?*

F.1.3 *Si cette disposition est maintenue, conviendrait-il, selon vous, d'y apporter des modifications?*

G. TRANSPORTS MARITIMES A COURTE DISTANCE

Le point 10 des orientations maritimes permet l'octroi d'une aide au démarrage en faveur de services de transport maritime à courte distance¹⁶ nouveaux ou améliorés, sous certaines conditions.

G.1.1 *Cette disposition n'ayant été utilisée qu'une seule fois, la jugez-vous encore nécessaire? Consentiriez-vous à sa suppression? Veuillez justifier votre réponse.*

G.1.2 *Pensez-vous que les États membres devraient avoir la possibilité d'accorder une aide au démarrage en faveur de services de transport maritime à courte distance ou de services d'«autoroutes de la mer» même si aucun financement de l'UE n'a été et ne sera demandé pour ces services au titre du programme Marco Polo II ou du RTE-T? Veuillez justifier votre réponse en fournissant des données chiffrées concernant les défaillances du marché décelées.*

G.1.3 *Les autoroutes de la mer représentent la dimension maritime des réseaux transeuropéens de transport. Sous le régime actuel¹⁷, les États membres peuvent accorder, en faveur de services d'autoroutes de la mer, une aide d'État complémentaire de plus forte intensité et de plus longue durée que celles prévues par les orientations maritimes. Selon vous, faudrait-il maintenir ou modifier cette possibilité dans le futur?*

¹⁵ Règlement (CE) n° 800/2008 de la Commission du 6 août 2008 déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché commun en application des articles 87 et 88 du traité (règlement général d'exemption par catégorie), JO L 214 du 9.8.2008, p. 3.

¹⁶ Cette notion correspond à «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».

¹⁷ Conformément à la communication de la Commission fournissant des orientations sur les aides d'État complétant le financement communautaire pour le lancement des autoroutes de la mer (2008/C 317/08 du 12.12.2008).

G.1.4 *Estimez-vous que les routes de transport maritime à courte distance vers des pays ne faisant pas partie de l'UE devraient pouvoir bénéficier d'une aide au démarrage dans certains cas (par exemple s'il s'agit de routes vers des régions ultrapériphériques)?*

H. APPLICATION DU PLAFOND – INFORMATIONS DEMANDEES AUX AUTORITES PUBLIQUES

Le point 11 des orientations maritimes définit un plafond général applicable aux aides pouvant être accordées en application des points 3 à 6 des orientations.

H.1.1 *Jugez-vous le plafond applicable aux aides adéquat?*

H.1.2 *Le plafond devrait-il être défini différemment? Que proposez-vous à cet égard?*

H.1.3 *Veillez fournir une copie des **dispositions nationales** applicables pour ce qui est du contrôle du plafond.*

H.1.4 *Veillez préciser **comment vous calculez le plafond**. Entre autres, expliquez comment vous appliquez le plafond en cas de mesures d'aide aux investissements: comptez-vous la totalité du montant de l'aide l'année d'acquisition de l'actif ou répartissez-vous le montant de l'aide sur la durée de vie de l'actif? Comment traitez-vous, aux fins du plafond (le cas échéant), les mesures d'allégement liées à des navires suramortis par le passé et désormais assujettis à la taxe au tonnage (en particulier les mesures d'allégement liées à des passifs d'impôt cachés résultant de suramortissements antérieurs)? Pourquoi? Quel traitement proposeriez-vous de réserver à ce type de mesures (y compris en matière de calcul) dans le contexte d'une clarification éventuelle des règles lors de la révision des orientations?*

H.1.5 *Calculez-vous le plafond au niveau de chaque compagnie (ou de chaque groupe, si l'ensemble du groupe est éligible à la taxation au tonnage) ou au niveau de l'ensemble du secteur?*

H.1.6 *Dans quelle mesure le plafond fixé dans les orientations est-il utilisé dans votre État membre dans la pratique (autrement dit, l'intensité maximale des aides est-elle accordée ou les aides octroyées sont-elles inférieures)?*

H.1.7 *Quels types de difficultés administratives rencontrez-vous dans l'application du plafond?*

H.1.8 *Le cas échéant, quels autres types de clarifications estimez-vous nécessaires concernant l'application du plafond?*

I. OBLIGATIONS EN MATIERE DE NOTIFICATION ET DE RAPPORTS – EVALUATION DEMANDEE AUX AUTORITES PUBLIQUES

Le point 12 des orientations maritimes définit des obligations spécifiques en matière de notification et de présentation de rapports.

I.1.1 *Quelle est votre expérience concernant le respect de ces dispositions?*

I.1.2 *Selon vous, existe-t-il d'autres mesures pour garantir le respect des dispositions des orientations maritimes?*