



Presse et information

Cour de justice de l'Union européenne  
**COMMUNIQUE DE PRESSE n° 115/18**

Luxembourg, 25 juillet 2018

Arrêt dans l'affaire C-128/16P  
Commission/Espagne e.a.

## **La Cour annule l'arrêt du Tribunal sur le « régime espagnol de leasing fiscal »**

*Le Tribunal avait annulé la décision de la Commission selon laquelle ce régime constituait une aide d'État illégale*

À partir du mois de mai 2006, la Commission a reçu plusieurs plaintes contre ce qui a été appelé le « régime espagnol de leasing fiscal » (RELF). Les plaintes dénonçaient que ce régime permettait aux compagnies maritimes de bénéficier d'une réduction du prix de 20 à 30 % dans le cadre de l'achat de navires construits par des chantiers navals espagnols, au détriment des ventes des chantiers navals d'autres États membres.

Le RELF reposait sur une structure juridique et financière ad hoc montée par une banque, qui agissait en tant qu'intermédiaire entre une compagnie maritime (acheteur) et un chantier naval (vendeur). La banque interposait, dans le cadre de la vente du navire, une société de location-vente (leasing) et un groupement d'intérêt économique (GIE), constitué par la banque. Cette dernière vendait à des investisseurs des prises de participation dans le GIE qui prenait à bail le navire d'une société de location-vente dès le début de la construction du navire et louait ensuite celui-ci à la compagnie maritime sous couvert d'un contrat d'affrètement coque nue. Le but de ce montage était de générer des avantages fiscaux en faveur des investisseurs regroupés au sein du GIE et de transférer une partie de ces avantages (de l'ordre de 85 à 90 %) à la compagnie maritime sous la forme d'un rabais sur le prix du navire, les investisseurs conservant les autres avantages au titre de retour sur investissement (de 10 à 15 %). Les avantages découlaient de cinq mesures fiscales, applicables aux contrats de location-financement (amortissement accéléré et — sous autorisation — amortissement anticipé de certains biens), aux GIE (transparence fiscale) et aux activités maritimes (régime spécial de taxation au tonnage).

Par décision du 17 juillet 2013<sup>1</sup>, la Commission a estimé que trois des cinq mesures fiscales examinées constituaient une aide d'État aux GIE et à leurs investisseurs, illégalement mise à exécution par l'Espagne depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002<sup>2</sup>. L'aide a été déclarée partiellement incompatible avec le marché intérieur. Dans le respect du principe de sécurité juridique, la Commission n'a exigé la récupération de l'aide que dans le cadre de certaines opérations. Cette récupération a été ordonnée uniquement auprès des investisseurs sans que ces bénéficiaires puissent transférer la charge de la récupération à d'autres personnes.

L'Espagne, Lico Leasing (un établissement financier ayant investi dans un certain nombre de GIE qui ont participé au RELF) ainsi que Pequeños y Medianos Astilleros Sociedad de Reconversión (une société qui coopère avec les chantiers navals de petite et moyenne taille afin de leur

<sup>1</sup> Décision 2014/200/UE de la Commission, du 17 juillet 2013, concernant l'aide d'État SA.21233 C/11 (ex NN/11, ex CP 137/06) mise à exécution par l'Espagne – Régime fiscal applicable à certains accords de location-financement, également appelé « régime espagnol de leasing fiscal » (JO 2014, L 114, p. 1) (voir [IP-13-706](#) de la Commission).

<sup>2</sup> Certaines dispositions fiscales applicables au RELF ont été modifiées par l'Espagne en 2012, avant l'adoption de la décision de la Commission du 17 juillet 2013. En raison des modifications apportées, la Commission a estimé que les nouvelles règles ne constituaient pas une aide d'État dans sa décision du 20 novembre 2012 relative à l'aide d'État SA 34736 (12/N) concernant la mise en exécution par le Royaume d'Espagne d'un régime fiscal permettant l'amortissement anticipé de certains actifs acquis au moyen d'une location-financement (JO 2012, C 384, p. 1) (voir [IP-12-1241](#) de la Commission). Le Tribunal de l'Union européenne a rejeté un recours contre cette décision dans son arrêt du 9 décembre 2014, Netherlands Maritime Technology Association/Commission ([T-140/13](#)). Cet arrêt a fait l'objet d'un pourvoi qui a été rejeté par la Cour ([affaire C-100/15 P](#), Netherlands Maritime Technology Association/Commission).

permettre de réaliser leurs objectifs industriels de manière adéquate) ont demandé au Tribunal de l'Union européenne d'annuler la décision de la Commission<sup>3</sup>. Par arrêt du 17 décembre 2015<sup>4</sup>, le Tribunal a annulé la décision de la Commission. La Commission a ensuite demandé à la Cour de justice d'annuler l'arrêt du Tribunal<sup>5</sup>.

Par arrêt de ce jour, **la Cour annule l'arrêt du Tribunal. L'affaire est ainsi renvoyée devant le Tribunal.**

La Cour indique tout d'abord que le Tribunal a fait une application erronée de l'article 107, paragraphe 1, TFUE sur les aides d'État interdites. En effet, le Tribunal a conclu que les GIE ne pouvaient être les bénéficiaires d'une aide d'État au seul motif que, en raison de la transparence fiscale de ces groupements, c'étaient les investisseurs et non les GIE qui avaient bénéficié des avantages fiscaux et économiques découlant des mesures fiscales en cause. Or, vu que les GIE exerçaient une activité économique, ils constituaient des entreprises au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE. Ce sont les GIE qui, d'une part, sollicitaient de l'administration fiscale le bénéfice de l'amortissement anticipé d'actifs pris à bail et se le voyaient accorder et, d'autre part, renonçaient au régime ordinaire de l'impôt sur les sociétés et optaient pour le régime de la taxation au tonnage. Ce sont également les GIE qui recueillaient les avantages fiscaux en deux temps, par la combinaison des mesures fiscales en cause. Certes, les avantages économiques en résultant étaient intégralement transférés aux membres des GIE, mais il demeure que c'est aux GIE que les mesures fiscales en cause étaient appliquées et que ceux-ci étaient les bénéficiaires directs des avantages découlant de celles-ci. Ces avantages favorisaient l'activité d'acquisition de navires par l'intermédiaire de contrats de location-vente, en particulier en vue de leur affrètement coque nue et de leur revente ultérieure, exercée par eux. Le Tribunal, en excluant que les GIE puissent être les bénéficiaires d'aides d'État du seul fait de leur forme juridique et des règles relatives à l'imposition des bénéfices qui y sont liées, n'a pas tenu compte de la jurisprudence selon laquelle la qualification d'une mesure d'« aide d'État » ne saurait dépendre du statut juridique des entreprises concernées ni des techniques utilisées.

La Cour souligne que l'analyse faite par le Tribunal dans son arrêt se base sur cette prémisse erronée, selon laquelle seuls les investisseurs et non les GIE pouvaient être considérés comme les bénéficiaires des avantages découlant des mesures fiscales en cause. Par conséquent, la condition relative à la sélectivité a été erronément examinée au regard des investisseurs et non des GIE. Par ailleurs, dans son examen de cette condition, le Tribunal s'est aussi basé sur deux arrêts qu'il avait prononcés le 7 novembre 2014 (affaires Banco Santander et Santusa/Commission et Autogrill España/Commission)<sup>6</sup> et qui ont par la suite été annulés par la Cour par arrêt du 21 décembre 2016<sup>7</sup>. Le Tribunal a ainsi commis une erreur de droit en jugeant que les avantages perçus par les investisseurs ayant participé aux opérations au titre du RELF ne pouvaient être considérés comme étant sélectifs dès lors que ces opérations étaient ouvertes, dans les mêmes conditions, à toute entreprise sans distinction, sans rechercher si la Commission avait établi que les mesures fiscales en cause introduisaient, par leurs effets concrets, un traitement différencié entre opérateurs, alors que les opérateurs qui bénéficiaient des avantages fiscaux et ceux qui en étaient exclus se trouvaient, au regard de l'objectif poursuivi par ce régime fiscal, dans une situation factuelle et juridique comparable.

Enfin, la Cour déclare que, contrairement à ce que le Tribunal a conclu, la décision de la Commission n'est entachée ni d'un défaut de motivation ni de contradictions de motifs.

---

**RAPPEL** : La Cour de justice peut être saisie d'un pourvoi, limité aux questions de droit, contre un arrêt ou une ordonnance du Tribunal. En principe, le pourvoi n'a pas d'effet suspensif. S'il est recevable et fondé, la

---

<sup>3</sup> Il y a 63 autres recours pendants devant le Tribunal contre cette décision de la Commission.

<sup>4</sup> Arrêt du 17 décembre 2015, Espagne/Commission et Lico Leasing, SA et Pequeños y Medianos Astilleros Sociedad de Reconversión SA/Commission (affaires jointes [T-515/13](#) et [T-719/13](#); voir [CP n° 150/15](#)).

<sup>5</sup> 34 entités de crédit, sociétés et compagnies maritimes espagnoles sont intervenues au pourvoi.

<sup>6</sup> Arrêts du Tribunal du 7 novembre 2014, affaires Banco Santander et Santusa/Commission ([T-399/11](#)) et Autogrill España/Commission ([T-219/10](#); voir aussi [CP n° 145/14](#)).

<sup>7</sup> Arrêt de la Cour du 21 décembre 2016, Commission/World Duty Free Group e.a. (affaires jointes [C-20/15 P](#) et [C-21/15 P](#); voir aussi [CP n° 139/16](#)). Les affaires ont été renvoyées devant le Tribunal.

Cour annule la décision du Tribunal. Dans le cas où l'affaire est en état d'être jugée, la Cour peut trancher elle-même définitivement le litige. Dans le cas contraire, elle renvoie l'affaire au Tribunal, qui est lié par la décision rendue par la Cour dans le cadre du pourvoi.

---

*Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.*

Le [texte intégral](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse : Gilles Despeux ☎ (+352) 4303 3205.

Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur « [Europe by Satellite](#) » ☎ (+32) 2 2964106.