



L'Italie a enfreint le droit de l'Union en exonérant des droits d'accise les carburants des bateaux de plaisance privés, affrétés et utilisés par les utilisateurs finaux pour des activités non commerciales

Le fait que l'affrètement d'un bateau constitue une activité commerciale pour la personne mettant ce bateau à disposition d'autrui ne justifie pas l'exonération fiscale en cause

Le contrat d'affrètement d'un bateau est celui par lequel le frèteur met ce bateau, en contrepartie d'un prix (le fret), à la disposition d'un utilisateur (l'affréteur) qui l'utilisera pour ses besoins. En Italie, l'affrètement constitue une activité commerciale pour le frèteur. En revanche, l'affréteur peut utiliser le bateau à des fins commerciales (par exemple, pour le transport payant de personnes) ou à des fins de plaisance privée.

En 2018, la Commission a reproché à l'Italie d'enfreindre la directive 2003/96 sur la taxation des produits énergétiques et de l'électricité¹ dans la mesure où cet État membre exonère de droits d'accise les carburants utilisés par les bateaux de plaisance privés faisant l'objet d'un contrat d'affrètement, indépendamment de la façon dont ces bateaux sont utilisés par les affréteurs. Selon la Commission, une telle exonération doit être exclue lorsque l'utilisateur final utilise le bateau à des fins de plaisance privée.

En 2020, la Commission, estimant non satisfaisantes les explications fournies par l'Italie, a introduit le présent recours en manquement.

Par son arrêt de ce jour, la Cour de justice déclare que, **en octroyant le bénéfice de l'exonération des droits d'accise aux carburants utilisés par des bateaux de plaisance privés exclusivement lorsque ces bateaux font l'objet d'un contrat d'affrètement, indépendamment de la façon dont ils sont réellement utilisés, l'Italie a manqué aux obligations découlant de la directive 2003/96.**

La Cour observe que la directive 2003/96 vise à promouvoir le bon fonctionnement du marché intérieur en harmonisant les niveaux de taxation de l'énergie appliqués par les États membres. Par conséquent, ses dispositions sur les exonérations fiscales doivent recevoir une interprétation autonome, fondée sur leur libellé ainsi que sur les finalités poursuivies par la directive même.

La Cour souligne que celle-ci vise à taxer les produits énergétiques en fonction de leur utilisation réelle. À cet égard, **l'exonération fiscale est liée au fait que les produits énergétiques soient utilisés comme carburant pour la navigation dans des eaux de l'Union à des fins commerciales, c'est-à-dire lorsqu'un bateau sert directement à une prestation de services (par exemple, de transport) à titre onéreux.**

La Cour en conclut que **l'octroi ou le refus de l'exonération dépendent de la manière dont le bateau est utilisé par l'utilisateur final (donc, en cas d'affrètement, par l'affréteur), à savoir si ce bateau est utilisé à des fins commerciales (octroi) ou à des fins autres que commerciales (refus). Le fait que l'affrètement d'un bateau constitue une activité**

¹ Directive 2003/96/CE du Conseil, du 27 octobre 2003, restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO 2003, L 283, p. 51).

commerciale pour le fréteur est dépourvu de pertinence par rapport à l'exonération fiscale en cause.

La Cour développe les mêmes considérations pour d'autres types de contrats, tels que la location ou l'affrètement occasionnel : **seule la nature (commerciale ou de plaisance privée) de l'activité de l'utilisateur final du bateau détermine** l'octroi ou le refus de l'exonération. La législation italienne, se plaçant du point de vue du fréteur, sans tenir dûment compte des modalités d'utilisation du bateau par l'affréteur, est donc en contradiction avec la directive ².

La Cour observe que la circonstance que l'affrètement puisse comporter, outre la mise à disposition du bateau lui-même, celle d'un équipage, et que le fréteur puisse, ce faisant, conserver la maîtrise de la conduite technique et nautique du bateau, ne saurait remettre en cause le fait que **l'affréteur reste contractuellement maître de l'utilisation du bateau affrété**, de sorte que c'est la nature de cette dernière utilisation qui détermine l'octroi éventuel du bénéfice de l'exonération des droits d'accise.

La Cour précise qu'il existe des **relations contractuelles formellement qualifiées de contrats d'affrètement**, comprenant la prestation d'un ensemble de services autres que les services de navigation, comparables à ceux qui sont proposés aux passagers d'un navire de croisière, et dont l'« affréteur » **ne bénéficie en réalité qu'en tant que personne transportée, sans avoir aucune maîtrise de l'utilisation du bateau. Dans ce cas, le bateau pourrait être considéré, aux fins de l'octroi de l'exonération en cause, comme utilisé à des fins commerciales.**

RAPPEL : Un recours en manquement, dirigé contre un État membre qui a manqué à ses obligations découlant du droit de l'Union, peut être formé par la Commission ou par un autre État membre. Si le manquement est constaté par la Cour de justice, l'État membre concerné doit se conformer à l'arrêt dans les meilleurs délais.

Lorsque la Commission estime que l'État membre ne s'est pas conformé à l'arrêt, elle peut introduire un nouveau recours demandant des sanctions pécuniaires. Toutefois, en cas de non communication des mesures de transposition d'une directive à la Commission, sur sa proposition, des sanctions peuvent être infligées par la Cour de justice au stade du premier arrêt.

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 : Amanda Nouvel 📞 (+352) 4303 2524.

² Dans le cas d'un affrètement occasionnel, qui, selon le droit italien, ne constitue pas une activité commerciale pour le fréteur, ainsi que dans le cas de la location, l'Italie refuse le bénéfice de l'exonération, indépendamment du fait que l'affréteur, ou le locataire, peut utiliser le bateau affrété ou loué pour fournir des prestations de services à titre onéreux, par exemple, la commercialisation de croisières. Cette approche est également contraire à la directive 2003/96.