

ÁLLAMI TÁMOGATÁS – FRANCIAORSZÁG

C 46/2004. (ex NN 65/2004) számú Állami támogatás – gazdasági érdekcsoportok: egyes vállalatok nyereségének kedvező, a Költségvetési Minisztérium által elfogadott amortizációs rendszer

Felhívás észrevételek benyújtására az EK Szerződés 88. cikke (2) bekezdésének megfelelően

(2005/C 89/06)

(EGT vonatkozású szöveg)

A Bizottság 2004.12.14-án kelt levélében – amelyet hiteles nyelven ezen összefoglalóhoz mellékeltek – értesítette döntéséről Franciaországot, amely szerint a fent említett intézkedést illetően az EK Szerződés 88. cikke (2) bekezdésében meghatározottak értelmében megindítja az eljárást.

Az érdekelt felek benyújthatják észrevételeiket azon intézkedésre vonatkozólag, amellyel szemben a Bizottság eljárást indít, mégpedig ezen összefoglaló illetve a mellékelt levél kihirdetési dátumát követő egy hónapon belül a következő címre:

Európai Bizottság (Commission européenne)
Direction générale Concurrence
Greffe des aides d'Etat
B-1049 Bruxelles
Télécopie: (32-2) 296 12 42

Az észrevételeket közölni fogják Franciaországgal. Az észrevételeket benyújtó érdekelt felek – kérésük okainak megnevezésével – kérhetik, hogy azonosságukat bizalmasan kezeljék.

ÖSSZEFOGLALÁS

Eljárás

A Bizottság két információ iránti kérelemmel fordult a francia hatóságokhoz az ún. „groupements d'intérêt économique fiscal”-k (adózási célú gazdasági egyesülések, a továbbiakban: „adózási célú GIE”) 1998. július 2-i (98-546. számú) törvény által létrehozott rendszerét illetően. A francia hatóságok 2004. május 3-án (A/ 33117) és 2004. augusztus 2-án (A/36007) kelt levelükben válaszoltak. A francia hatóságok 1998. március 16-án kelt levelükben (A/32232) küldtek értesítést a kérdéses rendszerről. Ezen értesítés az EK-Szerződés 88. cikke (3) bekezdése értelmében nem tekinthető a Bizottságnál tett előzetes értesítésnek, ezért jogellenes támogatásra került sor.

Ágazatok	Jóváhagyási kérelmek	Jóváhagyásról szóló határozat
Tengeri szállítási befektetések	142	110
Légi szállítási befektetések	32	18
Vasúti szállítási befektetések	5	2
Ipari befektetések	7	3
Úrkutatási befektetések	3	0

Az intézkedés leírása

A francia adótörvénykönyv (a továbbiakban: „CGI”) előírja, hogy az adóból leírható értékcsökkenés nem haladhatja meg a GIE által beszedett bérleti díj összegét, amelyből levonták a bérbe adott vagyontárgyhoz kapcsolódó egyéb díjakat.

A CGI 39 CA. cikke ezen elvtől való mentességről rendelkezik. Ennek megfelelően az adózási célú GIE által végrehajtott „jelentős gazdasági és társadalmi érdekekkel” bíró pénzügyi műveletekre nem vonatkozik az értékcsökkenési korlátozás. A 39 CA. cikk által előírt mentességet a Költségvetési Minisztérium jóváhagyásával ítélik oda.

A francia hatóságok a Bizottság kérésére megküldték a rendszer kedvezményezettjeinek ágazatonként lebontott listáját.

Az intézkedés értékelése

A Bizottság jelenleg úgy véli, hogy az intézkedés az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülhet. Az intézkedés először is előnyt biztosít az adózási célú GIE-k tagjai számára az adóköteles nyereségek csökkentése és a tőkenyereség-adók alóli mentesség révén. Továbbá úgy tűnik, hogy az intézkedés által a bérbe adott vagyontárgy végfelhasználói – általában fuvarozási vállalkozások, különösen a tengeri szállítási ágazatban – előnyben részesülnek. Másodszorban az intézkedést állami forrásból biztosítják a nyereség csökkentése és az adó alóli mentesség révén, ami az állami bevételekre nézve veszteséggel jár. Harmadszorban az intézkedés kihatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre, mivel olyan vállalkozásokat érint, melyek jelentős Közösségen belüli kereskedelmet lebonyolító ágazatokban tevékenykednek.

A Bizottság jelenleg úgy véli, hogy ez esetben az EK-Szerződés 87. cikke (2) és (3) bekezdésében meghatározott mentességek egyike sem alkalmazható. A rendszer nem felel meg a regionális célú támogatások irányelveinek⁽¹⁾, a nagybefektetési projektekre irányuló regionális célú támogatások multiszektorális keretrendszerének⁽²⁾, a környezetvédelmi támogatások közösségi iránymutatására vonatkozó rendelkezéseknek⁽³⁾ és a tengeri szállításra irányuló állami támogatások közösségi iránymutatásai által előírt feltételeknek⁽⁴⁾. A Bizottság számos alkalommal megállapította, hogy a szállítójárművek vagy ingó vagyontárgyak vásárlásához nyújtott támogatások elvileg nem voltak összeegyeztethetőek a közös piaccal.

A 659/1999/EK tanácsi rendelet 14. cikke értelmében minden jogellenes támogatás visszavehető a kedvezményezettől.

A LEVÉL SZÖVEGE

„Par la présente, la Commission a l'honneur d'informer la France qu'après avoir examiné les informations fournies par vos autorités sur la mesure citée en objet, elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE.

1. PROCÉDURE

- (1) Par lettre du 19 février 2004 (D/51178) la Commission a adressé une demande d'information aux autorités françaises concernant le dispositif de crédit-bail fiscal en faveur de certaines entreprises agréées par le Ministre du Budget mis en place par la loi du 2 juillet 1998 (n° 98-546). Par lettre du 18 mars 2004 les autorités françaises ont demandé une extension du délai pour fournir les renseignements nécessaires. La réponse des autorités françaises a été reçue par lettre du 3 mai 2004 (A/33117). Par lettre du 6 juillet 2004 (D/54933) la Commission a demandé des informations supplémentaires. La réponse a été reçue le 2 août 2004 (A/36007).
- (2) Dans une lettre du 16 mars 1998 (A/32232) les autorités françaises ont informé la Commission de l'introduction prévue d'un dispositif limitant l'amortissement des biens donnés en location afin de lutter contre l'utilisation de ce mécanisme à seule fin d'optimisation fiscale et prévoyant un exception à cette limitation. Selon les autorités françaises que le dispositif ne semblait pas constituer une aide d'Etat devant faire l'objet d'une notification préalable auprès de la Commission. Il s'ensuit que cette information ne peut être considérée comme une notification au sens de l'article 88, paragraphe 3, du traité.

⁽¹⁾ HL C 74., 1998.3.10.

⁽²⁾ HL C 70., 2002.3.19. (előzőleg a nagybefektetési projektekre irányuló regionális célú támogatások multiszektorális keretrendszer, HL C 107., 1998.4.7.).

⁽³⁾ HL C 37., 2001.2.3. (előzőleg a környezetvédelmi állami támogatások közösségi iránymutatása, HL C 72., 1994.3.10.).

⁽⁴⁾ HL C 13., 2004.1.17. (előzőleg a tengeri szállításra irányuló állami támogatások közösségi iránymutatásai, HL C 205., 1997.7.5.).

2. DESCRIPTION DU RÉGIME

- (3) L'article 39 C du Code général des impôts (ci-après «CGI») prévoit que l'amortissement fiscalement déductible ne peut excéder le montant du loyer perçu par le GIE, diminué des autres charges afférentes au bien donné en location.
- (4) Une dérogation à ce principe a été introduite par l'article 77 de la loi du 2 juillet 1998 (n° 98-546) qui met en place un système d'amortissement favorable au profit de certaines entreprises agréées par le ministère du budget (ci-après «GIE fiscal») ⁽⁵⁾. Cette dérogation figure à l'article 39 CA du CGI, aux termes duquel les opérations de financement présentant un intérêt économique et social significatif ne sont pas soumises à la limitation d'amortissement et peuvent être réalisées par l'intermédiaire d'un GIE (Groupement d'intérêt économique). Le bien financé doit être amortissable selon le mode dégressif sur une durée d'au moins huit ans et l'investissement doit présenter un intérêt économique et social significatif. Le prix d'acquisition du bien doit correspondre au prix de marché. Les coefficients d'amortissement dégressif habituels sont majorés d'un point. L'utilisateur final doit être une société exploitant le bien dans le cadre de son activité habituelle et doit pouvoir acquérir le bien à titre permanent à la fin du crédit-bail.
- (5) Le GIE, constitué généralement par des établissements financiers, acquiert le bien à financer, lequel doit être acquis au prix de marché, et le donne en crédit-bail à l'utilisateur. Les loyers versés par l'utilisateur et le prix de levée de l'option d'achat en fin de contrat permettent au GIE de couvrir son propre financement, intérêts et capital compris.
- (6) En raison des amortissements dégressifs et des frais financiers qui, par définition, sont concentrés sur les premières années d'utilisation du bien, les résultats du GIE sont fortement déficitaires au cours de ces années et deviennent bénéficiaires au cours d'une seconde période, lorsque le montant des loyers perçus excède le total des charges constatées (amortissements et frais financiers compris). Dès lors que le GIE relève du régime des sociétés de personnes, les déficits qu'il constate au cours de ses premières années d'activité viennent en déduction des bénéfices imposables réalisés par ses membres à raison de leurs activités courantes. Selon les autorités françaises les économies d'impôt ainsi obtenues par les établissements financiers durant les premières années de l'opération sont compensées par les suppléments d'impôt qui apparaissent ensuite lorsque le GIE réalise des bénéfices. Cependant, ce décalage dans le temps permet de dégager un gain de trésorerie utilisé par le GIE pour offrir des conditions financières plus favorables aux utilisateurs des biens.
- (7) Le régime prévoit aussi la rétrocession à l'utilisateur du bien des deux tiers de l'avantage fiscal retiré par le GIE. Cette rétrocession est effectuée sous forme de diminution de loyer ou de minoration du montant de l'option d'achat. Enfin, la revente du bien par le GIE à l'utilisateur, lorsque les deux tiers de la durée normale d'utilisation du bien sont écoulés, fait l'objet d'une exonération des plus-values de cession. En principe, les biens éligibles doivent être acquis à l'état neuf mais les navires d'occasion font l'objet d'une exception.

⁽⁵⁾ Ou autres «véhicules fiscaux transparents».

(8) En ce qui concerne la notion d'intérêt économique et social significatif dont la démonstration par le demandeur est nécessaire pour profiter de la dérogation, les autorités françaises ont indiqué qu'il n'existait pas de lignes directrices pour évaluer cet intérêt et que l'examen se faisait à la lumière des retombées indirectes de l'investissement sur le bassin d'emploi, les conditions de concurrence, le développement de l'activité dans la zone économique concernée.

(9) Les autorités françaises estiment que la Commission a elle-même considéré dans sa décision du 8 mai 2001 ⁽⁶⁾ que les Groupements d'intérêt économique et les avantages fiscaux qui peuvent découler de leur application ne constituent pas des aides d'État. À la demande de la Commission, les autorités françaises ont également fourni une liste des bénéficiaires du régime par secteur d'activité.

Secteurs	Demandes d'agrément	Décision d'agrément
Investissements maritimes	142	110
Investissements aéronautiques	32	18
Investissements ferroviaires	5	2
Investissements industriels	7	3
Investissements spatiaux	3	0

(10) En ce qui concerne l'application du régime au secteur du transport maritime les autorités françaises ont indiqué que, c'est dans un contexte marqué à la fois par le souci d'enrayer la stagnation du nombre des navires de commerce immatriculés dans les registres français et par la volonté de réduire la dépense fiscale, que le législateur a adapté le crédit-bail fiscal au secteur du transport maritime.

3. APPRÉCIATION DU RÉGIME AU REGARD DE L'ARTICLE 87 DU TRAITÉ

(11) La Commission considère à ce stade, que le régime du GIE fiscal est un régime d'aide au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, car il semble satisfaire cumulativement les critères développés ci-après.

(12) En premier lieu, la mesure doit procurer un avantage qui allège les charges qui grèvent normalement le budget des entreprises. Cet avantage doit être sélectif en ce qu'il favorise certaines entreprises.

(13) En second lieu, l'avantage doit être octroyé au moyen de ressources de l'État.

(14) En troisième lieu, la mesure en cause doit affecter la concurrence et les échanges entre les États membres.

3.1. Existence d'un avantage

(15) Le recours au GIE fiscal concerne trois acteurs: le GIE lui-même, l'utilisateur du bien financé et l'investisseur qui est le membre du GIE et finance le bien.

(16) Le GIE lui-même, au niveau duquel est pratiqué l'amortissement déplafonné, mais dont les résultats sont imposables entre les mains de ses membres en proportion des droits qu'ils y détiennent. N'étant pas redevable de l'impôt, le GIE ne semble pas devoir être regardé comme le bénéficiaire de l'avantage fiscal.

(17) Pour l'investisseur, membre du GIE, l'avantage est constitué par la diminution des bénéfices imposables (et par conséquent la diminution de l'impôt dû) et par la possibilité de déduire de ses propres résultats le déficit constaté au niveau du GIE. La disposition dérogatoire — l'article 39 CA du CGI — prévoit que certaines opérations de financement présentant un intérêt économique et social significatif ne sont pas soumises à la limitation de l'amortissement fiscalement déductible prévue par l'article 39 C. Les membres du GIE peuvent ainsi imputer durant la première période de la dépréciation du bien pendant laquelle les résultats du GIE sont déficitaires, le résultat négatif du GIE sur les bénéfices réalisés dans le cadre de leurs activités courantes, sans tenir compte de la limitation établie par l'article 39 C. L'avantage est d'autant plus important que le coefficient «normal» applicable à la dépréciation des biens du même type est augmenté d'un point. Selon les autorités françaises la majoration a pour objectif de renforcer la performance du dispositif. Cet avantage fiscal doit être diminué des cotisations supplémentaires d'impôt que les membres du GIE auront à subir durant la seconde période de la dépréciation du bien, lorsque le résultat du GIE redevient bénéficiaire.

(18) Les autorités françaises ont avancé l'argument que les économies d'impôt obtenues ainsi durant les premières années de l'opération sont neutralisées par les suppléments d'impôt qui sont constatés ultérieurement lorsque le GIE commence à réaliser des bénéfices (les loyers payés excèdent les annuités d'amortissement). Toutefois, il y a lieu d'observer que même dans le cas d'une hypothétique neutralisation, les investisseurs participant aux GIE fiscaux sont favorisés par rapport aux entités soumises au régime de droit commun qui n'ont pas la possibilité de se prévaloir de l'imputation susmentionnée, puisque l'article 39 CA du CGI limite la déduction de l'amortissement au montant du loyer perçu par le GIE.

(19) En outre, les membres du GIE doivent rétrocéder deux tiers de cet avantage à l'utilisateur du bien, néanmoins il garde un tiers qui constitue son propre avantage. Ils restent les bénéficiaires de l'avantage fiscal résultant du déplafonnement de l'amortissement, même si cet avantage est ramené au tiers de son montant net actualisé, le reste venant en déduction du loyer versé par l'utilisateur. Par ailleurs, le GIE fiscal peut également bénéficier, le cas échéant, d'une exonération des plus-values, en cas d'une cession anticipée du bien.

⁽⁶⁾ JO L 12 du 15.1.2002, p. 33.

(20) L'utilisateur du bien financé, lequel déduit de son bénéfice imposable la charge que constitue le loyer versé au GIE. Dans la mesure où ce loyer est diminué d'une partie de l'avantage fiscal résultant du montage financier, cet utilisateur reçoit un avantage financier sous forme de réduction de charge. Mais cette réduction de charge déductible se traduit par une augmentation de sa base imposable et donc de l'impôt dû. Par voie de conséquence, l'utilisateur ne semble pas recevoir d'avantage fiscal. Toutefois, l'avantage pour l'utilisateur du bien semble résulter de l'obligation pour les membres du GIE de lui rétrocéder les deux tiers de son propre avantage. Par le biais de ce mécanisme, l'utilisateur final voit les charges, grevant son budget du fait de la souscription du crédit-bail avec le GIE fiscal, diminuées.

3.2. Sélectivité

(21) À ce stade, la Commission estime que plusieurs indices de sélectivité peuvent être relevés:

(22) En premier lieu, la Commission constate que le bénéfice de la mesure est conditionné à l'octroi d'un agrément préalable du Ministre du Budget afin de vérifier que l'investissement présente un intérêt économique et social significatif. Bien que l'article 77 de la loi du 2 juillet 1998 mentionne cette notion, elle ne fait selon les autorités françaises l'objet d'aucun décret ou circulaire en vue de définir précisément son champ d'application. En particulier, le critère d'« intérêt économique et social du projet, notamment en matière d'emploi » paraît vague, étant donné qu'il n'existe aucun lien précis entre l'impact en termes d'emploi et le montant de l'investissement réalisé. Les autorités françaises ont admis qu'il n'y avait aucun texte législatif ou réglementaire traitant de cette condition d'une manière plus détaillée. La Commission ne peut donc exclure à ce stade que le Ministre du Budget dispose d'un pouvoir discrétionnaire d'appréciation au sens du point 12 de la Communication de la Commission sur l'application des règles en matière d'aides d'État aux mesures relevant de la fiscalité directe des entreprises (7). L'existence d'un pouvoir discrétionnaire semble permettre aux autorités de l'État membre de sélectionner les bénéficiaires d'un régime d'aide selon des critères subjectifs. Or, les statistiques fournies par les autorités françaises font apparaître que certains dossiers ont fait l'objet de refus en raison de l'absence d'un intérêt économique et social significatif.

(23) En deuxième lieu, un second élément qui considéré ensemble avec l'élément discrétionnaire, est susceptible de renforcer le caractère sélectif du régime en cause résulte de la circonstance qu'en pratique les entreprises utilisatrices des biens sont principalement d'entreprises actives dans le secteur du transport. D'après le dispositif, les utilisateurs finals des biens doivent être des sociétés qui exploitent le bien dans le cadre de leur activité habituelle. En effet, compte tenu de la durée d'amortissement de 8 ans fixée par la loi, les biens en mesure de bénéficier du régime sont essentiellement des moyens de transport tels que les trains (15 ans), les avions (13 ans) et les navires (8 ans). Cette démarche des autorités françaises a eu pour effet de concentrer l'impact du régime sur le secteur du

transport et en particulier du transport maritime. Cet aspect est confirmé par les réponses fournies par les autorités françaises aux questions posées par la Commission. Les informations fournies montrent clairement qu'en pratique la plupart des demandes d'agrément pour bénéficier du régime dérogatoire concernent les investissements dans le secteur du transport (182 sur 189 des demandes d'agrément reçues concernent le secteur du transport ferroviaire, aérien, maritime ou spatial). En outre, le secteur maritime représente à lui seul 75 % des dossiers présentés au Ministre du Budget pour obtenir son agrément. Cette part monte à 82 % si l'on considère le total des agréments accordés. D'ailleurs, les travaux parlementaires relatifs à la mesure en cause (8) laissent entendre que l'objectif recherché est d'aider la flotte commerciale maritime française. Ceci semble être confirmé par le fait que seuls les navires font l'objet d'une exception qui leur permet de bénéficier du régime dérogatoire même dans le cas où il ne s'agit pas d'un bien acquis à l'état neuf.

(24) Il est vrai que la durée de huit ans permet de réserver l'avantage aux biens d'équipement lourds pour lesquels le retour sur investissement nécessite un délai long. C'est un argument qui justifie économiquement le principe de l'application de cette condition. En effet, il est de jurisprudence constante que pour être qualifiée de mesure générale et donc échapper à l'interdiction de l'article 87 du traité, une mesure fiscale sélective doit pouvoir être justifiée par la nature et l'économie du système fiscal (9). Néanmoins, les autorités françaises n'ont fourni aucun argument qui puisse justifier cette dérogation par la nature ou l'économie du système fiscal français.

(25) En dernier lieu, seules peuvent bénéficier du régime les entreprises membres d'un GIE, ayant acquis des biens meubles à l'état neuf ayant une durée d'amortissement supérieure à 8 ans. Dès lors, toutes les entreprises dans une situation similaire qui investissent dans un bien avec une durée d'amortissement inférieure à 8 ans ou, si la durée est supérieure à 8 ans, qui ne remplissent pas le critère de l'intérêt économique et social significatif mentionné précédemment, sont exclues du bénéfice de la mesure en cause. En pratique, la Commission estime à ce stade que ce dispositif peut avoir pour effet de restreindre le nombre des bénéficiaires potentiels principalement aux seules entreprises disposant d'actifs permanents significatifs.

(26) Au vu de l'ensemble des considérations qui précèdent, la Commission estime que le régime en cause est susceptible de constituer un régime sélectif bien que l'article 39 CA du CGI n'empêche d'autres secteurs industriels de bénéficier du mécanisme susvisé. En effet, la Cour de justice a considéré dans son arrêt du 12 juillet 1990 (10) que le fait qu'une mesure soit en théorie ouverte à tous les secteurs n'exclut pas son caractère sélectif, à partir du moment où la mesure favorise en pratique un secteur déterminé. Ce raisonnement a été confirmé par le récent arrêt GEMO (11), où la Cour a qualifié de sélectif un régime bénéficiant aux activités d'élevage et d'abattage qui a, très accessoirement, également bénéficié à d'autres activités.

(8) Rapport n° 449 (1997-1998) de MM. Alain LAMBERT et Philippe MARINI, fait au nom de la commission des finances, déposé le 26 mai 1998.

(9) CJCE 2 juillet 1974 dans l'affaire C-173/73 Italie/Commission.

(10) CJCE 12 juillet 1990, Société CdF Chimie azote et fertilisants SA et Société chimique de la Grande Paroisse SA contre Commission, aff. C-169/84, Rec. p. I-3083.

(11) 20 novembre 2003, aff. C-126/01.

(7) JO C 384 du 10.12.1998.

(27) Enfin, il convient de rappeler que la Commission s'est déjà prononcée sur la nature d'aides d'État de montages fiscaux similaires à celui mis en place par l'article 39 CA du CGI quant à leur mécanisme, mais fondés sur une autre base juridique — l'article 199 *undecies* B du Code général des impôts ⁽¹²⁾. En outre, la décision de la Commission du 8 mai 2001 susmentionnée invoquée par les autorités françaises ne peut pas constituer un précédent dans le cas d'espèce, d'une part car le régime examiné ici est différent de celui qui a fait l'objet de cette décision et d'autre part car cette décision avait pour objet d'examiner la compatibilité non pas des mesures en question mais de l'aide à la restructuration en faveur de *Brittany Ferries*.

(28) Par conséquent, il apparaît que le régime du GIE fiscal est susceptible de favoriser certaines entreprises en leur conférant de manière sélective les avantages fiscaux évoqués. Cette différenciation ne peut pas être justifiée par la nature ou l'économie du système fiscal français, puisque, en l'espèce, les autorités françaises n'ont pas fourni des arguments à cet égard ⁽¹³⁾.

3.3. L'avantage doit être octroyé au moyen de ressources de l'État

(29) Dans le cas présent, il semble que la réduction de l'assiette imposable des membres du GIE du fait de la déductibilité des déficits d'amortissement ainsi que l'exonération des plus-values dans le cas d'une cession anticipée du bien entraînent une diminution des ressources de l'État.

3.4. Affectation de la concurrence et des échanges entre les États membres.

(30) Selon la jurisprudence constante de la Cour européenne de justice et du Tribunal européen de première instance, les échanges entre les États membres sont affectés lorsque l'entreprise bénéficiaire exerce une activité économique impliquant des échanges entre États membres. Le simple fait que les aides renforcent la position de cette entreprise par rapport à celle de ses concurrents dans les échanges intracommunautaires permet de conclure que ces échanges sont affectés.

(31) Ce critère apparaît d'emblée rempli dans la mesure où, en premier lieu, les organismes qui consentent la location, en particulier les établissements financiers, exercent une activité économique transfrontalière. Ces sociétés et les autres membres du GIE fiscal sont actifs dans de nombreux secteurs de l'économie, où ils sont en concurrence directe avec d'autres entreprises.

(32) En deuxième lieu, les biens amortis peuvent être achetés, et en pratique ils sont achetés dans les autres États membres. Par ailleurs, les utilisateurs effectifs des biens

amortis affectent par leurs activités commerciales les échanges entre les États membres.

3.5. Conclusion

(33) En conclusion, à ce stade, la Commission considère que tous les éléments constitutifs de la notion d'aide d'État sont réunis et que le régime du GIE fiscal est susceptible d'entraîner des distorsions de concurrence tant pour ce qui semble être une mesure d'aide pour le secteur du transport que pour les organismes qui consentent la location ou la mise à disposition des biens.

4. EXAMEN DE LA COMPATIBILITÉ

(34) Dans la mesure où le régime du GIE fiscal semble constituer une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, il y a lieu de porter une première appréciation sur son éventuelle compatibilité à la lumière des dérogations prévues aux paragraphes 2 et 3 de l'article 87 du traité CE.

(35) Les dérogations prévues à l'article 87, paragraphe 2, du traité CE ne sont pas d'application en l'espèce.

(36) La dérogation prévue à l'article 87, paragraphe 3, point (a), qui prévoit la possibilité d'autoriser des aides destinées à favoriser le développement économique de régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ou dans lesquelles sévit un grave sous-emploi, ne saurait être invoquée du fait que les mesures ne sont pas limitées régionalement. Il en va de même pour la dérogation prévue à l'article 87, paragraphe 3, point (c), qui autorise les aides visant le développement de certaines régions.

(37) De même, les autorités françaises n'ont jamais invoqué que le régime concerné rentre dans la catégorie des projets d'intérêt européen commun éligibles à la dérogation prévue à l'article 87, paragraphe 3, point (b). Dans la mesure où il ne vise pas à promouvoir la culture et la conservation du patrimoine, il ne saurait bénéficier de la dérogation prévue à l'article 87, paragraphe 3, point (d). Selon les autorités françaises le mécanisme du GIE fiscal permet de participer à l'objectif de soutien aux intérêts maritimes communautaires. Toutefois, cet objectif ne doit pas être confondu avec l'intérêt européen commun qui, en principe, exige l'engagement des plusieurs États Membres.

(38) Enfin, il convient d'examiner si le régime en question est susceptible de bénéficier de la dérogation prévue à l'article 87, paragraphe 3, point (c), qui autorise les aides facilitant le développement de certaines activités pour autant que les conditions des échanges ne soient pas altérées dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

⁽¹²⁾ Cas N 96/b/03 loi de programme pour l'outre-mer: mesures fiscales en faveur des DOM, N 502/02 Caraïbes Air Transport programme 2002, N 427/03 Air Austral, N 474/03 Air Caraïbes programme 2003.

⁽¹³⁾ 26 septembre 2002, aff. C-351/98.

- (39) Les autorités françaises estiment que le régime du GIE fiscal est lié à la réalisation des investissements sociaux et économiques importants, contribuant à l'amélioration de la sécurité maritime, à la création d'emplois et à la formation de marins et d'officiers, à la protection de l'environnement et aux économies d'énergie. À cet égard, il faut souligner que, en ce qui concerne la création d'emplois, le Règlement de la Commission concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État à l'emploi ⁽¹⁴⁾ dispose que le niveau de l'aide ne doit pas dépasser ce qui est nécessaire pour inciter à la création d'emploi. En l'espèce, la Commission constate que il n'y a pas un lien entre l'impact en termes d'emploi et le montant de l'investissement réalisé qui pourrait permettre à la Commission de considérer ce régime comme compatible avec le marché commun. De même, puisqu'il n'existe pas un lien direct entre le montant de l'investissement et l'impact sur les objectifs invoqués par les autorités françaises, la Commission ne peut pas accepter l'amélioration de la sécurité maritime, la formation de marins et d'officiers, la protection de l'environnement et l'économie d'énergie comme justifications valables rendant le régime compatible avec le marché commun. En tout état de cause les autorités françaises n'ont pas démontré à ce stade que les bénéfices accordés dans le cadre du régime étaient proportionnés aux objectifs visés. En outre, le régime ne semble pas satisfaire aux lignes directrices concernant les aides à finalité régionale ⁽¹⁵⁾, ni à l'encadrement multisectoriel des aides à finalité régionale en faveur de grands projets d'investissement ⁽¹⁶⁾. En effet, le régime n'est pas limité aux régions françaises éligibles aux aides à finalité régionale et ne tient nul compte des seuils prévus par l'encadrement multisectoriel précité. La Commission estime également à ce stade que le régime n'est pas conforme aux dispositions de l'encadrement communautaire des aides pour la protection de l'environnement ⁽¹⁷⁾ dans la mesure où les textes régissant le régime ne garantissent pas que les dispositions de cet encadrement soient respectées. Enfin, la Commission estime à ce stade que le régime ne satisfait pas aux conditions prévues par les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime ⁽¹⁸⁾. En effet, la Commission a constaté à de nombreuses reprises que des aides pour l'achat de véhicules de transport ou actifs mobiles n'étaient, en principe, pas compatibles avec le marché commun.
- (40) De même, les avantages fiscaux accordés dans le cadre du régime précité ne sont pas liés à la réalisation des objectifs

susmentionnés d'une manière précise et prévisible qui pourrait permettre à la Commission d'apprécier leur compatibilité.

- (41) Le régime en question ne semble pouvoir a priori bénéficier d'aucune dérogations prévues à l'article 87 du Traité. En conséquence, la Commission exprime ses doutes quant à la compatibilité du régime du GIE fiscal avec le marché commun.

5. CONCLUSION

- (42) Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission invite la France, dans le cadre de la procédure de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, à présenter ses observations et à fournir toute information utile pour l'évaluation de la mesure dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente. La Commission invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre aux bénéficiaires potentiels de l'aide. La Commission sollicite aussi les informations concernant le montant de l'aide accordé aux bénéficiaires du régime.
- (43) La Commission invite également la France et les tiers intéressés à présenter des observations et à fournir tout élément utile pour déterminer s'il existe, dans le chef des bénéficiaires du régime, une confiance légitime de nature à imposer la prévision de mesures transitoires. En particulier, la Commission invite les entreprises qui ont fait l'objet d'un refus des autorités françaises et celles qui ont pu obtenir un agrément au titre de l'article 39 CA de CGA de témoigner de leur cas individuel. Les parties intéressées, ayant déjà bénéficié du régime, sont invitées à répondre si elles auraient néanmoins réalisé leur investissement sans agrément du Ministre du Budget.
- (44) Par la présente, la Commission avise la France qu'elle informera les intéressés par la publication de la présente lettre et d'un résumé de celle-ci au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle informera également les intéressés dans les pays de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication dans le supplément EEE du *Journal officiel*, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE en leur envoyant une copie de la présente. Tous les intéressés susmentionnés seront invités à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de cette publication."

⁽¹⁴⁾ JO L 337 du 13.12.2002 (antérieurement les lignes directrices concernant les aides à l'emploi, JO C 334 du 12.12.1995).

⁽¹⁵⁾ JO C 74 du 10.3.1998.

⁽¹⁶⁾ JO C 70 du 19.3.2002 (antérieurement l'encadrement multisectoriel des aides à finalité régionale en faveur de grands projets d'investissement JO C 107 du 7.4.1998).

⁽¹⁷⁾ JO C 37 du 3.2.2001 (antérieurement l'encadrement communautaire des aides d'État pour la protection de l'environnement JO C 72 du 10.3.1994).

⁽¹⁸⁾ JO C 13 du 17.1.2004 (antérieurement orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime, JO C 205 du 5.7.1997).