

ZOOM SUR LE SECTEUR AERONAUTIQUE

Par **Nicolas Maubert**, Avocat à la Cour, Gide Loyrette Nouel

La croissance du marché chinois de l'aéronautique s'est accompagnée ces dernières années d'une ouverture accrue de certaines activités du secteur aux investissements étrangers. Nonobstant cette libéralisation, le secteur aéronautique chinois demeure soumis à un cadre juridique contraignant : les différentes activités du secteur sont en effet réglementées (I) ce qui conditionne le choix de la structure d'investissements (II).

1. LE CADRE REGLEMENTAIRE DES INVESTISSEMENTS ETRANGERS DANS LE SECTEUR AERONAUTIQUE EN CHINE

1.1 La réglementation générale sur les investissements étrangers en Chine

Le Catalogue sur l'Orientation des Investissements Etrangers en Chine (le « Catalogue ») classe les projets d'investissement directs étrangers en quatre catégories selon la nature de l'activité envisagée : activités interdites, restreintes, encouragées et autorisées (ces dernières correspondant à toutes celles qui n'apparaissent pas dans le Catalogue).

Il ressort ainsi du Catalogue que les activités de construction d'aéronefs (qui comprennent la conception, la construction, la fabrication de composants et de pièces détachées, les moteurs, et les instruments de bord) sont encouragées tandis que celles de maintenance et réparation ou encore de formation de pilotes civils sont autorisées.

Cette classification est importante dans la mesure où elle conditionne d'une part la faisabilité du projet considéré, et d'autre part ses modalités (possibilité pour l'investisseur étranger de détenir une participation majoritaire dans le capital, niveau d'approbation du projet, possibilité de bénéficier de traitements fiscaux préférentiels)...

1.2 La réglementation sectorielle

Il résulte du Règlement sur l'Investissement Etranger dans l'Aviation Civile, entré en vigueur le 1^{er} août 2002 (le « Règlement »), que quatre secteurs sont ouverts aux investissements étrangers : (i) la construction et l'exploitation d'aéroports, (ii) le transport de passagers, (iii) l'aviation générale (qui comprennent notamment les voyages d'affaire) et (iv) les activités auxiliaires au transport aérien (qui comprennent notamment le fret, la maintenance et la réparation d'aéronefs, ou encore le *catering*).

Les Entreprises à Investissement Etranger (« EIE ») dans le secteur aéronautique sont soumises à des règles spécifiques à ce secteur. La plus remarquable est l'obligation pour un investisseur étranger de former une Joint-Venture (« JV ») avec un partenaire chinois et l'interdiction de détenir plus de 49% du capital social d'une telle société, notamment s'il veut développer en Chine une activité de conception et production d'aéronefs civils ou encore de réparation et maintenance de tels appareils. Certaines activités comme par exemple la fabrication de composants et de pièces détachées peuvent être exercées à travers des sociétés à capitaux 100 % étrangers.

L'Administration de l'Aviation Civile (« AAC »), autorité de régulation du secteur aéronautique, bénéficie de pouvoirs réglementaires et de sanction, est chargée de délivrer certaines autorisations et certifications requis. La délivrance par l'AAC d'un certificat d'approbation préliminaire et d'une licence de production est par exemple nécessaire pour se livrer à des activités de conception et de production d'aéronefs civils. Une licence d'aviation générale et une certification de centre de formation de pilotes civils devront également être obtenues pour dispenser des formations de pilotes civils.

1.3 La fiscalité des investissements étrangers dans le secteur aéronautique en RPC

Les bénéficiaires des sociétés en RPC sont soumis à l'Impôt sur le Revenu des Entreprises (« IRE »), et leur chiffre d'affaires à la TVA et/ou la Taxe sur l'Activité (« TA »)¹. Dès lors que la participation étrangère au capital d'une société dépasse 25%, le régime fiscal propre aux EIE s'applique.

Le taux d'IRE est de 33%. Les EIE ayant une activité de production bénéficient d'avantages fiscaux : elles sont notamment exemptées d'IRE pendant leurs deux premières années bénéficiaires, puis imposées sur la base d'un taux réduit pendant les trois années qui suivent dès lors que leur durée d'exploitation est d'au moins dix ans. Un projet de réforme fiscale pourrait cependant ramener le taux d'IRE de droit commun à 25% avec en contrepartie la suppression d'un certain nombre d'avantages accordés aux EIE.

Le taux de droit commun de TVA quant à lui est de 17%. La TVA acquittée sur l'achat d'actifs immobilisés n'est pas déductible. Dans certaines régions, les EIE de production ayant une activité classée dans le secteur « encouragé » peuvent être exemptées de TVA sur l'importation de biens d'équipement.

La TA est due au titre des services fournis en Chine, ou en cas de cessions, concessions ou locations de biens incorporels et immobiliers. Son taux de droit commun est de 5% du chiffre d'affaires.

Il n'existe pas de régime préférentiel spécifiquement applicable au secteur aéronautique ; néanmoins les entreprises de ce secteur peuvent bénéficier des avantages liés à leur implantations dans certaines zones (comme par exemple les zones économiques spéciales) ou à leur activité (technologique, d'exportation, etc.). Il est également possible de conclure avec les autorités une convention d'investissement afin d'obtenir des avantages fiscaux.

¹ En outre, certaines EIE développant une activité aéronautique peuvent être redevables de la taxe sur la consommation qui est applicable sur certains produits seulement.

2. LES VEHICULES D'INVESTISSEMENT DANS LE SECTEUR AERONAUTIQUE

2.1 La Joint-Venture

Une JV dans le secteur aéronautique peut prendre la forme d'une *Equity Joint-Venture* (« EJV »), d'une *Cooperative Joint-Venture* (« CJV »), ou d'une *Foreign Invested Company Limited by Shares* (« FICLS »). Les deux premières formes de sociétés sont assez proches. Elles sont en effet toutes deux à responsabilité limitée, fonctionnent avec un conseil d'administration (« CA ») chargé de prendre les décisions majeures de la société, la gestion quotidienne étant confiée à un directeur général.

La CJV se distingue de l'EJV principalement par le fait que la répartition des sièges du CA, la répartition des bénéfices et la participation aux dettes de la société sont libres et n'ont pas à être proportionnelles aux apports. Aussi, si les associés d'une CJV le souhaitent, celle-ci peut être dénuée de la personnalité juridique et donc être à responsabilité illimitée.

La FICLS quant à elle est assez rare dans le secteur aéronautique et son fonctionnement se rapproche beaucoup de celui de la société anonyme française.

2.2 La WFOE

La création d'une WFOE dans le secteur aéronautique n'est possible que pour les activités de fabrication de composants et de pièces détachées pour les aéronefs civils.

La plupart des règles concernant les WFOE sont identiques à celles applicables aux JV. Une WFOE est une société à responsabilité limitée qui bénéficie d'une forte autonomie décisionnelle, qui font qu'elle se rapproche de la société par actions simplifiées française.

L'investissement étranger dans le secteur aéronautique chinois reste très réglementé, même si ce dernier continue de s'ouvrir progressivement. Une attention toute particulière, dans ce secteur stratégique pour l'économie chinoise, doit notamment être portée par tout investisseur étranger au choix du partenaire (lequel choix peut être éclairé par une investigation préalable) ainsi qu'à la protection de la technologie et du savoir faire transférés (l'importation et l'exportation de technologies faisant par ailleurs l'objet d'un encadrement réglementaire et pouvant être soumis, dans certains cas, à une approbation du Ministère du Commerce).