

Diario Oficial

de la Unión Europea

L 332



Edición
en lengua española

Legislación

60.º año

14 de diciembre de 2017

Sumario

II Actos no legislativos

DECISIONES

- ★ **Decisión (UE) 2017/2115 de la Comisión, de 27 de julio de 2017, relativa al régimen de ayudas n.º SA.38393 (2016/C, ex 2015/E) aplicado por Bélgica — Impuestos portuarios en Bélgica [notificada con el número C(2017) 5174] ⁽¹⁾** 1
- ★ **Decisión (UE) 2017/2116 de la Comisión, de 27 de julio de 2017, relativa al régimen de ayudas SA.38398 (2016/C, ex 2015/E) aplicado por Francia — Impuestos portuarios en Francia [notificada con el número C(2017) 5176] ⁽¹⁾** 24

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE.

ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

II

(Actos no legislativos)

DECISIONES

DECISIÓN (UE) 2017/2115 DE LA COMISIÓN

de 27 de julio de 2017

relativa al régimen de ayudas n.º SA.38393 (2016/C, ex 2015/E) aplicado por Bélgica — Impuestos portuarios en Bélgica

[notificada con el número C(2017) 5174]

(Los textos en lenguas francesa y neerlandesa son los únicos auténticos)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ⁽¹⁾, y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

1.1. CUESTIONARIO SOBRE EL FUNCIONAMIENTO Y LA FISCALIDAD DE LOS PUERTOS Y PROCEDIMIENTO DE COOPERACIÓN

- (1) El 3 de julio de 2013, los servicios de la Comisión enviaron a todos los Estados miembros un cuestionario sobre el funcionamiento y la fiscalidad de sus puertos con el fin de obtener una visión de conjunto del asunto y aclarar la situación de los puertos por lo que respecta a las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales que figuran en el artículo 107 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo, «TFUE»). Las autoridades belgas respondieron por cartas de 30 de septiembre y 9 de octubre de 2013. Por carta de 20 de enero de 2014, la Comisión solicitó información complementaria sobre las normas fiscales aplicables a los puertos. Las autoridades belgas respondieron por carta de 13 de marzo de 2014 y el puerto de Bruselas envió sus observaciones por carta de 18 de marzo de 2014.
- (2) Por carta de 9 de julio de 2014, la Comisión informó a Bélgica, de conformidad con el artículo 21 del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo ⁽²⁾ (en lo sucesivo, el «Reglamento de Procedimiento») sobre su evaluación preliminar según la cual la exención del impuesto sobre sociedades concedida a algunos puertos belgas (en lo sucesivo, «los puertos belgas») constituía una ayuda estatal incompatible con el mercado interior y una ayuda existente, a tenor del artículo 1, letra b), del mencionado Reglamento. El 23 de septiembre de 2014, se celebró una reunión con las autoridades belgas. La región valona y el puerto de Bruselas presentaron sus observaciones respectivas por cartas de 30 de septiembre de 2014, mientras que la región flamenca presentó sus observaciones por carta de 1 de octubre de 2014. Por carta de 1 de junio de 2015, la Comisión informó

⁽¹⁾ DO C 302 de 19.8.2016, p. 5.

⁽²⁾ Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo, de 13 de julio de 2015, por el que se establecen normas detalladas para la aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L 248 de 24.9.2015, p. 9).

a Bélgica de que había tomado nota de todos sus argumentos y de que mantenía la opinión de que la exención del impuesto sobre sociedades concedida a una serie de puertos constituía una ayuda estatal incompatible con el mercado interior, en tanto en cuanto esos puertos realizaran actividades económicas. El 3 de agosto de 2015, se interpuso un recurso ⁽³⁾ contra esa carta que fue declarado inadmisible por auto del Tribunal de 9 de marzo de 2016 ⁽⁴⁾.

1.2. PROPUESTA DE MEDIDAS APROPIADAS POR PARTE DE LA COMISIÓN Y RESPUESTA DE LAS AUTORIDADES BELGAS

- (3) Por carta de 21 de enero de 2016, la Comisión reiteró su posición según la cual la exención del impuesto sobre sociedades concedida a los puertos constituía un régimen de ayudas estatales incompatible con el Tratado y, como medida apropiada y de conformidad con el artículo 108, apartado 1, del TFUE y el artículo 22 del Reglamento de Procedimiento, propuso a las autoridades belgas suprimir dicha exención, en tanto en cuanto esos puertos realizaban actividades económicas. Se invitó a las autoridades belgas a adaptar su legislación en el plazo de diez meses a partir de la fecha de la Decisión y a aplicar dichas modificaciones a los ingresos generados por las actividades económicas a más tardar desde comienzos del ejercicio fiscal 2017. Asimismo, se invitó a las autoridades belgas a informar por escrito a la Comisión, en el plazo de dos meses a partir de la fecha de recepción de la mencionada Decisión, que, de conformidad con el artículo 23, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento, Bélgica aceptaba, de manera incondicional e inequívoca, la totalidad de las medidas apropiadas propuestas. El 18 de marzo de 2016, se interpuso un recurso ⁽⁵⁾ contra la propuesta de medidas apropiadas que fue declarado inadmisible por auto del Tribunal de 27 de octubre de 2016 ⁽⁶⁾.
- (4) Por carta de 21 de marzo de 2016, las autoridades belgas transmitieron a la Comisión sus observaciones sobre las medidas apropiadas propuestas.

1.3. INCOACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL

- (5) Por carta de 8 de julio de 2016, la Comisión decidió incoar el procedimiento previsto por el artículo 108, apartado 2, del TFUE, en aplicación del artículo 23, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento.
- (6) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽⁷⁾. La Comisión invitó a las partes interesadas a presentar sus observaciones sobre la medida en cuestión. El 24 de agosto de 2016, se organizó una reunión con los representantes de algunos puertos belgas afectados por la medida.
- (7) Bélgica presentó sus observaciones por cartas de 9 de septiembre de 2016 (Ministerio Federal de Finanzas) y de 16 de septiembre de 2016 (región valona y puertos de Valonia).
- (8) La Comisión recibió observaciones de las siguientes partes interesadas: Sea Invest, usuario de los puertos de Amberes, Gante y Zeebruges (14 de septiembre de 2016); el puerto de Róterdam, en representación de cinco puertos marítimos públicos neerlandeses (16 de septiembre de 2016); el puerto de Bruselas (16 de septiembre de 2016); la Comisión Portuaria Flamenca (Vlaamse Havencommissie) (19 de septiembre de 2016) y, tras una extensión del plazo para presentar observaciones, los puertos de Amberes y Zeebruges (4 de octubre de 2016).
- (9) La Comisión comunicó dichas observaciones a Bélgica, dándole la posibilidad de comentarlas. Recibió los comentarios de Bélgica por carta de 14 de noviembre de 2016. El 19 de diciembre de 2016, se organizó una reunión entre las autoridades belgas y la Comisión en la cual la Comisión recibió observaciones adicionales. El 10 de enero de 2017, se organizó otra reunión entre las autoridades belgas federales y regionales, algunos beneficiarios de la medida y la Comisión.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA Y SU CONTEXTO

2.1. PROPIEDAD Y GESTIÓN DE LOS PUERTOS DE BÉLGICA

- (10) En Bélgica, los terrenos que ocupan los puertos son de dominio público. En la década de 1990, se transfirió la explotación de los principales puertos belgas a entidades descentralizadas. Algunos puertos son explotados por autoridades portuarias municipales autónomas, como los puertos de Gante, Ostende y Amberes. Otros son explotados por personas jurídicas de Derecho público, como los puertos autónomos del Centro y Oeste, de Lieja, de Charleroi y de Namur, o por sociedades anónimas de Derecho público (société anonyme de droit public), como el puerto de Zeebruges.

⁽³⁾ DO C 156 de 2.5.2016, pp. 46–47.

⁽⁴⁾ Auto del Tribunal de 9 de marzo de 2016, Port Autonome du Centre et de l'Ouest SCRL y otros/Comisión, T-438/15, ECLI:EU:T:2016:142.

⁽⁵⁾ DO C 175 de 17.5.2016, pp. 23–24.

⁽⁶⁾ Auto de 27 de octubre de 2016, Port Autonome du Centre et de l'Ouest SCRL y otros/Comisión, T-116/16, ECLI:EU:T:2016:656.

⁽⁷⁾ DO C 302 de 19.8.2016, p. 5.

- (11) Los puertos son explotados por entidades públicas, es decir, las autoridades portuarias.

2.2. NORMAS RELATIVAS AL IMPUESTO SOBRE LA RENTA APLICABLES A LOS PUERTOS

- (12) De conformidad con el artículo 1 del Código belga del Impuesto sobre la Renta (Code des impôts sur les revenus) de 1992 ⁽⁸⁾ (en lo sucesivo, el «CIR»), las «sociedades» residentes están sujetas al impuesto sobre la renta, denominado «impuesto sobre sociedades» (impôt des sociétés) ⁽⁹⁾ (en lo sucesivo, «el ISoc»). En cambio, las personas jurídicas residentes que no son «sociedades» están sujetas al impuesto sobre la renta denominado «impuesto sobre las personas jurídicas» (impôt des personnes morales) ⁽¹⁰⁾ (en lo sucesivo, «el IPM»). El artículo 2 del CIR define a la «sociedad» como «toda empresa, asociación, entidad u organismo legalmente constituido que tenga personalidad jurídica y se dedique a una explotación o a operaciones de carácter lucrativo».
- (13) El artículo 180, apartado 2, del CIR dispone que ciertos puertos no están sujetos al pago del impuesto sobre sociedades ⁽¹¹⁾. El artículo 220, apartado 2, del CIR, dispone que las personas jurídicas que, de conformidad con el artículo 180 del CIR, no están sujetas al ISoc deben pagar el impuesto sobre las personas jurídicas ⁽¹²⁾. El impuesto sobre las personas jurídicas no se aplica al importe total de los ingresos o beneficios, sino únicamente a ciertos tipos de ingresos. En efecto, de conformidad con el artículo 221 del CIR, los únicos ingresos de las personas jurídicas sujetos al impuesto sobre las personas jurídicas son la renta catastral generada por bienes inmuebles situados en Bélgica y las rentas e ingresos de capitales y bienes muebles ⁽¹³⁾. Asimismo, los tipos aplicables a las diferentes clases de ingresos sujetos al impuesto sobre las personas jurídicas suelen corresponder a los de la contribución territorial y el impuesto sobre bienes muebles ⁽¹⁴⁾ y, por lo general, son inferiores a los tipos del impuesto sobre sociedades (33,99 %).

3. MOTIVOS PARA INCOAR EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL

- (14) Mediante carta de 8 de julio de 2016, la Comisión consideró que las autoridades belgas no habían aceptado el calendario de aplicación de las medidas apropiadas propuestas por carta de 21 de enero de 2016, y que el Gobierno belga no parecía aceptar claramente el principio mismo de la aplicación del impuesto sobre sociedades a los puertos ni se comprometía a suprimir la exención fiscal que se les había concedido. La Comisión dedujo que las autoridades belgas no habían aceptado de forma incondicional e inequívoca la totalidad de las medidas apropiadas propuestas el 21 de enero de 2016.
- (15) Dado que la Comisión mantenía la opinión de que la exención del impuesto sobre sociedades concedida a los puertos belgas en relación con sus actividades económicas constituía un régimen de ayuda estatal existente y que tenía dudas sobre la compatibilidad de dicho régimen con el mercado interior, decidió incoar el procedimiento previsto por el artículo 108, apartado 2, del TFUE, en aplicación del artículo 23, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento.

⁽⁸⁾ Artículo 1, apartado 1, del CIR: «Se establecen las siguientes categorías de impuestos sobre la renta:

1. un impuesto sobre los ingresos totales de los habitantes del Reino denominado «impuesto sobre la renta de las personas físicas» (impôt des personnes physiques);
2. un impuesto sobre los ingresos totales de las sociedades residentes denominado «impuesto sobre sociedades» (impôt des sociétés);
3. un impuesto sobre los ingresos de las personas jurídicas belgas que no sean sociedades denominado «impuesto sobre las personas jurídicas» (impôt des personnes morales);
4. un impuesto sobre los ingresos de los contribuyentes no residentes denominado «impuesto sobre la renta de los contribuyentes no residentes» (impôt des non-résidents)».

⁽⁹⁾ El artículo 179 del CIR repite esta norma, que figura en el artículo 1 del mismo Código. Las normas relativas al ISoc figuran en el título III, artículos 179 a 219 bis del CIR.

⁽¹⁰⁾ Las normas relativas al IPM figuran en el título IV, artículos 220 a 226 del CIR.

⁽¹¹⁾ El artículo 180, apartado 2, del CIR se refiere a las siguientes entidades: SCRL Port autonome du Centre et de l'Ouest (sociedad cooperativa de responsabilidad limitada), Compagnie des installations maritimes de Bruges, el Puerto de Bruselas, las autoridades portuarias municipales autónomas de Amberes, Ostende y Gante, los puertos autónomos de Lieja, Charleroi y Namur, las sociedades anónimas «Waterwegen en Zeekanaal» y «De Scheepvaart». El artículo 110 de la ley de 18 de diciembre de 2016, por la que se organiza el reconocimiento y se establece el marco jurídico de la suscripción popular y se establecen diversas disposiciones en materia de finanzas (*Moniteur belge* de 20 de diciembre de 2016; Numac: 2016003460), establece respecto del artículo 180, apartado 2, del CIR que: «[...] los términos» las autoridades portuarias municipales autónomas de Amberes y Ostende, la sociedad anónima de Derecho público Havenbedrijf Gent «son reemplazadas por los términos» la autoridad portuaria municipal autónoma de Ostende, las sociedades anónimas de Derecho público Havenbedrijf Antwerpen y Havenbedrijf Gent«».

⁽¹²⁾ Artículo 220 del CIR: «Estarán sujetas al impuesto sobre las personas jurídicas: [...] 2. las personas jurídicas que, en virtud del artículo 180, no estén sujetas al impuesto sobre sociedades: [...]».

⁽¹³⁾ Artículo 221 del CIR: «Las personas jurídicas sujetas al impuesto sobre las personas jurídicas solo pagarán impuestos por:

1. la renta catastral generada por sus bienes inmuebles situados en Bélgica, [...];
2. las rentas y los ingresos de capitales y bienes muebles, incluidos los primeros tramos de ingresos a los que se refiere el artículo 21, apartados 5, 6 y 10; los intereses a los que se refiere el artículo 21, apartado 13, y los ingresos diversos a los que se refiere el artículo 90, apartados 5 a 7 y 11».

⁽¹⁴⁾ Artículo 225 del CIR: «El impuesto relacionado con los ingresos a los que se refiere el artículo 221 será igual a la contribución territorial y al impuesto sobre bienes muebles. [...]».

4. COMENTARIOS RECIBIDOS TRAS LA INCOACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL

4.1. EMPRESAS/ACTIVIDADES ECONÓMICAS

- (16) Los puertos y las autoridades belgas consideran que los puertos no son «empresas» a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE, en la medida en que sus misiones, en particular, la gestión administrativa de bienes de dominio público y privado, no son de naturaleza económica. Destacan que sus misiones son de interés general y les son impuestas o encargadas por las autoridades públicas, que tienen la libertad de definir el alcance de los servicios de interés general no económico. También destacan que las autoridades portuarias disponen de poderes especiales para cumplir esas misiones, están sujetas al control de las autoridades y su objetivo no es generar beneficios, pues el excedente se reinvierte en la infraestructura portuaria y, en determinados puertos, se paga a la autoridad local, que es accionista.
- (17) Los puertos de Amberes y de Zeebruges y las autoridades belgas consideran que la jurisprudencia del Tribunal de Justicia relativa a los aeropuertos (asunto C-82/01 *Aéroports de Paris* ⁽¹⁵⁾) no es aplicable a los puertos, que son infraestructuras diferentes. Indican, en particular, que el monopolio de los puertos es resultado de una descentralización administrativa en favor de una entidad de Derecho público que no pretende generar beneficios, mientras que la gestión de los aeropuertos es una actividad económica concedida de forma exclusiva a personas jurídicas de Derecho privado y que conlleva la transferencia del riesgo operacional de naturaleza económica. También consideran que la controversia examinada por el Tribunal de Justicia en el asunto *Aéroports de Paris* no estaba relacionada con la prestación de «servicios de infraestructura», de manera que la analogía con la puesta a disposición de la zona portuaria por parte de las autoridades portuarias es inadecuada.
- (18) La mayoría de las partes interesadas y las autoridades belgas niegan que las actividades mencionadas por la Comisión en la Decisión de incoar sean de carácter económico, en particular, la puesta a disposición de barcos de la infraestructura portuaria y el alquiler de terrenos y de infraestructuras a empresas, y explican que las tarifas de alquiler de los terrenos, de concesión de infraestructuras y de acceso a la infraestructura portuaria (derechos portuarios) son públicas, no discriminatorias, fijadas de antemano y de forma unilateral por las autoridades portuarias y no están determinadas por la oferta y la demanda. Hacen referencia, en particular, a la sentencia del Tribunal Constitucional belga, de 19 de noviembre de 2015 ⁽¹⁶⁾, en la que se reconoce que los derechos portuarios constituyen «remuneraciones puras» pagadas por terceros por la intervención de las autoridades portuarias. También se refieren al decreto portuario del Gobierno de Flandes, de 2 de marzo de 1999, sobre la política y la gestión de los puertos marítimos ⁽¹⁷⁾ (en lo sucesivo, «decreto portuario del Gobierno de Flandes de 2 de marzo de 1999»), que establece que los derechos portuarios deben ser «razonablemente proporcionales» al valor de la contraprestación. Además, indican que los cánones de concesión de terrenos que generan mayor valor añadido son proporcionalmente inferiores, se basan en parámetros objetivos (relativos a los terrenos en cuestión) y reflejan el valor intrínseco generado por la prestación en cuestión. Asimismo, la región valona y los puertos valones consideran que el pago de cánones por la utilización de las infraestructuras no es necesariamente un indicador de la naturaleza económica de la actividad portuaria, y el hecho de que esos cánones no permiten recuperar el capital invertido da la pauta de que la actividad portuaria es un servicio de interés general.
- (19) Según la mayoría de las partes interesadas y las autoridades belgas, las principales actividades económicas que se desarrollan en los puertos son las realizadas por los concesionarios encargados de la manipulación (carga y descarga) de mercancías, y las autoridades portuarias no tienen injerencia alguna en los contratos comerciales que estos firman con los armadores. Así pues, no son las autoridades portuarias las que explotan comercialmente los puertos, sino las empresas que tienen la concesión de la infraestructura, en la cual ellas mismas deben construir las superestructuras (grúas, hangares) necesarias para brindar los servicios de manipulación de mercancías.
- (20) Agregan que las autoridades portuarias deben financiar cada vez más actividades no económicas que son competencia de las autoridades regionales, incluidas actividades que no están relacionadas con la explotación portuaria ⁽¹⁸⁾. Mencionan varias decisiones de la Comisión y sentencias del Tribunal de Justicia en las que, según ellas, se establece que ni la puesta a disposición justa y no discriminatoria de las infraestructuras para todos los usuarios potenciales ni la gestión y la explotación de terrenos de un ente público para el desarrollo de actividades industriales y comerciales del sector privado constituyen actividades económicas.
- (21) Por último, consideran que las actividades económicas de los puertos, como la elevación (servicio de grúas) y el remolque son de carácter meramente accesorio.

⁽¹⁵⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de octubre de 2002, *Aéroports de Paris/Comisión*, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617.

⁽¹⁶⁾ Tribunal Constitucional, 19 de noviembre de 2015, N.º 162/2015; *Moniteur belge* de 5 de febrero de 2016; Numac: 2015205632.

⁽¹⁷⁾ *Moniteur belge* de 8 de abril de 1999; Numac: 1999035415. Cf. artículo 13, apartado 3: «Los derechos portuarios son fijados de manera autónoma por las autoridades portuarias y son razonablemente proporcionales al valor de la contraprestación [...]».

⁽¹⁸⁾ También se refiere a esta cuestión la Comisión Portuaria Flamenca, que precisa que la financiación por parte del Gobierno de las infraestructuras marítimas de acceso a los puertos (en particular, el funcionamiento de las esclusas y el dragado de canales de navegación que atraviesan algunos puertos), la infraestructura básica de los puertos y los servicios de capitania ha disminuido en los últimos años.

4.2. VENTAJA ECONÓMICA CONCEDIDA MEDIANTE FONDOS ESTATALES

- (22) La Comisión Portuaria Flamenca considera que, dado que las autoridades portuarias cada vez deben financiar más infraestructuras no económicas que son competencia de las autoridades regionales, la exención del impuesto sobre sociedades no constituye una ventaja.
- (23) El puerto de Róterdam precisa que el tipo impositivo efectivo de los puertos de Amberes, Zeebruges y Gante es inferior al 1 % de los beneficios contables.
- (24) Las autoridades belgas mantienen que, dado que los puertos pagan el IPM, no se cumple la condición según la cual la ventaja debe concederse mediante fondos estatales.

4.3. SELECTIVIDAD

- (25) La mayoría de las partes interesadas y las autoridades belgas consideran que el sistema de referencia para el cobro del impuesto sobre las personas jurídicas no es el impuesto sobre sociedades (como constaba en la Decisión de incoar) sino el artículo 1 del CIR, que establece dos sistemas impositivos paralelos para las personas jurídicas residentes (el ISoc y el IPM) aplicados en función de criterios definidos en el artículo 2 del CIR (si la actividad de la persona jurídica consiste o no en una «explotación» o en «operaciones de carácter lucrativo»). Agregan que el artículo 180 del CIR, que establece que los puertos no están sujetos al ISoc, no hace más que precisar y aplicar el artículo 1 del CIR. Asimismo, algunas partes interesadas y las autoridades belgas consideran que el IPM es el sistema de referencia para los puertos que no son «sociedades» a tenor del artículo 2 del CIR, ya que el artículo 180, apartado 2, del CIR no dispensa del cumplimiento de las normas impositivas generales aplicables a las personas jurídicas, sino que las aplica. Así pues, sostienen que, aunque se suprimiera el artículo 180, apartado 2, los puertos no estarían necesariamente sujetos al ISoc, dado que la administración debería evaluar cada caso en particular con respecto al cumplimiento de los criterios generales de los artículos 1 y 2 del CIR, y que, al no ser «sociedades» a tenor del artículo 2 del CIR, los puertos no estarían sujetos al ISoc.
- (26) La región valona y los puertos valones agregan que esta dualidad (la existencia de dos sistemas de impuesto sobre la renta, el ISoc y el IPM) es esencial e inherente al sistema de imposición sobre la renta y surge de la Constitución belga. Por otra parte, la Constitución belga no obligaría al legislador a aplicar el impuesto a determinadas actividades, y, para las administraciones públicas por naturaleza (el Estado, las comunidades, las regiones, las provincias y los municipios), los bienes de dominio público o privado destinados a brindar un servicio público estarían exentos del pago de impuestos en virtud de un principio general de Derecho. Las autoridades belgas también indican que, según la jurisprudencia de los tribunales nacionales, los servicios, las misiones y los bienes públicos no están sujetos al pago de impuestos a menos que la ley disponga lo contrario expresamente.
- (27) Según las autoridades portuarias de Amberes y Zeebruges y las autoridades belgas, las entidades que, como los puertos, no distribuyen sus beneficios sino que los reinvierten o que persiguen un fin que va más allá del interés propio están sujetas al IPM, lo cual se ajusta a la lógica del sistema.
- (28) También sostienen que su situación es distinta de la de otras empresas sujetas al ISoc. Aunque gozan de cierta autonomía y pueden realizar actividades económicas, como se desprende de su estatuto, las autoridades portuarias forman parte de los poderes públicos y cumplen misiones de interés general y sin fines de lucro. No emplean métodos industriales o comerciales, y sus acciones no están destinadas a conseguir una rentabilidad a corto plazo. Los cánones de concesión y los derechos portuarios no siempre cubren los costes que soportan. Brindan servicios públicos cuyo coste neto no podría deducirse de la base imponible del impuesto sobre sociedades en aplicación del artículo 49 del CIR, lo cual, en el supuesto de sujeción al ISoc, sería discriminatorio respecto de otras empresas y reduciría la capacidad de inversión de los puertos.
- (29) Las autoridades belgas indican que en una sentencia de 1 de diciembre de 2016 ⁽¹⁹⁾ el Tribunal Constitucional belga confirmó la decisión del legislador de eximir a los puertos del pago del ISoc.

4.4. FALSEAMIENTO DE LA COMPETENCIA E INCIDENCIA SOBRE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES

- (30) La Comisión Portuaria Flamenca sostiene que, en otros Estados miembros, en particular, en los Países Bajos, las mismas actividades portuarias son financiadas por las autoridades públicas, de manera que las condiciones de competencia no se ven afectadas.

⁽¹⁹⁾ Tribunal Constitucional, 1 de diciembre de 2016, n.º 151/2016; *Moniteur belge* de 12 de enero de 2017; Numac: 2016206080.

- (31) Las autoridades portuarias de Amberes y Zeebruges, en referencia al apartado 188 de la Comunicación de la Comisión relativa al concepto de «ayuda estatal» ⁽²⁰⁾ (en lo sucesivo, «la Comunicación de 19 de julio de 2016»), afirman que cada puerto tiene el monopolio legal de su zona portuaria, el cual no solo excluye «la competencia en el mercado sino también por el mercado». Por consiguiente, consideran que la medida no falsea la competencia. Asimismo, se refieren a un dictamen de la Autoridad Neerlandesa de Competencia (autorité néerlandaise de la concurrence) ⁽²¹⁾ según el cual el puerto de Róterdam no compite con los operadores de otros puertos, dado que los derechos portuarios solo representan una parte restringida de los costes de transporte que soportan los armadores, de manera que el aumento o la disminución de las tarifas no afectaría el tráfico portuario.
- (32) Señalan que, de conformidad con la Comunicación de 19 de julio de 2016, en una infraestructura de red, los distintos elementos de la red se complementan y no compiten entre sí (apartado 211 y nota a pie de página n.º 311), lo cual permite excluir la posibilidad de un falseamiento de la competencia. Destacan que, en dicha Comunicación, la Comisión aplica ese principio a la construcción de infraestructuras ferroviarias (apartado 219) y viarias, incluidas las carreteras de peaje (apartado 220), pero las autoridades portuarias de Amberes y Zeebruges consideran que el principio también es aplicable a los puertos.
- (33) La región valona y los puertos valones advierten, en particular, que los puertos interiores exentos del ISoc no compiten con otros puertos interiores privados que pongan las mismas infraestructuras a disposición del público. Las autoridades federales agregan que los puertos interiores, que son pequeños, son complementarios de los demás puertos y solo compiten con el transporte por carretera.
- (34) El puerto de Róterdam señala que los puertos públicos neerlandeses compiten en particular con los puertos de Amberes, Zeebruges y Gante.

4.5. COMPATIBILIDAD

- (35) La región valona y los puertos valones consideran que el artículo 106, apartado 2, del TFUE constituye un fundamento adecuado de la compatibilidad de la medida: los puertos tienen un mandato legal claro, y no puede negarse que cumplen todas las condiciones exigidas por dicho artículo. Destacan que, con arreglo al artículo 93 del TFUE, que no incluye entre las condiciones necesarias para su aplicación la ausencia de efecto sobre el intercambio comercial, la compatibilidad de la medida debe analizarse con detenimiento.
- (36) Las autoridades del puerto de Amberes y de Zeebruges consideran que la respuesta de la Comisión a los argumentos presentados en relación con la compatibilidad de la medida no han sido suficientemente motivados. Agregan que el artículo 93 del TFUE podría utilizarse como fundamento de la compatibilidad de la medida, ya que los puertos deben financiar infraestructuras que contribuyen al desarrollo de las redes transeuropeas de transporte.

4.6. NECESIDAD DE UN PERÍODO TRANSITORIO

- (37) Las autoridades belgas solicitan a la Comisión un período transitorio en lo que respecta a la sujeción de los puertos al ISoc. Subrayan que el plazo previsto en la Decisión de incoar de 8 de julio de 2016 (sujeción de los puertos al impuesto sobre sociedades a partir del 1 de enero de 2017) es demasiado corto, en particular, en comparación con el plazo concedido a los Países Bajos en relación con el asunto SA.25338. Hacen hincapié en que la supresión del artículo 180, apartado 2, del CIR lleva aparejado un procedimiento legislativo de una duración de «por lo general, tres a seis meses como mínimo». Según ellas, es conveniente realizar modificaciones legislativas mucho más complejas que la simple supresión del artículo 180, apartado 2, del CIR, dado que i) dicha supresión no necesariamente tendría como resultado la sujeción de los puertos al ISoc; ii) la elaboración de un nuevo régimen fiscal para los puertos debe tener en cuenta el principio constitucional de igualdad, y iii) el paso de una persona jurídica del IPM al ISoc no se rige expresamente por el Derecho fiscal belga. Agregan que, si expira un régimen de ayuda que se presume existente, la Comisión debe respetar los intereses legítimos de un Estado miembro de que se garantice la seguridad jurídica al beneficiario de la ayuda.
- (38) El puerto de Róterdam solicita a la Comisión que aplaze la obligación de los puertos neerlandeses de pagar el impuesto sobre sociedades hasta que se haya realizado una investigación sectorial y que todos los puertos marítimos de la zona norte estén simultáneamente sujetos al impuesto o, al menos, que obligue rápidamente y de forma simultánea a los puertos belgas y franceses a pagar el impuesto sobre sociedades.

⁽²⁰⁾ DO C 262 de 19.7.2016, p. 1.

⁽²¹⁾ Informe de la Autoridad Neerlandesa de la Competencia sobre las autoridades portuarias de Róterdam, 2005, P_600019/255.R261, p. 2.

5. EVALUACIÓN DE LAS MEDIDAS

5.1. EXISTENCIA DE AYUDA ESTATAL CON ARREGLO AL ARTÍCULO 107, APARTADO 1, DEL TFUE

- (39) El artículo 107, apartado 1, del TFUE, dispone que serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afectan a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.

5.1.1. EMPRESAS/ACTIVIDADES ECONÓMICAS

5.1.1.1. *Información general*

- (40) Según el Tribunal de Justicia, «constituye una actividad económica cualquier actividad consistente en ofrecer bienes o servicios en un determinado mercado» ⁽²²⁾. Asimismo, «el concepto de empresa comprende cualquier entidad que ejerza una actividad económica, con independencia del estatuto jurídico de dicha entidad y de su modo de financiación» ⁽²³⁾.
- (41) Además, de conformidad con la jurisprudencia sobre el carácter económico de la explotación de infraestructuras ⁽²⁴⁾, la Comisión estableció en una serie de decisiones que la explotación comercial y la construcción de infraestructuras portuarias constituyen actividades económicas ⁽²⁵⁾. Por ejemplo, la explotación comercial de una terminal portuaria puesta a disposición de usuarios a cambio del pago de un canon constituye una actividad económica ⁽²⁶⁾. Asimismo, el Tribunal de Justicia ya ha reconocido, de forma implícita pero certera, el carácter económico de determinadas operaciones portuarias, en particular, «las operaciones portuarias de embarque, desembarque, transbordo, depósito y traslado en general de mercancías o de cualquier material dentro del puerto» ⁽²⁷⁾. La Comisión aplica estas normas no solo a los puertos marítimos, sino también a los puertos interiores ⁽²⁸⁾.
- (42) A este respecto y a diferencia de las autoridades belgas y algunas partes interesadas, la Comisión considera que la jurisprudencia del Tribunal relativa a los aeropuertos debe aplicarse a los puertos, que no son más que otro tipo de infraestructura. Las diferencias entre los puertos y los aeropuertos que mencionan algunas partes interesadas, en particular, las relacionadas con la estructura jurídica o el hecho de que los puertos son entidades de Derecho público sin fines de lucro, no son pertinentes en relación con el criterio general relativo a la oferta de un bien o un servicio en un mercado que sirve de fundamento a la jurisprudencia del Tribunal. Del mismo modo, la Comisión observa que, en el apartado 90 de la sentencia *Aéroports de Paris*, el Tribunal recuerda que «es conforme a Derecho la afirmación del Tribunal de Primera Instancia de que las tasas comerciales controvertidas constituían la contrapartida de los servicios de gestión de las instalaciones aeroportuarias». Por consiguiente, no es correcto afirmar, como lo hacen las autoridades belgas y algunas partes interesadas, que ese asunto no estaba relacionado con la prestación de servicios de infraestructura.

⁽²²⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de junio de 1987, Comisión/Italia, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, apartado 7; sentencia del Tribunal de Justicia de 18 de junio de 1998, Comisión/Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, apartado 36.

⁽²³⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de septiembre de 2000, Pavlov y otros, asuntos acumulados C-180/98 a C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, apartado 74.

⁽²⁴⁾ Sentencia del Tribunal de 24 de marzo de 2011, Freistaat Sachsen, Land Sachsen-Anhalt y otros/Comisión, asuntos acumulados T-443/08 y T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, en particular, los apartados 93 y 94, confirmada en casación por la sentencia del Tribunal de Justicia de 19 de diciembre de 2012, Mitteldeutsche Flughafen y Flughafen Leipzig-Halle/Comisión, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, en particular, los apartados 40 a 43 y 47. Sentencia del Tribunal de 12 de diciembre de 2000, Aéroports de Paris/Comisión, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, apartado 125, confirmada en casación por la sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de octubre de 2002, Aéroports de Paris/Comisión, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617.

⁽²⁵⁾ Véase, por ejemplo, la Decisión de la Comisión de 15 de diciembre de 2009 relativa a la ayuda estatal N 385/2009 – Financiación pública de las infraestructuras portuarias del Puerto de Ventspils (DO C 62 de 13.3.2010, p. 7); Decisión de la Comisión de 15 de junio de 2011 relativa a la ayuda estatal 44/2010 – República de Letonia — Financiación pública de las infraestructuras portuarias en el puerto de Krievu salā (DO C 215 de 21.7.2011, p. 21); Decisión de la Comisión de 22 de febrero de 2012 relativa a la ayuda estatal SA.30742 (N/2010)–Lituania – Construcción de infraestructuras para la terminal de transbordadores de pasajeros y carga en Klaipėda (DO C 121 de 26.4.2012, p. 1); Decisión de la Comisión de 2 de julio de 2013 relativa a la ayuda estatal SA.35418 (2012/N) – Grecia – Ampliación del Puerto del Pireo (DO C 256 de 5.9.2013, p. 2); Decisión de la Comisión de 18 de septiembre de 2013 relativa a la ayuda estatal SA.36953 (2013/N) – España – Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (DO C 335 de 16.11.2013, p. 1).

⁽²⁶⁾ Véase, por ejemplo, la Decisión de la Comisión de 18 de septiembre de 2013 relativa a la ayuda estatal SA.36953 (2013/N) – España – Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (DO C 335 de 16.11.2013, p. 1).

⁽²⁷⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de diciembre de 1991, Mercì Convenzionali Porto di Genova, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, apartados 3 y 27; sentencia del Tribunal de 17 de julio de 1997 en el asunto C-242/95 GT-Link A/S v. de Danske Statsbaner, ECLI:EU:C:1997:376, apartado 52 «De ello no se desprende, sin embargo, que la explotación de cualquier puerto comercial constituya una gestión de un servicio de interés económico general ni que, en particular, el conjunto de las prestaciones realizadas en dicho puerto corresponda a tal misión».

⁽²⁸⁾ Véase, por ejemplo, la Decisión de la Comisión de 18 de diciembre de 2013 relativa a la ayuda estatal SA.37402-Puerto franco de Budapest (DO C 141 de 9.5.2014, p. 1); la Decisión de la Comisión de 17 de octubre de 2012 relativa a la ayuda estatal SA.34501-Puerto interior de Königs Wusterhausen/Wildau (DO C 176 de 21.6.2013, p. 1); la Decisión de la Comisión de 1 de octubre de 2014 relativa a la ayuda estatal SA.38478-Puerto de Győr-Gönyű (DO C 418 de 21.11.2014, p. 1).

- (43) No hace falta evaluar el carácter económico o no económico de cada una de sus actividades para determinar si los puertos belgas constituyen o no empresas. Basta con establecer que las entidades afectadas por la medida controvertida realizan efectivamente una o más actividades económicas, para cuyo ejercicio se las considerará «empresas». En este sentido, el hecho de que una entidad realice una o más actividades estatales o no económicas no permite retirarle de manera general la calificación de «empresa».
- (44) Los puertos belgas pueden realizar varios tipos de actividades económicas relacionadas con la prestación de diferentes servicios en diferentes mercados. En primer lugar, los puertos brindan un servicio *general* a sus usuarios (principalmente armadores y, de manera más general, cualquier operador de un barco), al dar a los barcos acceso a la infraestructura portuaria a cambio de una remuneración generalmente denominada «derecho portuario» ⁽²⁹⁾. En segundo lugar, algunos puertos brindan servicios *especiales* a los barcos, como el practica, la elevación, la manipulación y el amarre, también a cambio de una remuneración ⁽³⁰⁾. En tercer lugar, los puertos, a cambio de una remuneración, ponen determinadas infraestructuras o terrenos a disposición de las empresas, que utilizan esos espacios para atender sus propias necesidades o para brindar a los barcos algunos de los servicios *especiales* mencionados anteriormente.
- (45) El hecho de que terceras empresas utilicen determinados terrenos e infraestructuras de los puertos para ofrecer servicios a los armadores o a los barcos no significa que las actividades de gestión que realizan las autoridades portuarias, en particular, el alquiler de dichos terrenos e infraestructuras a dichas terceras empresas, no sean de naturaleza económica.
- (46) Asimismo, la Comisión señala que el propio Derecho nacional belga contiene disposiciones relativas al carácter industrial y/o comercial de las actividades portuarias ⁽³¹⁾. En particular, el comentario oficial del CIR implica necesariamente que los puertos explotan «toda empresa industrial, comercial o agrícola» ⁽³²⁾ o que, aunque no persigan fines de lucro, desarrollan «una actividad profesional permanente que supone [...] la repetición, con la frecuencia suficiente como para constituir una» ocupación», de operaciones industriales, comerciales o agrícolas [y] la aplicación de métodos industriales o comerciales» ⁽³³⁾ ⁽³⁴⁾.
- (47) Por otro lado, la Comisión no niega que determinadas actividades de los puertos puedan ser de naturaleza no económica, en particular, algunos servicios prestados por las capitánías, como el control y la seguridad del tráfico marítimo ⁽³⁵⁾ o la vigilancia anticontaminación ⁽³⁶⁾. Sin embargo, en el presente caso, las actividades que la Comisión considera económicas son diferentes de estas (otras) que se acaban de mencionar.

⁽²⁹⁾ Cf. artículo 15, apartado 1, (relativo a los «derechos portuarios generales») del decreto portuario del Gobierno de Flandes, de 2 de marzo de 1999.

⁽³⁰⁾ Cf. artículo 15, apartado 2, (relativo a los «derechos portuarios especiales») del decreto portuario del Gobierno de Flandes, de 2 de marzo de 1999.

⁽³¹⁾ Cf. artículo 25, apartado 2, («Se autoriza al Gobierno de Flandes a crear un comité de concertación común. Se establece un plan quinquenal de promoción basado en un modelo de economía industrial») y artículo 26, apartado 1, («Los conflictos entre las autoridades portuarias en relación con la explotación, en particular, de sus actividades comerciales [...] serán resueltos por la Comisión Portuaria de Asuntos Contenciosos (commission portuaire des contentieux) [...]») del decreto portuario del Gobierno de Flandes, de 2 de marzo de 1999. Cf. asimismo el artículo 3 del decreto de 1 de abril de 1999 relativo a la creación del puerto autónomo de Centro y Oeste («Se consideran actividades portuarias las actividades relacionadas con la función de la sociedad, es decir, la carga, descarga, almacenamiento y transporte de mercancías, así como las actividades industriales, comerciales y de servicio»).

⁽³²⁾ Cf. comentario n.º 179/10 del CIR (véase a continuación).

⁽³³⁾ Cf. comentario n.º 179/11 del CIR (véase a continuación).

⁽³⁴⁾ Cf. comentarios n.ºs 2/4, 179/10 y 179/11 del CIR.

— Número 2/4: «Se entiende por» sociedad «toda sociedad, asociación, establecimiento u organismo que:

a) esté legalmente constituido;

b) tenga personalidad jurídica;

c) se dedique a una explotación o a operaciones de carácter lucrativo (art. 2, § 2, punto 1, párr. 1.º, CIR 92).

Para más información sobre los conceptos a los que se refieren las letras a), b) y c) anteriores, véanse los números 179/6 a 20».

— Número 179/10: «La expresión» dedicarse a una explotación «debe entenderse como» explotar cualquier empresa industrial, comercial o agrícola», cuyas ganancias serían ingresos profesionales sujetos al impuesto sobre la renta de las personas físicas (IPP), en caso de que la explotación fuese realizada por una persona física o una sociedad, etc. que no tenga personalidad jurídica (art. 23, § 1.º, punto 1, y art. 24 del CIR 92)».

— Número 179/11: «La expresión» dedicarse a operaciones de carácter lucrativo», se refiere a la vez a:

1. las «ocupaciones lucrativas» (art. 23, § 1.º, punto 2, y art. 27 del CIR 92), expresión interpretada por la jurisprudencia en el sentido de «ocupación con fines de lucro»;

2. las «ocupaciones de carácter lucrativo, pero sin fines de lucro» caracterizadas por realizar una actividad profesional permanente que supone:

a) la repetición, con la frecuencia suficiente como para constituir una «ocupación», de operaciones industriales, comerciales o agrícolas;

b) la aplicación de métodos industriales o comerciales.

El punto 2 se refiere, pues, a ocupaciones que, por su naturaleza, suelen generar beneficios o ganancias, aunque la persona jurídica que las realice no persiga fines de lucro, ni de conformidad con sus estatutos ni de hecho».

⁽³⁵⁾ Decisión de la Comisión de 16 de octubre de 2002 sobre la ayuda estatal N 438/02-Bélgica-Subvenciones a las autoridades portuarias para el desempeño de tareas públicas (DO C 284 de 21.11.2002, p. 2).

⁽³⁶⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 18 de marzo de 1997, *Calí & Figli*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, apartado 22.

- (48) La Comisión advierte asimismo que, aunque las autoridades públicas disponen de una «amplia capacidad de discreción [...] para prestar, encargar y organizar los servicios de interés económico general lo más cercanos posibles a las necesidades de los usuarios» ⁽³⁷⁾, ello no quita que estas actividades sean de carácter económico. Ahora bien, según jurisprudencia reiterada, el concepto de «actividad económica» en sí surge de cuestiones de hecho, en particular, la existencia de un mercado para los servicios en cuestión ⁽³⁸⁾, y no depende de la decisión o la apreciación de las autoridades nacionales. Así pues, la Comisión tiene fundamentos para considerar económicas determinadas actividades portuarias, aún cuando las autoridades nacionales consideren que dichas actividades constituyen servicios de interés general no económicos.
- (49) En conclusión, las consideraciones siguientes como tales no pueden poner en entredicho el carácter económico o no económico de las actividades realizadas:
- El hecho de que las misiones de los puertos sean de interés general y les hayan sido impuestas o encargadas por las autoridades públicas: en efecto, este es el caso de todos los servicios de interés económico general (en lo sucesivo, «SIEG»), que no por ello dejan de ser actividades económicas. En términos más generales, «el hecho de que un servicio concreto se preste de forma interna es irrelevante a efectos de la naturaleza económica de la actividad» ⁽³⁹⁾. Sin embargo, el interés general puede tenerse en cuenta para evaluar, en su caso, la compatibilidad de una ayuda concedida por un Estado a una empresa para mantener su actividad económica.
 - El hecho de que las autoridades portuarias dispongan de poderes especiales para cumplir esas misiones ⁽⁴⁰⁾: esos poderes especiales no impiden que las autoridades portuarias realicen una actividad económica en la que ofrezcan bienes o servicios en un mercado. Llegado el caso, esos poderes pueden constituir un instrumento de intervención en dicho mercado.
 - El hecho de que las autoridades portuarias deben financiar cada vez más actividades no económicas que son competencia de las autoridades regionales, incluidas actividades que no están relacionadas con la explotación portuaria: dicha característica no afecta al carácter económico de las actividades portuarias, que consisten en brindar bienes o servicios en un mercado. La ausencia de compensación o la compensación imperfecta por parte del Estado de los costes relacionados con las actividades no económicas encargadas a los puertos no invalida, sino que confirma, el argumento de que los puertos realizan actividades económicas, además de actividades no económicas. La ventaja fiscal que obtiene un puerto sujeto al régimen controvertido es proporcional a las ganancias que haya obtenido y no tiene ninguna relación con el coste (no compensado) de las actividades no económicas que le pueda encargar el Estado. Por consiguiente, la Comisión no puede tener en cuenta este argumento para evaluar el régimen.
 - El hecho, suponiéndolo probado ⁽⁴¹⁾, de que los puertos no persigan fines de lucro y que reinviertan sistemáticamente sus ganancias: en efecto, según jurisprudencia reiterada, la ausencia de fines de lucro de quien brinda un servicio no implica que dicho servicio sea de naturaleza no económica ⁽⁴²⁾. Del mismo modo, la reinversión sistemática de las ganancias en la actividad no es un factor determinante de la naturaleza económica o no económica de una actividad. De hecho, todas las empresas tienen la posibilidad de elegir entre distribuir o reinvertir la totalidad o parte de sus ganancias.

5.1.1.2. *Tarifas aplicadas*

- (50) También es indiferente a efectos de la calificación de los puertos como «empresas» el argumento de las autoridades belgas y de algunas partes interesadas según el cual las tarifas de los servicios prestados por las autoridades portuarias son públicas, no discriminatorias, fijadas de antemano y de forma unilateral por las autoridades portuarias y no están determinadas por la oferta y la demanda ⁽⁴³⁾.

⁽³⁷⁾ Protocolo (n.º 26) sobre los servicios de interés general (anexo del TFUE).

⁽³⁸⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de noviembre de 1995, FFSA y otros, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, apartado 21; sentencia del Tribunal de Justicia de 1 de julio de 2008, MOTOE, C-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, apartados 27 y 28.

⁽³⁹⁾ Cf. apartado 14 de la Comunicación de 19 de julio de 2016.

⁽⁴⁰⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 1 de julio de 2008, MOTOE, C-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, apartado 25; sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de octubre de 2002, Aéroports de Paris, C-82/01 P, apartados 74 y 77.

⁽⁴¹⁾ La Comisión subraya, en particular, que, según las autoridades belgas, algunos puertos belgas transfieren parte de sus ganancias a sus accionistas.

⁽⁴²⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 29 de octubre de 1980, Van Landewyck, asuntos acumulados 209/78 a 215/78 y 218/78, ECLI:EU:C:1980:248, apartado 88; sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de noviembre de 1995, FFSA y otros, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, apartado 21; sentencia del Tribunal de Justicia de 1 de julio de 2008, MOTOE, C-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, apartados 27 y 28; sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de enero de 2006, Cassa di Risparmio di Firenze y otros, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, apartados 122 y 123.

⁽⁴³⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de octubre de 2002, Aéroports de Paris/Comisión, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, apartado 78.

- (51) En primer lugar, la Comisión señala que las características de las tarifas aplicadas por las autoridades portuarias (el hecho de que sean públicas y que no sean discriminatorias, entre otras) son similares a las de las tarifas aplicadas a los SIEG ⁽⁴⁴⁾, que son actividades económicas y están sometidos a la legislación en materia de ayudas estatales. Del mismo modo, en la gran mayoría de las actividades económicas, los precios de los SIEG son públicos, no discriminatorios y son fijados de antemano y de forma unilateral por el proveedor del servicio.
- (52) Si bien la proporción de gastos relacionados con una actividad y cubiertos por los ingresos recaudados de los usuarios e, inversamente, la proporción de gastos cubiertos por el impuesto (el contribuyente) en ocasiones puede constituir un indicador de la existencia de un mercado y de una actividad económica, el sistema de fijación de precios como tal no es determinante a ese respecto.
- (53) Por otra parte, no hay duda de que los precios pagados por los usuarios y los clientes de los puertos (los derechos portuarios generales y especiales, los cánones de concesión) cubran al menos la mayor parte de los costes soportados por las autoridades portuarias al ofrecer sus servicios en el mercado ⁽⁴⁵⁾.
- (54) Además, aunque la región valona y los puertos valones señalan que los cánones cobrados por el uso de las infraestructuras no permiten recuperar el capital invertido, no aportan ningún dato que permita probar ese argumento.
- (55) Por cierto, se ofrece ese argumento para demostrar el carácter de interés general de la actividad portuaria, lo cual no es pertinente en sí para determinar la naturaleza económica o no de las actividades portuarias. La Comisión destaca asimismo que, por definición, los costes de los SIEG (que son actividades económicas) no se cubren en su totalidad mediante los ingresos recaudados de los usuarios, de manera que la existencia de un déficit de financiación no significa necesariamente que no exista una actividad económica a tenor del artículo 107 del TFUE.
- (56) Por cierto, el simple hecho de que los precios sean fijados por las autoridades portuarias no significa que no se tenga en cuenta la demanda. Al contrario, para fijar las tarifas, en particular, los derechos portuarios, las autoridades portuarias tienen muy en cuenta las circunstancias del mercado (la oferta y la demanda, en particular, los precios que cobra la competencia y el comportamiento de los usuarios y los clientes) ⁽⁴⁶⁾. En lo que respecta a los cánones de concesión, los puertos de Amberes y de Zeebrugge señalan que las tarifas se fijan en función de parámetros objetivos relacionados con la naturaleza del terreno o la actividad contemplada y reflejan el «valor intrínseco» y «el valor añadido» generados. Por consiguiente, las tarifas están estrechamente relacionadas con las características del servicio prestado por los puertos y de las empresas o actividades que las autoridades portuarias desean atraer. Por esa razón, es evidente que las tarifas constituyen un instrumento importante de la política comercial de los puertos para incentivar a los armadores y a los expedidores para que usen las infraestructuras portuarias y a las empresas para que se instalen en los puertos y desarrollen allí sus actividades de producción o de servicio.
- (57) Por consiguiente, tanto la puesta a disposición de infraestructuras portuarias como de terrenos a cambio de una remuneración constituyen servicios ofrecidos en un mercado y, por lo tanto, actividades económicas.

⁽⁴⁴⁾ Un SIEG es «la prestación de servicios que una empresa, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones», en particular, el precio y la calidad (cf. apartados 47 y 48 de la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general, DO C 8 de 11.1.2012, pp. 4 a 14).

⁽⁴⁵⁾ Para el puerto de Amberes en 2015, los distintos cánones y derechos portuarios representaron 290 300 000 EUR, es decir, cerca del 84 % de los ingresos corrientes (incluidas asimismo las subvenciones de funcionamiento pagadas por el Gobierno de Flandes) y el 113 % de los gastos corrientes (cf. Informe anual 2015, pp. 61 y 62).

⁽⁴⁶⁾ El artículo 25, apartado 3, del decreto portuario del Gobierno de Flandes, de 2 de marzo de 1999, dispone que «El Gobierno de Flandes y las autoridades portuarias desarrollan iniciativas para definir [...] estructuras tarifarias armónicas en los puertos marítimos flamencos para garantizar una posición competitiva leal». Los documentos adjuntos a los comentarios transmitidos por el puerto de Bruselas (p. 102) demuestran que los precios (y los descuentos) se consideran un medio para influenciar el comportamiento de la demanda: «El puerto trabaja activamente para desarrollar el transporte por mar y por vías navegables e intensificar el cambio en las modalidades de transporte para que se de preferencia al transporte por mar y por vías navegables, a través de las siguientes medidas: el puerto mantiene su política de incentivos tarifarios, a saber, tasas de navegación de 0,00025 EUR por tkm y una exención del pago de las tasas de atraque para el tráfico marítimo, los nuevos tráficos y los tráficos en aumento. Las autoridades regionales compensarán al puerto por la pérdida de ingresos relacionada con la implementación de esta medida. [...] En este contexto, el puerto realizará descuentos sobre los cánones de concesión de sus terrenos a las empresas que utilicen el transporte marítimo y fluvial con más frecuencia. [...]».

5.1.1.3. Puesta a disposición de la infraestructura portuaria para los armadores a cambio de una remuneración y prestación de servicios específicos por parte de las autoridades portuarias a los armadores a cambio de una remuneración

- (58) En lo que respecta a los servicios que ofrecen los puertos a cambio del pago de los derechos portuarios (el acceso a la infraestructura portuaria en general y los posibles servicios especiales), la Comisión señala que la sentencia del Tribunal Constitucional belga, de 19 de noviembre de 2015 (n.º 162/2015), que reconoce que los derechos portuarios constituyen «*remuneraciones puras*» pagadas por terceros por la intervención de las autoridades portuarias, y el decreto portuario del Gobierno de Flandes, de 2 de marzo de 1999, que dispone que los derechos portuarios deben ser «*razonablemente proporcionales*» al valor de la contraprestación, confirman que los puertos brindan servicios en un mercado a cambio de una remuneración. El hecho de que dicha remuneración deba cubrir razonablemente el valor de la contraprestación permite descartar, en principio, que los servicios brindados a los usuarios de los puertos se financien principalmente mediante el impuesto y no mediante una remuneración real del servicio obtenido por dichos usuarios, lo cual confirma una vez más el enfoque económico adoptado por Bélgica en la relación entre los puertos y sus usuarios, así como la naturaleza de las actividades controvertidas.
- (59) Por cierto, la Comisión señala que el Gobierno flamenco afirmó ante el Tribunal Constitucional belga que los derechos portuarios generales (la contraprestación por el acceso a la infraestructura portuaria general) era comparable «al peaje que se debía pagar por utilizar una carretera con peaje o un túnel» ⁽⁴⁷⁾. Ahora bien, según la práctica decisoria de la Comisión, la explotación de una carretera o de un túnel con peaje constituye una actividad económica ⁽⁴⁸⁾. En conclusión, la Comisión destaca que los derechos portuarios en Bélgica en principio están sujetos al IVA, como las demás prestaciones de servicios ⁽⁴⁹⁾.
- (60) Las Decisiones de la Comisión o las sentencias del Tribunal de Justicia que mencionan las partes interesadas y las autoridades belgas no ponen en tela de juicio esta conclusión. En el asunto N110/2008 JadeWeserPort ⁽⁵⁰⁾, la Comisión no resolvió la cuestión de la naturaleza económica o no económica de las actividades controvertidas; los considerandos mencionados por las partes interesadas y las autoridades belgas en apoyo a su razonamiento (considerandos 52 a 63 de la Decisión) van seguidos de otros considerandos en los que se indica que la actividad podía considerarse económica (considerandos 64 a 66 de la Decisión). En lo que respecta al asunto N390/2005 relativo a la construcción de instalaciones de transbordo en la línea de ferrocarril Lanaken – Maastricht ⁽⁵¹⁾ y al asunto N478/2004 Coras Iompair Eireann ⁽⁵²⁾, la Comisión observa que estos tratan sobre la financiación de la construcción de infraestructuras ferroviarias y no sobre la puesta a disposición de infraestructuras portuarias a cambio de una remuneración, y que, en cualquier caso, la posición de la Comisión en esos asuntos ya no se ajusta a la jurisprudencia del Tribunal ⁽⁵³⁾ ni a la práctica decisoria actual de la Comisión, según las cuales la construcción de infraestructuras destinadas a ser explotadas económicamente constituye una actividad económica. Por último, la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-18/01 Korhonen ⁽⁵⁴⁾ no se refiere a la legislación en materia de ayudas estatales sino a la Directiva 92/50/CEE del Consejo ⁽⁵⁵⁾.

5.1.1.4. Puesta a disposición de terrenos e infraestructuras para empresas a cambio de una remuneración

- (61) La Decisión de la Comisión en el asunto SA.36346 ⁽⁵⁶⁾, mencionada en el apartado 17, letra f), de la Comunicación de 19 de julio de 2016 e invocada por las partes interesadas y las autoridades belgas, no implica que la gestión y la valorización de la zona portuaria y, en particular, el alquiler o la puesta a disposición de terrenos o infraestructuras específicas a cambio de una remuneración sea una actividad no económica. En efecto, el asunto SA.36346 se refería a un apoyo para la revitalización de terrenos públicos y no al alquiler de terrenos o de infraestructuras a cambio de una remuneración.

⁽⁴⁷⁾ Sentencia n.º 162/2015 del Tribunal Constitucional, de 19 de noviembre de 2015, apartado A.2.2.

⁽⁴⁸⁾ Cf. apartado 220 de la Comunicación de 19 de julio de 2016.

⁽⁴⁹⁾ Los derechos portuarios aplicables a la navegación en aguas continentales están sujetos al IVA. Cf. artículo 5 de la reglamentación sobre tarifas del puerto de Amberes para la navegación en aguas continentales (Tariff regulations for inland shipping, p. 11). Sin embargo, debido a una exención específica prevista en el artículo 139 de la Directiva sobre el IVA (Directiva 2006/112/CE, de 28 de noviembre de 2006, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido, DO L 347 de 11.12.2006, p. 1), a la que hace referencia el artículo 42, apartado 1, 5, del código belga sobre el IVA, los derechos portuarios relativos al transporte internacional están especialmente exentos del pago del IVA (en la reglamentación sobre tarifas del puerto de Amberes para la navegación marítima no se hace referencia al IVA. La necesidad de una exención específica demuestra que las prestaciones en cuestión entran dentro del ámbito de aplicación del IVA por ser prestaciones de servicios a tenor del artículo 2, apartado 1, letra c), de la Directiva sobre el IVA).

⁽⁵⁰⁾ Decisión de 10 de diciembre de 2008 (DO C 137 de 17.6.2009).

⁽⁵¹⁾ Decisión de 4 de julio de 2006 (DO C 276 de 14.11.2006).

⁽⁵²⁾ Decisión de 7 de junio de 2006 (DO C 207 de 31.8.2006).

⁽⁵³⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de marzo de 2011 en los asuntos acumulados T-443/08 y T-455/08 Freistaat Sachsen y otros/Comisión, antes citada.

⁽⁵⁴⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de mayo de 2003, Korhonen, C-18/01, ECLI:EU:C:2003:300.

⁽⁵⁵⁾ Directiva 92/50/CEE del Consejo, de 18 de junio de 1992, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de servicios (DO L 209 de 24.7.1992, p. 1).

⁽⁵⁶⁾ Decisión de 27 de marzo de 2014 Plan de desarrollo del espacio para uso industrial y comercial de la GRW (DO C 141 de 9.5.2014, p. 1).

- (62) En su práctica decisoria, la Comisión ha considerado ya que el alquiler de espacios públicos a cambio de una remuneración constituye una actividad económica, en particular, cuando la autoridad portuaria contratante brinda servicios portuarios a sus clientes ⁽⁵⁷⁾. Asimismo, las condiciones tarifarias publicadas por las autoridades portuarias ⁽⁵⁸⁾ revelan que los cánones de concesión están sujetos al IVA, lo cual demuestra que son de naturaleza económica. El alquiler de terrenos por parte de los puertos también constituye una actividad económica sujeta al IVA ⁽⁵⁹⁾.
- (63) Asimismo, la Comisión señala que los puertos de Amberes y de Zeebrugge destacan en sus comentarios que los concesionarios son elegidos mediante «licitaciones», lo cual confirma que los puertos, al dar acceso a la infraestructura portuaria, ofrecen bienes o servicios en un mercado.

5.1.1.5. *Carácter accesorio o principal de las actividades económicas*

- (64) En principio, el hecho de que las actividades económicas de una entidad sean minoritarias o marginales respecto de sus actividades no económicas no permite hacer una excepción a las normas sobre ayudas estatales para dichas actividades económicas.
- (65) Además, y sin que sea necesario analizar la situación de cada puerto respecto de la dimensión de las diferentes actividades económicas, se deduce de razonamientos anteriores que una parte muy importante de las actividades que las partes interesadas y las autoridades belgas consideran no económicas (el alquiler de terrenos, el acceso a la infraestructura a cambio de una remuneración) son en realidad económicas. Como se observa más arriba, es innegable que los derechos portuarios y los cánones por concesiones representan la mayor parte del volumen de negocios de los puertos belgas, y, en el caso del puerto de Amberes, los ingresos generados son incluso superiores a los gastos corrientes totales.
- (66) En conclusión, si bien la Comisión acepta que, cuando una infraestructura se utilice de forma casi exclusiva para la realización de una actividad no económica, la totalidad de su financiación pueda excluirse del ámbito de aplicación de las normas sobre ayudas estatales, siempre que la utilización económica siga teniendo carácter meramente accesorio ⁽⁶⁰⁾, el hecho de que los puertos realicen actividades no económicas no significa que la infraestructura portuaria en sí se utilice de forma casi exclusiva para realizar actividades no económicas.

Conclusión

- (67) Así pues, la Comisión considera que las actividades que realizan los puertos belgas afectados por la medida son, al menos parcialmente, de carácter económico.

5.1.2. VENTAJA ECONÓMICA

- (68) Según el Tribunal de Justicia, las ventajas no son solo las prestaciones positivas, sino también las intervenciones que, bajo formas diversas, alivian las cargas que normalmente recaen sobre el presupuesto de una empresa ⁽⁶¹⁾.
- (69) La Comisión señala que, según la legislación fiscal belga, los beneficios de actividades económicas generados por los puertos belgas mencionados en el artículo 180, apartado 2, del CIR, no están sujetos al impuesto sobre sociedades. Por consiguiente, los puertos no tienen que correr con los gastos que normalmente asumen las entidades sujetas al impuesto sobre sociedades.
- (70) El impuesto sobre las personas jurídicas no grava el importe total de los beneficios. Los únicos ingresos de las personas jurídicas sujetos al impuesto sobre las personas jurídicas son una parte de los ingresos generados por las actividades portuarias, como la renta catastral generada por bienes inmuebles situados en Bélgica y las rentas e ingresos de capitales y bienes muebles ⁽⁶²⁾. Por consiguiente, la base imponible del impuesto sobre las personas jurídicas no incluye el importe total de los beneficios generados por los puertos, por ejemplo, los derechos y los

⁽⁵⁷⁾ Cf. Decisión de la Comisión relativa a la ayuda estatal SA.36953 (2013/N) Puerto de la Bahía de Cádiz, considerando 29 (DO C 335 de 16.11.2013, p. 1); Decisión de la Comisión relativa a la ayuda estatal SA.30742 (N/2010) Klaipėda, considerandos 8 y 9 (DO C 121 de 26.4.2012, p. 1); Decisión de la Comisión relativa a la ayuda estatal 44/2010 Puerto de Krievu Sala, considerando 67 (DO C 215 de 21.7.2011, p. 21); Decisión de la Comisión relativa a la ayuda estatal C 39/2009 (ex N 385/2009) Puerto de Ventspils, considerandos 30, 57 y 58 (DO C 62 de 13.3.2010, p. 7).

⁽⁵⁸⁾ Véase, por ejemplo, el apartado 2.7 del documento General terms and conditions for concessions in the Antwerp port area. Véanse también las condiciones tarifarias del puerto de Lieja.

⁽⁵⁹⁾ Respuesta a la pregunta parlamentaria n.º 397 de Willem-Frederik Schiltz, de 7 de mayo de 2013 (Cámara, Preguntas y respuestas, 2012-2013, QROVA 53/128 de 9 de septiembre de 2013, p. 86); respuesta a la pregunta parlamentaria oral n.º 4288 de Servais Verhervet, de 11 de mayo de 2011 (Informe resumido 53, Comité de Finanzas y Presupuesto (Commission des Finances et du Budget) 229, de 11 de mayo de 2011, p. 22). Asimismo, el Tribunal de Justicia considera que esta actividad era de carácter económico a tenor de la Directiva sobre el IVA (cf. sentencia del Tribunal de 25 de octubre de 2007, *Ministero delle Finanze – Ufficio IVA di Milano/CO.GE.P. Srl*, C-174/06, ECLI:EU:C:2007:634, apartados 31-35).

⁽⁶⁰⁾ Véase el apartado 207 de la Comunicación de 19 de julio de 2016.

⁽⁶¹⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de noviembre de 2001, *Adria-Wien Pipeline*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598.

⁽⁶²⁾ Véase el artículo 221 del CIR.

cánones portuarios pagados por los clientes como contraprestación por los servicios que ofrecen los puertos o los cánones y alquileres pagados por el uso de las infraestructuras portuarias. Además, para la parte de los beneficios sujetos al impuesto sobre las personas jurídicas, los tipos en general son inferiores ⁽⁶³⁾ a los aplicados por el impuesto sobre sociedades (33,99 %). El importe del impuesto pagado por las actividades económicas es, pues, inferior al importe que se debería pagar si se aplicaran las normas del impuesto sobre sociedades.

- (71) Por otro lado, Bélgica no aportó pruebas que demostraran que esa conclusión de la Comisión era equivocada, ni durante el procedimiento de cooperación iniciado el 9 de julio de 2014, ni al enviar sus comentarios tras la incoación del procedimiento de investigación formal el 8 de julio de 2016. Tampoco se opuso a los comentarios presentados por los puertos neerlandeses según los cuales los puertos de Amberes, Zeebruges y Gante se benefician de un tipo impositivo efectivo considerablemente inferior al tipo del impuesto sobre sociedades (33,99 %).
- (72) Tampoco resulta posible adherir a los argumentos de la Comisión Portuaria Flamenca, según los cuales, básicamente, la ventaja de la exención del impuesto sobre sociedades solo está destinada a compensar la financiación cada vez mayor que las autoridades portuarias hacen de infraestructuras no económicas que no son de su competencia. En efecto, ninguna disposición de Derecho interno garantiza que el importe del beneficio se limite al coste neto de esas infraestructuras no económicas ⁽⁶⁴⁾. Así pues, la exención del impuesto sobre sociedades, cuyo importe es proporcional a la ganancia obtenida, tiene como consecuencia una ventaja desproporcionada con respecto al posible coste de financiación de infraestructuras no económicas.
- (73) Por consiguiente, la Comisión considera que los puertos en cuestión cuentan con una ventaja a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE, que corresponde a la diferencia entre el impuesto sobre sociedades que deberían haber pagado por sus actividades económicas y la parte del impuesto sobre las personas jurídicas que puede atribuirse a sus actividades económicas.

5.1.3. FONDOS ESTATALES E IMPUTABILIDAD

- (74) Con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE, solo se consideran ayudas estatales las otorgadas por los Estados miembros o mediante fondos estatales. Según jurisprudencia reiterada, la renuncia a fondos que en principio debieron formar parte del presupuesto del Estado constituye una transferencia de fondos estatales ⁽⁶⁵⁾.
- (75) Al contrario de lo que argumentan las autoridades belgas, si el cobro del impuesto sobre las personas jurídicas a los puertos que realizan actividades económicas concede al contribuyente un trato fiscal más favorable que el cobro del impuesto sobre sociedades (véase el apartado 5.1.2 anterior sobre la existencia de una ventaja económica), el resultado es un déficit de ingresos fiscales para el Estado.
- (76) Por tanto, la Comisión considera que esta medida constituye una transferencia de fondos estatales a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.
- (77) Por otro lado, dado que el sistema fiscal en cuestión forma parte de la legislación belga y no es impuesto por la legislación europea, es imputable al Estado ⁽⁶⁶⁾.

5.1.4. SELECTIVIDAD

- (78) Para que una medida pueda considerarse ayuda estatal, debe ser selectiva, es decir que debe favorecer a determinadas empresas o producciones en los términos del artículo 107, apartado 1, del TFUE ⁽⁶⁷⁾.

⁽⁶³⁾ Véase el artículo 225 del CIR.

⁽⁶⁴⁾ Cf. apartado 206 de la Comunicación de 19 de julio de 2016 y, en el ámbito de los SIEG, la sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de julio de 2003, *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, apartados 87 a 95.

⁽⁶⁵⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de mayo de 2000, *Francia/Ladbroke Racing y Commission*, C-83/98 P, ECLI:EU:C:2000:248, apartados 48 a 51.

⁽⁶⁶⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de junio de 2006, *Bélgica y Forum 187/Comisión*, asuntos acumulados C-182/03 y C-217/03, EU:C:2006:416, apartado 128.

⁽⁶⁷⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 15 de diciembre de 2005, *Italia/Comisión*, C-66/02, EU:C:2005:768, apartado 94.

- (79) Según jurisprudencia reiterada ⁽⁶⁸⁾, la evaluación de la selectividad material de una medida que alivia las cargas que normalmente recaen sobre el presupuesto de una empresa, como una exención fiscal, comprende tres fases. En primer lugar, debe identificarse el régimen fiscal común u «ordinario» (denominado «sistema de referencia») en vigor en el Estado miembro en cuestión. En segundo lugar, conviene determinar si la medida controvertida constituye una excepción del sistema de referencia, al introducir una diferenciación entre operadores que se encuentran en una situación fáctica y jurídica comparable respecto de los objetivos que persigue el régimen fiscal de referencia. De ser ese el caso, la medida es, en principio, selectiva. En tercer lugar, es necesario determinar si la medida de excepción encuentra justificación en la naturaleza o la economía general —dicho de otro modo, en la lógica intrínseca— del sistema fiscal de referencia ⁽⁶⁹⁾. En lo que respecta a esta tercera fase, corresponde al Estado miembro demostrar que el trato fiscal diferenciado deriva directamente de los principios fundadores o rectores de su sistema fiscal ⁽⁷⁰⁾.
- (80) Durante el procedimiento, las autoridades belgas invocaron uno tras otro dos argumentos. En un principio, en su respuesta al cuestionario enviado el 3 de julio de 2013 por los servicios de la Comisión, indicaron que el artículo 180, apartado 2, del CIR era el fundamento jurídico de la exención del ISoc concedida a los puertos. Sin embargo, en sus comentarios de 19 de diciembre de 2016, afirmaron que los puertos no estaban sujetos al ISoc por simple aplicación de las normas generales del CIR contenidas en sus artículos 1 y 2, dado que los puertos no eran «sociedades» a tenor del artículo 2 del CIR.
- (81) El concepto de ayuda estatal es objetivo y solo deben tenerse en cuenta los efectos de la medida. No se cuestiona que los puertos belgas no pagan el ISoc, pero, según las autoridades belgas, el fundamento de esta exención puede ser el artículo 180, apartado 2, o los artículos 1 y 2 del CIR.

5.1.4.1. Evaluación de la selectividad de la medida si los artículos 1 y 2 del CIR constituyen el fundamento jurídico de la exención del ISoc concedida a los puertos belgas

- (82) En sus comentarios de 19 de diciembre de 2016, las autoridades belgas sostuvieron que el artículo 180, apartado 2, del CIR no tiene trascendencia jurídica y es meramente declarativo. Su supresión no cambiaría en nada la situación de los puertos con respecto al ISoc, pues, según las autoridades belgas, estos seguirían estando exentos de su pago en aplicación de los artículos 1 y 2 del CIR y los criterios generales del sistema fiscal belga. En efecto, las autoridades belgas sostienen que los puertos no son «sociedades» a tenor de los artículos 1 y 2 del CIR.
- (83) Desde este enfoque, el sistema de referencia estaría constituido por los artículos 1 y 2 del CIR, que establecen que las «sociedades» están sujetas al ISoc, mientras que las personas jurídicas residentes distintas de las sociedades están sujetas al IPM. Según las autoridades belgas, los puertos, que no son «sociedades», están necesariamente sujetos al IPM. El artículo 180, apartado 2, del CIR, en el que, según las autoridades belgas, solo se deducen las consecuencias de las normas generales que figuran en los artículos 1 y 2, no constituiría, pues, una excepción al sistema de referencia, e incluso formaría parte integrante de este. Dado que los puertos no serían «sociedades», las normas relativas al IPM también podrían considerarse como un sistema de referencia más limitado.
- (84) Así, esta interpretación se funda esencialmente en el supuesto de que la naturaleza de las actividades que realizan los puertos impide necesariamente que se los considere como «sociedades» a efectos del impuesto sobre la renta (de las personas jurídicas residentes), cuando en realidad los puertos son «empresas» a tenor del artículo 107 del TFUE, como se ha indicado anteriormente. Ni las observaciones de Bélgica ni las de las terceras partes aportan elementos convincentes del fundamento de ese supuesto.
- (85) Por el contrario, la Comisión considera que, en principio, los puertos son «sociedades» a efectos del impuesto sobre la renta debido a la naturaleza de sus actividades y que realizan actividades económicas que permiten calificarlos de «empresas» a tenor del artículo 107 del TFUE. Por cierto, ninguna disposición del Derecho nacional pone en entredicho esa calificación de sociedades.

⁽⁶⁸⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 6 de septiembre de 2006, Portugal/Comisión, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, apartado 56; sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de septiembre de 2011, Paint Graphos y otros, asuntos acumulados C-78/08 a C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, apartado 49.

⁽⁶⁹⁾ Este es el caso cuando una medida se deriva directamente de los principios fundadores o rectores del sistema de referencia o cuando es el resultado de aspectos inherentes al propio sistema fiscal y necesarios para su funcionamiento y efectividad, cf. sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de septiembre de 2011, Paint Graphos y otros, asuntos acumulados C-78/08 a C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, apartado 69.

⁽⁷⁰⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 6 de septiembre de 2006, Portugal/Comisión, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, apartado 81; sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de septiembre de 2011, Paint Graphos y otros, asuntos acumulados C-78/08 a C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, apartado 65.

- (86) En efecto, la Comisión señala que el supuesto sobre el cual descansa el razonamiento de las autoridades belgas se opone al comentario oficial del CIR, a otras disposiciones de Derecho interno y a la posición oficial del Gobierno belga. Así, el comentario oficial del CIR señala que las personas jurídicas que están exentas del ISoc «incondicionalmente» (en particular, los puertos, en virtud del artículo 180, apartado 2, del CIR) deberían «en principio ser consideradas como contribuyentes sujetas al ISoc» ⁽⁷¹⁾. Además, debido a su forma jurídica (y a las características generales derivadas de esa forma jurídica), la mayoría de los puertos que figuran en el artículo 180, apartado 2, del CIR —S.A., S.R.L. o autoridades municipales autónomas— también deberían, en principio, estar sujetos al impuesto sobre sociedades ⁽⁷²⁾. Asimismo, el decreto portuario del Gobierno de Flandes de 2 de marzo de 1999 contiene indicaciones sobre el carácter industrial ⁽⁷³⁾ y/o comercial ⁽⁷⁴⁾ de las actividades portuarias y, por consiguiente, sobre su clasificación de «sociedades», a tenor del artículo 2 del CIR, lo cual debería implicar su sujeción al ISoc. Además, el propio Gobierno belga señaló ante el Tribunal Constitucional belga que los puertos, entre otras sociedades y personas jurídicas a las que se refieren los artículos 180 y 220, apartado 2, del CIR, son «en efecto personas jurídicas que se dedican a una explotación o a operaciones de carácter lucrativo, a tenor del artículo 2 del CIR» ⁽⁷⁵⁾. Del mismo modo, el viceprimer ministro y ministro de finanzas y comercio exterior consideró ante la Cámara de Representantes de Bélgica que los puertos belgas eran empresas públicas que, sin una exención incondicional concedida por el artículo 180 del CIR, estarían sujetos al ISoc, en cumplimiento de los artículos 1, 2 y 179 del CIR ⁽⁷⁶⁾. En conclusión, los puertos no están directa y naturalmente sujetos al IPM, sino solo porque el artículo 180, apartado 2, del CIR les concede una exención específica del ISoc, según el propio texto del artículo 220, apartado 2, del CIR, lo cual contradice la interpretación de las autoridades belgas según la cual los puertos no pagan el ISoc porque están naturalmente sujetos al IPM por ser personas jurídicas residentes distintas de las «sociedades».
- (87) Por consiguiente, la Comisión no comparte el punto de vista según el cual, aunque se suprimiera el artículo 180, apartado 2, del CIR, los puertos no estarían sujetos al ISoc en cumplimiento de los criterios generales de los artículos 1 y 2 del mismo código. Al contrario, en vista de los argumentos expuestos en el considerando anterior, la Comisión considera que, en cumplimiento de las normas generales del Derecho interno belga, los puertos, que son «sociedades» a tenor del artículo 2 del CIR, deberían estar sujetos al ISoc, si el artículo 180, apartado 2, del CIR no les concediera una exención oficial e incondicional. Por los mismos motivos, la Comisión cuestiona que las normas relativas al IPM constituyan un sistema de referencia para la fiscalidad de los puertos.
- (88) Las autoridades belgas y algunas partes interesadas señalan en sus comentarios que la exención del ISoc concedida a los puertos derivaría, más allá de las normas generales del CIR (artículos 1 y 2), de otras normas generales de Derecho interno (un principio general de Derecho, una norma jurisprudencial según la cual los servicios, las misiones y los bienes de dominio público no están sujetos a impuestos a menos que la ley, o la propia Constitución belga, disponga lo contrario expresamente).

⁽⁷¹⁾ Cf. comentario 179/2: «Para comenzar, cabe destacar que, aunque en principio puedan considerarse como contribuyentes sujetos al ISoc, con arreglo de los artículos 180 a 182 del CIR92, están exentas del ISoc: 1. las personas jurídicas que se benefician de una exención» incondicional «del ISoc. (Véase el comentario del artículo 180 del CIR 92); [...]».

⁽⁷²⁾ Cf. comentario 179/16: «Las sociedades comerciales belgas (S.A., SCA, SNC, SCS, SPRL, SC y SCRIS) en principio se crean para realizar una actividad lucrativa. Por norma general, realizan cualquier actividad de explotación industrial, comercial o agrícola, o bien una actividad lucrativa o ambas a la vez, y todos los beneficios y ganancias que obtienen deben considerarse como generados por dicha actividad». Cf. asimismo los apartados A.2.1 y B3.1. de la sentencia n.º 148/2012 del Tribunal Constitucional de 6 de diciembre de 2012 (*Moniteur Belge*, 29 de enero de 2013). En respuesta a una pregunta parlamentaria, el ministro de finanzas declaró que, en lo que respecta a las autoridades municipales autónomas, se debía analizar en cada caso si estaban sujetas o no al ISoc o al IPM, lo que dependía de la naturaleza de las actividades en cuestión. Dado que, en virtud del real decreto de 10 de abril de 1995, las actividades deben ser industriales o comerciales, según el ministro se puede considerar que las autoridades municipales autónomas en principio están sujetas al ISoc (QRVA, la Cámara, 1996-1997, n.º 86, 16 de junio de 1997, pp. 11749-11750; QRVA, la Cámara, 2001-2002, 26 de marzo de 2002, CRIV 50 COM 702, pp. 8-9).

⁽⁷³⁾ Cf. artículo 25, apartado 2: «Se autoriza al Gobierno de Flandes a crear un comité de concertación común. Se establece un plan quinquenal de promoción basado en un modelo de economía industrial».

⁽⁷⁴⁾ Cf. artículo 26, apartado 1: «Los conflictos entre las autoridades portuarias en relación con la explotación, en particular, de sus actividades comerciales [...] serán resueltos por la Comisión Portuaria de Asuntos Contenciosos (commission portuaire des contentieux) [...]».

⁽⁷⁵⁾ Cf. sentencia n.º 136/98 de 16 de diciembre de 1998 (*Moniteur Belge* de 6 de enero de 1999, p. 261), apartado A.7.1: «Según el Consejo de Ministros belga, las sociedades y las personas jurídicas a las que se refiere el artículo 220, apartado 2, del CIR están en situaciones comparables. Aunque el artículo 180 del CIR exime a las personas jurídicas mencionadas anteriormente del impuesto sobre sociedades, estas son en efecto personas jurídicas que se dedican a una explotación o a operaciones de carácter lucrativo, a tenor del artículo 2, apartado 2, puntos 1 y 2, del CIR». Cf. asimismo el apartado A.7.2: «Existe un criterio objetivo de distinción entre las personas jurídicas a las que se refieren, por un lado, el artículo 220, apartados 1 y 3, y, por el otro, el artículo 220, apartado 2, [es decir, los puertos], y es que solamente la última categoría realiza operaciones de carácter lucrativo [...]».

⁽⁷⁶⁾ Reunión pública de miércoles 29 de enero de 1997, Comité de Finanzas y Presupuesto, interpelación de Jacques Simonet al viceprimer ministro y ministro de finanzas y comercio exterior sobre la sujeción de los puertos belgas al impuesto sobre las personas jurídicas (n.º 1017). Cf. <http://www3.dekamer.be/digdocanha/K0112/K01120466/K01120466.PDF> p. 5.

- (89) En lo que respecta a los argumentos expuestos anteriormente, la Comisión considera que, si se aplicaran las normas generales del Derecho interno belga, los puertos estarían sujetos al ISoc debido a la renta que generan las actividades económicas que realizan.
- (90) En cualquier caso, incluso si, contrariamente a lo que acaba de demostrar la Comisión, las normas nacionales en cuestión —o su interpretación por parte de la administración— eximieran del ISoc a los puertos belgas, dichas normas introducirían una diferenciación entre «empresas» que realizan actividades económicas a tenor del artículo 107 del TFUE (véase la sección 5.1.1). Así pues, al igual que el artículo 180, apartado 2, del CIR, en el análisis presentado a continuación por la Comisión, esas normas o el sistema belga de imposición sobre la renta en general serían la causa de la ventaja concedida a determinadas «empresas», a saber, los puertos, cuando en realidad, en lo que respecta a las ganancias que generan sus «actividades económicas», estas empresas se encuentran en una situación comparable a la de otras empresas (personas jurídicas residentes) sujetas al ISoc en lo relativo al objetivo del impuesto sobre la renta de las personas jurídicas residentes, que es gravar las rentas. La Comisión considera que los puertos no se rigen por «principios de funcionamiento particulares que las [los] diferencian claramente del resto de los operadores económicos» sujetos al ISoc ⁽⁷⁷⁾. En particular, el que los puertos no persigan fines de lucro ⁽⁷⁸⁾ no basta para considerar que se encuentran en una situación diferente de la de otros operadores sujetos al ISoc. En ese caso, el sistema belga en sí sería selectivo ⁽⁷⁹⁾.
- (91) Por consiguiente, aunque los artículos 1 y 2 del CIR constituyeran el fundamento jurídico de la exención del ISoc concedida a los puertos belgas, esa medida sería selectiva a primera vista en lo que respecta a las actividades económicas de los puertos.

5.1.4.2. *Evaluación de la selectividad de la medida si el artículo 180, apartado 2, del CIR constituye el fundamento jurídico de la exención del ISoc para los puertos belgas*

- (92) Como se desprende de los argumentos anteriores, la Comisión considera que el artículo 180, apartado 2, del CIR es el único fundamento jurídico de la exención del ISoc concedida a los puertos belgas y que, sin esa disposición, los puertos pagarían el ISoc como cualquier otra sociedad o empresa que obtiene una renta imponible de una actividad económica.

5.1.4.2.1. **Sistema de referencia y excepción al sistema de referencia**

- (93) La Comisión considera que, en este caso, el **sistema de referencia** está constituido por las normas fiscales generales derivadas de los artículos 1 y 2 del CIR. El artículo 1 del CIR establece un sistema doble de imposición de la renta para las personas jurídicas residentes en Bélgica: las «sociedades» están sujetas al ISoc y las «personas jurídicas distintas de las sociedades» están sujetas al IPM. El artículo 2 del CIR establece los criterios que permiten definir a las «sociedades» y, por consiguiente, determinar las personas jurídicas sujetas al ISoc y, por eliminación, aquellas cuya renta estará sujeta al IPM. El artículo 179 confirma que los contribuyentes sujetos al ISoc son las sociedades residentes.
- (94) El artículo 180, apartado 2, del CIR constituye una **excepción** a estas normas fiscales generales. En efecto, exime a los puertos del pago del ISoc de forma incondicional, sin aplicar los criterios generales de distinción entre el ISoc y el IPM definidos en los artículos 1 y 2, es decir, sin tener en cuenta la calificación o no de «sociedades» de los puertos ⁽⁸⁰⁾.
- (95) Dado que, por los motivos expuestos en el considerando (86), los puertos son «sociedades» a tenor del artículo 1 del CIR, el sistema de referencia para la imposición de la renta de los puertos también puede definirse de manera más precisa como el conjunto de normas relativas al impuesto sobre sociedades (ISoc), a saber, los artículos 1 y 179 del CIR, que prevén que las «sociedades» residentes están sujetas al ISoc, que se define como un «impuesto sobre la totalidad de la renta».

⁽⁷⁷⁾ En la sentencia de 8 de septiembre de 2011 (sentencia Paint Graphos y otros, asuntos acumulados C-78/08 a C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, apartados 55 y siguientes), el Tribunal de Justicia señala que constituyen principios de funcionamiento particulares el principio de primacía de la persona, la regla de «un hombre, un voto» e incluso la gestión en interés de los miembros de la entidad en cuestión, características que no se presentan en el caso de los puertos.

⁽⁷⁸⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de enero de 2006, Cassa di Risparmio di Firenze y otros, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, apartados 136 y 137.

⁽⁷⁹⁾ Cf. sentencia del Tribunal de Justicia de 15 de noviembre de 2011, Comisión Europea y Reino de España/Gobierno de Gibraltar y Reino Unido de Gran Bretaña, asuntos acumulados C-106/09 P y C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, apartados 101 y siguientes.

⁽⁸⁰⁾ La interpretación según la cual el artículo 180, apartado 2, del CIR solo aplica las normas generales a los puertos, al considerar que estos no son «sociedades», se analiza más adelante.

- (96) A la vista de este sistema de referencia, el artículo 180, apartado 2, del CIR constituye una excepción expresa (esta es su razón de ser), ya que excluye a los puertos del ámbito de aplicación del artículo 179 y los exime del pago del ISoc, aunque estén sujetos al IPM en virtud del artículo 220, apartado 2, del CIR. En efecto, si el artículo 180, apartado 2, del CIR no dispusiera esta exención específica de forma explícita, los puertos belgas estarían sujetos de pleno derecho al ISoc, como las demás sociedades residentes.

5.1.4.2.2. Excepción al sistema de referencia que introduce una diferenciación entre operadores que se encuentran en una situación fáctica y jurídica comparable respecto del objetivo del régimen fiscal de referencia

- (97) Habida cuenta de todo lo anterior, se concluye que el artículo 180, apartado 2, del CIR, constituye una excepción a las normas generales del impuesto sobre la renta de las «sociedades» (tanto en lo que se refiere a las normas generales de los artículos 1 y 2 del CIR como a las más específicas del artículo 179 del CIR) e introduce una diferenciación entre operadores que se encuentran en una situación fáctica y jurídica comparable respecto del objetivo del régimen fiscal de referencia. En efecto, más allá del sistema de referencia que se elija (el ISoc o el impuesto sobre la renta de las personas jurídicas residentes en general), el objetivo del impuesto sobre la renta es gravar las rentas y, respecto de este objetivo, todas las empresas están en la misma situación fáctica y jurídica en relación con las ganancias generadas por sus actividades económicas.
- (98) El hecho de que los puertos no persigan fines de lucro o que presten menos atención al rendimiento de la inversión a corto plazo no cambia en nada esta valoración. Se ha comprobado que la exención fiscal a favor de empresas que no persiguen fines de lucro y ejercen actividades económicas suele considerarse como una ventaja selectiva, aún cuando se conceda en vista del objetivo del legislador nacional de favorecer a entidades consideradas socialmente útiles ⁽⁸¹⁾. El hecho de que los puertos belgas sean propiedad y estén bajo el control de poderes públicos o que, dejando de lado sus actividades económicas, realicen actividades no económicas, como las inherentes al ejercicio del poder público, no implica que estén en una situación fáctica y jurídica diferente en lo que respecta a la aplicación del impuesto sobre la renta generada por sus actividades económicas.
- (99) Por consiguiente, la medida en cuestión es selectiva a primera vista en lo que respecta a las actividades económicas de los puertos.

5.1.4.3. Justificación por la naturaleza o la economía general del sistema

- (100) Como se señaló anteriormente, es responsabilidad del Estado miembro demostrar que la exención encuentra justificación en la naturaleza o la economía general del sistema fiscal de referencia. En la última fase del análisis en tres fases, solo las características inherentes del sistema fiscal de referencia pueden justificar un trato diferenciado.
- (101) La compatibilidad de una medida con el Derecho interno no puede constituir en sí misma una justificación por la economía del sistema mientras no se demuestre que dicha justificación se debe a las características inherentes del sistema fiscal de referencia ⁽⁸²⁾.
- (102) En este respecto, la sentencia n.º 151/2016 del Tribunal Constitucional belga de 1 de diciembre de 2016 no tiene, en cualquier caso, el alcance que pretenden darle las autoridades belgas. En efecto, esta sentencia no se refiere a la exención del ISoc concedida a los puertos en relación con las ayudas estatales, sino a la sujeción al ISoc de las estructuras intermunicipales, las estructuras de cooperación y las asociaciones para proyectos, en vista del principio de igualdad y no discriminación, de manera que la ausencia de discriminación en el Derecho nacional no implica la ausencia de selectividad a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.
- (103) Asimismo, dado que el criterio determinante de la sujeción al ISoc o al IPM es la realización, por parte de la entidad en cuestión, de una «explotación» o de «operaciones de carácter lucrativo» (cf. artículo 2 del CIR), los hechos alegados de que los puertos estarían exentos del ISoc porque no distribuyen sus ganancias sino que las reinvierten, que persiguen un objetivo que va más allá de su propio interés, que su objeto social no es generar ganancias, que forman parte de los poderes públicos y que realizan tareas de interés general no bastan para justificar un trato fiscal más favorable que el dado a otras empresas residentes en vista de los principios rectores del sistema fiscal. Así, otras empresas también reinvierten sus ganancias, persiguen objetivos o producen efectos

⁽⁸¹⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de enero de 2006, Cassa di Risparmio di Firenze y otros, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, apartados 136 y 137.

⁽⁸²⁾ El Derecho nacional puede determinar la compatibilidad de una medida con normas superiores en vista de criterios distintos del buen funcionamiento del sistema fiscal.

sobre la economía que superan sus propios intereses ⁽⁸³⁾ sin por ello estar exentas del ISoc. Del mismo modo, algunas entidades que no forman parte de los poderes públicos (como las asociaciones sin fines de lucro) pueden estar sujetas al IPM a condición de que respeten los criterios generales que impone el artículo 2 del CIR, de manera que el hecho de pertenecer al sector público tampoco es relevante con respecto a las normas nacionales. De esta manera, a pesar de no perseguir fines de lucro, estas asociaciones pueden estar sujetas al ISoc, en aplicación de los criterios generales de los artículos 1 y 2 del CIR, desde el momento en que se dedican a una «explotación» o a «operaciones de carácter lucrativo».

- (104) El hecho alegado de que los fondos de los puertos no siempre cubren sus costes no puede justificar una exención del impuesto sobre sociedades, porque, en el supuesto de que no hubiera ganancias, no deberían pagar ningún impuesto, en aplicación del sistema general de imposición sobre la renta, y porque una pérdida puede aplazarse y compensarse con las ganancias futuras que puedan generar las actividades económicas, de manera que la exención es innecesaria y solo tiene consecuencias si los puertos generan beneficios imponibles. La Comisión comprueba que, en el período 2004-2014 (once ejercicios), los resultados de los puertos de Amberes, Gante, Zeebruges y Ostende han sido casi siempre positivos (el puerto de Amberes tuvo un resultado negativo en 2011 y el de Ostende, en 2013), de manera que la justificación alegada es teórica y contradice los hechos. Además, no se prevé ninguna exención del ISoc similar a la concedida a los puertos para otras «sociedades» cuando no tienen suficientes fondos para cubrir sus costes.
- (105) Del mismo modo, el hecho de que determinados costes que no están asociados con el objeto social de una empresa no podrían deducirse del ISoc, en aplicación del artículo 49 del CIR, tampoco permite justificar la exención del ISoc concedida a los puertos. El artículo 49 del CIR dispone que son deducibles «aquellos gastos que el sujeto pasivo haya efectuado o soportado durante el período impositivo a fin de obtener o mantener los ingresos gravados». En primer lugar, la exención del ISoc concedida a los puertos no está relacionada con el hecho de que resulten perjudicados financieramente por el artículo 49 del CIR: la exención del ISoc se refiere a todas las ganancias obtenidas y no solamente a las que resulten de la eventual imposibilidad de deducir ciertos gastos en aplicación del artículo 49 del CIR. Por consiguiente, la exención del ISoc concedida a los puertos no encuentra justificación en una norma rectora del sistema fiscal belga, aún suponiendo que el artículo 49 del CIR constituya tal norma rectora. Además, ni las autoridades belgas ni las partes interesadas demuestran de qué forma, en vista del objetivo ⁽⁸⁴⁾ y de la redacción de la medida, dicha disposición podría efectivamente impedir la deducción de los costes de actividades no económicas de interés general de los puertos. De hecho, los puertos de Amberes y de Zeebruges presentan este problema no como un hecho probado sino como un simple riesgo.
- (106) Asimismo, el hecho, suponiéndolo probado ⁽⁸⁵⁾, de que la exención del ISoc concedida a los puertos, así como la exención concedida a bienes de dominio público o privado de determinadas personas jurídicas de derecho público que realizan actividades de utilidad pública, sería el resultado de la aplicación de un principio general de Derecho, o incluso de la propia Constitución belga, no permite en sí mismo justificar la exención por la naturaleza o la economía general del sistema, dado que las posibles consideraciones tenidas en cuenta por el constituyente o los órganos jurisdiccionales nacionales pueden ser independientes del buen funcionamiento del sistema fiscal o de sus principios rectores.
- (107) En conclusión, los argumentos de las autoridades belgas y las partes interesadas relacionados con los criterios desarrollados por la jurisprudencia nacional para determinar si una persona jurídica es o no una «sociedad» a tenor de los artículos 1 y 2 del CIR (en particular, la ausencia de métodos industriales y comerciales) no permiten justificar la medida por la lógica intrínseca del sistema fiscal, puesto que en realidad están destinados a demostrar que los puertos no son «sociedades», en cuyo caso la exención del ISoc sería una medida selectiva, debido a los criterios empleados para determinar los límites del sistema de referencia (cf. *supra*) y no a una exención del sistema de referencia que podría considerarse justificado.

⁽⁸³⁾ Algunas entidades, en particular, estructuras intermunicipales belgas que desde hace poco están sujetas al ISoc, también realizan tareas de interés general. Cf. apartado 19.1 de la sentencia n.º 151/2016 del Tribunal Constitucional belga, de 1 de diciembre de 2016, que recuerda que las estructuras intermunicipales fueron «creadas por razones de interés público» y «asumen la tarea de cumplir una obligación municipal».

⁽⁸⁴⁾ Según el apartado 11 del comentario oficial del artículo 49, la no deductibilidad se refiere a «operaciones de carácter estrictamente privado», mientras que en el presente procedimiento se afirma que los gastos ocasionados por actividades de interés general no podrían deducirse.

⁽⁸⁵⁾ Los comentarios recibidos por la Comisión se refieren a los bienes de las administraciones públicas «por naturaleza» a los que se refiere el artículo 220, apartado 1, del CIR, a saber, «el Estado, las comunidades, las regiones, las provincias, las aglomeraciones, las mancomunidades de municipios, los municipios, los centros públicos intermunicipales de acción social, los establecimientos culturales públicos, así como los pólder y los wateringues (organismos de obras hidráulicas)», y no a los bienes de los puertos. Este artículo no menciona ni a las autoridades portuarias municipales autónomas ni a los otros tipos de puertos belgas a los que se refieren el considerando 13 y la nota a pie de página n.º 12.

5.1.5. FALSEAMIENTO DE LA COMPETENCIA E INCIDENCIA SOBRE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES

- (108) Para que una medida pueda considerarse ayuda estatal, debe afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros de la Unión Europea y falsear o amenazar con falsear la competencia. Ambos criterios están estrechamente relacionados.
- (109) Según la jurisprudencia, generalmente se considera que existe un falseamiento de la competencia cuando el Estado concede una ventaja financiera a una empresa en un sector liberalizado en el que hay, o podría haber, competencia ⁽⁸⁶⁾. Ahora bien, es indiscutible que existe competencia en el sector portuario y que dicha competencia se ve exacerbada por la naturaleza y las características propias del transporte, en particular, el marítimo y fluvial. Los servicios de transporte que ofrecen los puertos compiten, al menos hasta cierto punto, con los ofrecidos por otros puertos y por otros proveedores de servicios de transporte de Bélgica y de otros Estados miembros.
- (110) Así pues, en el marco de la consulta pública de las partes interesadas sobre un proyecto de reglamento del sector portuario, «todas las partes interesadas destacaron la necesidad de contar con una condiciones equitativas en la competencia» interportuaria «(competencia entre puertos) [...] en la Unión Europea» ⁽⁸⁷⁾. Asimismo, los puertos, en particular, los puertos interiores y, más generalmente, la red de transporte marítimo y fluvial de la que forman parte, compiten con otros medios de transporte. Por cierto, la competencia es particularmente intensa entre los puertos de las costas belgas y neerlandesas (a menudo se habla en este respecto de la zona de Ámsterdam, Róterdam y Amberes).
- (111) Al fortalecer la posición de los beneficiarios en los intercambios internacionales, la medida es susceptible de afectar los intercambios comerciales dentro de la Unión y de falsear la competencia.
- (112) Por otro lado, el hecho alegado de que existen medidas de ayuda estatal similares en otros Estados miembros y sobre el proceder de la Comisión respecto de esas posibles medidas no afecta el carácter de ayuda estatal de la medida en cuestión, puesto que la medida concedida a los puertos belgas a los que se refiere el artículo 180, apartado 2, del CIR tiene como consecuencia la mejora de su posición de competencia respecto de una situación de referencia en la cual, en condiciones normales, habrían estado sujetos al impuesto sobre sociedades ⁽⁸⁸⁾.
- (113) Además, aunque se considere que los puertos gozan de un monopolio legal para ofrecer servicios en su interior, los servicios de transporte que ofrecen compiten, al menos hasta cierto punto, con los ofrecidos por otros proveedores de servicios de transporte, en particular, los puertos de otros Estados miembros.
- (114) El dictamen de la Autoridad Neerlandesa de Competencia citado por las partes interesadas no es relevante en el marco del presente procedimiento de ayuda estatal. En efecto, no se refiere a la evaluación de un régimen conforme al artículo 107 del TFUE, que requiere el análisis particular de la condición relativa a la competencia. De hecho, el artículo 25 del decreto portuario del Gobierno de Flandes, de 2 de marzo de 1999, dispone que las tarifas que cobran los puertos afectan su posición competitiva ⁽⁸⁹⁾. Asimismo, los comentarios de los puertos públicos neerlandeses confirman la existencia de competencia entre los puertos europeos.
- (115) Por otro lado, las referencias a los apartados 211, 219 y 220 de la Comunicación de 19 de julio de 2016 no son relevantes en este caso porque no se refieren a las infraestructuras portuarias que sí se mencionan en el apartado 215. Este apartado señala que «la financiación pública de infraestructuras portuarias favorece una actividad económica y, por tanto, en principio está sujeta a las normas sobre ayudas estatales» y que «los puertos pueden competir entre sí y, por lo tanto, la financiación de infraestructuras portuarias también es probable que

⁽⁸⁶⁾ Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de julio de 2003, *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽⁸⁷⁾ Cf. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea un marco sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos, COM(2013) 296 final (DO C 327 de 12.11.2013, p. 111), apartado 2.1. Cf. asimismo la Comunicación de la Comisión sobre una política portuaria europea {SEC(2007) 1339} {SEC(2007) 1340}, COM(2007) 616 final, sección II, apartado 4.2.

⁽⁸⁸⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de diciembre de 1969, *Comisión/Francia*, asuntos acumulados 6/69 y 11/69, ECLI:EU:C:1969:68, apartado 21; sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de marzo de 1977, *Steinike & Weinlig*, 78/76, ECLI:EU:C:1977:52, apartado 24; sentencia del Tribunal de 30 de abril de 1998, *Vlaamse Gewest contra Comisión*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, apartado 54, y sentencia del Tribunal de Justicia de 19 de mayo de 1999, *Italia/Comisión*, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, apartado 21.

⁽⁸⁹⁾ Artículo 25, apartado 3: «El Gobierno de Flandes y las autoridades portuarias desarrollan iniciativas para definir [...] estructuras tarifarias armónicas en los puertos marítimos flamencos para garantizarles una posición competitiva leal». Artículo 25, apartado 4: «Cuando las tarifas [...] vayan manifiestamente en contra del interés general o de la competencia leal entre las autoridades portuarias, el inspector regional de puertos (commissaire régional de port) presentará sus decisiones ante el comité de concertación [...]».

afecte a los intercambios entre Estados miembros». Además, los apartados 219 y 220 de la mencionada Comunicación señalan la posibilidad de que las ayudas para la construcción de las infraestructuras en cuestión no afecten los intercambios comerciales intracomunitarios o la competencia, mientras que la medida controvertida del presente procedimiento no constituye una ayuda para la construcción de infraestructura sino un apoyo operativo vinculado a las ganancias generadas en el marco de la explotación.

5.1.6. CONCLUSIÓN

- (116) En vista de los argumentos anteriores, la exención fiscal concedida a los puertos, de conformidad con el artículo 180, apartado 2, del CIR, constituye una ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE, dado que los ingresos exentos provienen de actividades económicas realizadas por los puertos.

5.2. COMPATIBILIDAD DE LA MEDIDA CON EL MERCADO INTERIOR

- (117) Es responsabilidad del Estado miembro en cuestión demostrar que las medidas de ayuda estatal pueden considerarse compatibles con el mercado interior. En sus diferentes contribuciones, respuestas y comentarios, las autoridades belgas no presentaron ningún argumento que demostrara la compatibilidad de la medida. La región valona y los puertos valones consideran que los artículos 93 y 106, apartado 2, del TFUE podrían constituir fundamentos adecuados de la compatibilidad. Las autoridades portuarias de Amberes y de Zeebruges opinan lo mismo respecto del artículo 93 del TFUE.
- (118) En primer lugar, el artículo 106, apartado 2, del TFUE señala que una compensación de servicios de utilidad pública puede considerarse compatible con el mercado interior en la medida en que cumpla determinadas condiciones ⁽⁹⁰⁾. Sin embargo, la Comisión destaca que la medida en cuestión, que vincula el importe de la ayuda con las ganancias obtenidas, no está ni vinculada con el coste neto de los servicios de utilidad pública ni limitada por este ⁽⁹¹⁾, cuando en realidad esta es una condición necesaria para que la ayuda pueda considerarse compatible en virtud del artículo 106, apartado 2, del TFUE. Por consiguiente, la medida no puede considerarse como una compensación de servicios de utilidad pública compatible con el mercado interior en virtud del artículo 106, apartado 2, del TFUE.
- (119) En segundo lugar, el artículo 93 del TFUE señala que las ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes o que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público también pueden considerarse compatibles con el mercado interior. Si bien los puertos desempeñan un papel importante en el desarrollo del transporte multimodal, no todas las inversiones de los puertos entran dentro del ámbito de aplicación del artículo 93 del TFUE, que se limita a las ayudas que responden a las necesidades de coordinación de los transportes. Por cierto, la exención del impuesto sobre sociedades no constituye una ayuda a la inversión, sino una ayuda de funcionamiento no dirigida a inversiones específicas. La medida favorece a las empresas que generan más ganancias y, por ende, tienen una capacidad interna de financiamiento de inversiones a primera vista superior. Tampoco está destinada a compensar los costes de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público, como se indica anteriormente. Además, la medida, una exención fiscal, genera una ventaja ilimitada con respecto a cualquier coste. Así pues, no está limitada al importe necesario para garantizar la coordinación del transporte ni al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público, por lo que no garantiza el respeto del principio de proporcionalidad. Tampoco tiene un efecto incentivador determinado. Por consiguiente, el artículo 93 del TFUE no es aplicable.
- (120) En tercer lugar, aunque ni Bélgica ni las partes interesadas invocaron el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, la Comisión analiza si la medida en cuestión es susceptible de «facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas» sin alterar las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común. Sin embargo, por los motivos expuestos anteriormente (la ausencia de proporcionalidad, la ausencia de efecto incentivador y la ausencia de vínculo con un objetivo de interés general determinado), la Comisión considera que el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE no es aplicable.

⁽⁹⁰⁾ Cf. Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general (2012/C 8/02) (DO C 8 de 11.1.2012, p. 4). Cf. asimismo la Decisión 2012/21/UE de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (DO L 7 de 11.1.2012, p. 3).

⁽⁹¹⁾ Cf. conclusiones del Abogado General Kokott en el asunto C-74/16, *Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania contra Ayuntamiento de Getafe*, ECLI:EU:C:2017:135, apartado 75.

5.3. CLASIFICACIÓN COMO NUEVA AYUDA O AYUDA EXISTENTE

- (121) Las autoridades belgas explicaron que los puertos están sujetos al impuesto sobre las personas jurídicas desde la década de 1960 y que, antes de dicho período, estuvieron sujetos al impuesto cedular, que es similar al de las personas jurídicas. El trato fiscal reservado a los puertos también estaba relacionado con el estatuto jurídico de los puertos, que fue cambiando con el tiempo. Según las autoridades belgas, el sistema de imposición de las personas jurídicas ya era aplicable a los puertos antes de la entrada en vigor del Tratado de Roma de 1958. Por consiguiente, según la información recibida, los puertos siempre habrían estado exentos del impuesto sobre sociedades.
- (122) De conformidad con el artículo 1, letra b), inciso i), del Reglamento de Procedimiento, los regímenes de ayuda ejecutados con anterioridad a la entrada en vigor del Tratado constituyen regímenes de ayuda existentes.
- (123) Sobre la base de la información disponible, la exención fiscal del impuesto sobre sociedades concedida a los puertos era aplicable con anterioridad a 1958 y desde entonces no se ha modificado sustancialmente. Por consiguiente, la medida se considera como un régimen de ayuda existente.

6. SOLICITUD DE LAS AUTORIDADES BELGAS DE QUE SE CONCEDA UN PERÍODO TRANSITORIO A LOS PUERTOS BELGAS

- (124) En lo que respecta a la solicitud de las autoridades belgas de que se conceda un período transitorio, la Comisión recuerda que, en esta fase del procedimiento relativo a una ayuda existente, en principio no puede concederse un período transitorio, excepto en circunstancias excepcionales. En la decisión final, la Comisión solo puede garantizar al Estado miembro en cuestión un plazo de aplicación razonable para efectuar las modificaciones necesarias.
- (125) Asimismo, la Comisión advierte que, desde el comienzo del procedimiento de cooperación el 9 de julio de 2014, las autoridades belgas ya han tenido tiempo de reflexionar sobre los posibles cambios legislativos. También señala que no se prevé obligar a los puertos belgas a pagar el impuesto sobre sociedades a partir del 1 de enero de 2017, como temían las autoridades belgas.
- (126) De conformidad con el mandato que le imponen los artículos 107 y 108 del TFUE, la Comisión debe poner fin con la debida diligencia a las ayudas estatales consideradas incompatibles con el mercado interior y reestablecer unas condiciones de competencia justas. Si en esta fase del procedimiento la Comisión considera que determinadas empresas reciben una ayuda incompatible, en principio no puede suspender el procedimiento de ayuda estatal ni conceder un período transitorio, ya que ello implicaría seguir autorizando el pago de una ayuda incompatible con el mercado interior, lo cual también sería injusto respecto de la competencia que no recibe ayudas o que recibe una ayuda de un importe inferior. A este respecto, la Comisión señala que los puertos neerlandeses, que están sujetos al impuesto sobre sociedades desde el 1 de enero de 2017, le solicitan que obligue rápidamente a los puertos belgas a pagar dicho impuesto.
- (127) Como se observa anteriormente, la existencia posible de otras ayudas estatales concedidas a puertos de otros Estados miembros no justifica la suspensión del procedimiento ni el aplazamiento de la puesta en vigor de las medidas nacionales de aplicación de la Decisión de la Comisión. Dicho aplazamiento haría que se siga produciendo el falseamiento de la competencia que hoy existe entre los puertos del norte de Europa, más precisamente, entre los puertos belgas, los puertos neerlandeses mencionados anteriormente y los puertos franceses, respecto de los cuales se ha emitido en paralelo una Decisión similar mediante la cual se suprimen las exenciones fiscales concedidas en la actualidad.
- (128) En segundo lugar, la supuesta concesión por parte de la Comisión de un período de ejecución más extenso a los Países Bajos en el asunto SA.25338 ⁽⁹²⁾ no permite justificar la solicitud de un período transitorio en este caso. La Comisión trata a todos los Estados miembros de la misma manera y cada caso en función de sus características particulares, y el caso de los Países Bajos no puede compararse con el caso de Bélgica. Por cierto, en su decisión final, la Comisión se negó explícitamente a conceder un período transitorio a los Países Bajos a pesar de la existencia de medidas similares en vigor en otros Estados miembros. También es preciso señalar que los Países Bajos han debido suprimir las ventajas fiscales en cuestión antes que Bélgica, lo cual no favorece a sus puertos.
- (129) Además, en este caso, los argumentos expuestos por las autoridades belgas respecto de las dificultades para garantizar la adecuación de las medidas con el Derecho interno no constituyen circunstancias excepcionales que justifiquen la concesión de un período transitorio. En particular, como señaló la Comisión anteriormente, la supresión del artículo 180, apartado 2, del CIR en principio debería ser suficiente para obligar a los puertos al pago del ISoc. Del mismo modo, el hecho de que el paso de una persona jurídica del pago del IPM al pago del

⁽⁹²⁾ Cf. la Decisión (UE) 2016/634 de la Comisión, de 21 de enero de 2016, sobre la medida de ayuda SA.25338 (2014/C) (ex E 3/2008 y ex CP 115/2004) ejecutada por los Países Bajos — Exención del impuesto de sociedades para empresas públicas (DO L 113 de 27.4.2016, p. 148).

ISoc no se rige expresamente por la legislación fiscal belga no basta para justificar la concesión un período transitorio. En efecto, en ausencia de medidas que rijan dicho traspaso, la administración belga tiene la posibilidad (y hace uso de ella) de recalificar la actividad de una entidad sujeta al IPM para obligarla pagar el ISoc. Por último, las autoridades belgas no explican cómo la supresión de la exención incondicional del ISoc concedida a los puertos sería contraria al principio de igualdad, aún suponiendo que dicha circunstancia, basada en el Derecho interno, permitiera justificar la concesión de un período transitorio. Al contrario, la reforma reciente destinada a obligar a las intermunicipales al pago del ISoc, en vez del IPM al que estaban sujetas anteriormente (al igual que los puertos), fue presentada por el Gobierno belga como una medida destinada a promover la igualdad de trato ⁽⁹³⁾.

- (130) Por otro lado, la Comisión nunca ha aprobado la medida en cuestión, y esta no le ha sido notificada por las autoridades belgas. Por consiguiente, los principios de seguridad jurídica y confianza legítima no son aplicables en este caso, en especial porque, al tratarse de una ayuda existente, la Comisión no puede ordenar la recuperación de ayudas concedidas en el pasado.

7. SOLICITUDES DE LOS PUERTOS NEERLANDESES

- (131) En lo que respecta a la solicitud de los puertos neerlandeses de aplazamiento del cobro del impuesto sobre sociedades, la Comisión recuerda que el presente procedimiento no se refiere a los puertos neerlandeses sino a los puertos belgas. Por cierto, en su Decisión final sobre el asunto SA.25338 relativa a los puertos neerlandeses ⁽⁹⁴⁾, la Comisión se negó a aplazar el cobro del impuesto sobre sociedades a dichos puertos por las mismas razones de principio expuestas en la presente Decisión. A fin de cuentas, el cobro del impuesto sobre sociedades a los puertos neerlandeses surge del Derecho nacional de los Países Bajos y, en cualquier caso, el artículo 107 del TFUE no le atribuye a la Comisión la facultad de obligar a un Estado miembro a modificar su legislación para conceder ayudas estatales a determinados operadores.

8. CONCLUSIÓN

- (132) La exención del impuesto sobre sociedades concedida a los puertos belgas mencionados en el artículo 180, apartado 2, del CIR constituye un régimen de ayuda estatal existente que es incompatible con el mercado interior.
- (133) Por consiguiente, conviene que las autoridades belgas supriman dicha exención y obliguen a las entidades en cuestión a pagar el impuesto sobre sociedades. Se recomienda la aprobación de esta medida antes de que finalice el año civil en curso en la fecha de la presente Decisión, y su aplicación a los ingresos generados por las actividades económicas a más tardar desde el inicio del año fiscal siguiente a su adopción.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La exención del impuesto sobre sociedades concedida a los puertos belgas mencionados en el artículo 180, apartado 2, del CIR constituye un régimen de ayuda estatal existente que es incompatible con el mercado interior.

Artículo 2

1. Bélgica deberá suprimir la exención a la que se refiere el artículo 1 y obligar a las entidades que se benefician de dicha exención al pago del impuesto sobre sociedades.
2. La medida por la que Bélgica cumplirá las obligaciones que se desprenden del apartado 1 deberá aprobarse antes de que finalice el año civil en curso en la fecha de notificación de la presente Decisión. Esta medida deberá aplicarse a los ingresos generados por las actividades económicas a más tardar desde el inicio del año fiscal siguiente a su adopción.

Artículo 3

Bélgica informará a la Comisión, en el plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas para darle cumplimiento.

⁽⁹³⁾ Cf. documento parlamentario, Cámara n.º 54 0672/001, pp. 8 y 9.

⁽⁹⁴⁾ Véase la nota 92 a pie de página.

Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de Bélgica.

Hecho en Bruselas, el 27 de julio de 2017.

Por la Comisión
Margrethe VESTAGER
Miembro de la Comisión

DECISIÓN (UE) 2017/2116 DE LA COMISIÓN**de 27 de julio de 2017****relativa al régimen de ayudas SA.38398 (2016/C, ex 2015/E) aplicado por Francia — Impuestos portuarios en Francia***[notificada con el número C(2017) 5176]***(El texto en lengua francesa es el único auténtico)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ⁽¹⁾, y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

- (1) El 3 de julio de 2013, los servicios de la Comisión enviaron a todos los Estados miembros un cuestionario sobre el funcionamiento y la fiscalidad de sus puertos con el fin de obtener una visión de conjunto del asunto y aclarar la situación de los puertos por lo que respecta a las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales. Las autoridades francesas respondieron mediante escrito de 25 de octubre de 2013. Por carta de 3 de febrero de 2014, los servicios de la Comisión solicitaron información complementaria sobre las normas relativas al impuesto francés sobre sociedades aplicables a los puertos. Las autoridades francesas presentaron una respuesta por carta de 1 de abril de 2014.
- (2) Por carta de 9 de julio de 2014 y en virtud del artículo 21 del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo ⁽²⁾ (en lo sucesivo, «Reglamento de Procedimiento»), la Comisión informó a las autoridades francesas de su valoración inicial de las normas francesas sobre fiscalidad de los puertos. En dicha carta, la Comisión califica dichas normas de ayudas estatales existentes y precisa los motivos por los que las considera incompatibles con el mercado interior. La Comisión dio a las autoridades francesas la posibilidad de presentar observaciones respecto de esa valoración inicial. Las autoridades francesas presentaron sus observaciones por carta de 7 de noviembre de 2014. El 12 de diciembre de 2014 se celebró una reunión entre los servicios de la Comisión y las autoridades francesas. El 15 de enero de 2015, las autoridades francesas enviaron observaciones complementarias a la Comisión. Por carta de 1 de junio de 2015, los servicios de la Comisión informaron a las autoridades francesas de que por el momento mantenían su posición inicial explicada en la carta de 9 de julio de 2014.
- (3) Por carta de 21 de enero de 2016, la Comisión confirmó su posición y, como medida apropiada y de conformidad con el artículo 108, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo, «TFUE») y el artículo 22 del Reglamento de Procedimiento, propuso a las autoridades francesas suprimir, desde comienzos del ejercicio fiscal 2017, la exención del impuesto sobre sociedades (en lo sucesivo, «IS») concedida a los puertos por los ingresos generados por sus actividades económicas. De conformidad con el artículo 23, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento, se invitó a las autoridades francesas a manifestar su opinión sobre la propuesta de la Comisión, de manera incondicional e inequívoca y en el plazo de dos meses.
- (4) Por carta de 11 de abril de 2016, las autoridades francesas transmitieron sus observaciones a la Comisión. El 27 de junio de 2016, se celebró una reunión entre las autoridades francesas y los servicios de la Comisión.
- (5) La respuesta de las autoridades francesas no constituyó una aceptación incondicional e inequívoca de la propuesta de medidas apropiadas, por lo que, por carta de 8 de julio de 2016, la Comisión decidió incoar el procedimiento previsto por el artículo 108, apartado 2, del TFUE, en cumplimiento del artículo 23, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento. La Decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽³⁾. La Comisión invitó a las autoridades francesas a presentar observaciones sobre el contenido de la Decisión. También invitó a las partes interesadas a presentar sus observaciones sobre la medida controvertida.

⁽¹⁾ DO C 302 de 19.8.2016, p. 23.⁽²⁾ Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo, de 13 de julio de 2015, por el que se establecen normas detalladas para la aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L 248 de 24.9.2015, p. 9).⁽³⁾ DO C 302 de 19.8.2016, p. 23.

- (6) Por carta de 19 de septiembre de 2016, las autoridades francesas enviaron sus observaciones a la Comisión.
- (7) La Comisión recibió observaciones de las partes interesadas siguientes: grandes puertos marítimos de la Francia metropolitana (El Havre, Rouen y Dunkerque) y de los territorios de ultramar (Guayana y Guadalupe), las cámaras de comercio e industria (en lo sucesivo, «CCI»), las autoridades portuarias (CCI de Brest y CCI de Bayonne Pays Basque), las asociaciones profesionales y representantes de los puertos y del sector marítimo en general [Association française des ports intérieurs (en lo sucesivo, «AFPI»)], comité de liaison pour la promotion de la voie d'eau (Provoideau), Union des ports de France (en lo sucesivo, «UPF») e Institut français de la mer], entes territoriales (el departamento de Guadalupe, la región de Guadalupe, la región de Bretaña) y el puerto de Róterdam, en representación de los cinco puertos marítimos públicos neerlandeses.
- (8) La Comisión comunicó dichas observaciones a Francia, dándole la posibilidad de comentarlas. Recibió los comentarios de Francia el 3 de noviembre de 2016. El 16 de noviembre de 2016, se celebró una reunión entre las autoridades francesas y los servicios de la Comisión.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA Y SU CONTEXTO

2.1. Propiedad y explotación de los puertos de Francia

- (9) El sistema portuario francés (puertos pesqueros, puertos de comercio y puertos deportivos) está constituido por puertos que pertenecen al Estado [por un lado, los grandes puertos marítimos (en lo sucesivo, «GPM»), antiguamente denominados «puertos autónomos» y, por el otro, los grandes puertos fluviales, en particular, los puertos autónomos de París y Estrasburgo] y por puertos que pertenecen a los entes territoriales. Aunque Francia señala que la medida controvertida se refiere a los puertos pesqueros y los de comercio, los puertos deportivos también pueden ser explotados por entidades exentas del IS (como las CCI) y, por lo tanto, también resultan afectados por el procedimiento.
- (10) Hasta la reforma de 2008 ⁽⁴⁾, los GPM fueron entidades públicas denominadas «puertos autónomos». Son responsables de más del 80 % del tráfico marítimo de mercancías de Francia. Según las autoridades francesas, los GPM realizan las siguientes tareas: la regulación y el control del tráfico marítimo en las zonas portuarias y en sus accesos mediante capitánías, la instalación y el mantenimiento de las infraestructuras portuarias, la gestión y la valorización del sector portuario, la promoción general de los puertos, y el desarrollo de ofertas de servicios portuarios y transporte terrestre por ferrocarril o vías de navegación interior. Los GPM gozan de autonomía financiera.
- (11) La explotación de los GPM es responsabilidad del Estado. Se les asigna un contable público y son controlados por representantes del Estado. Las autoridades francesas señalan que, desde la reforma de 2008, mediante la cual se transfirieron al sector privado las actividades de mantenimiento, las misiones de los GPM se centran en actividades de seguridad, protección y policía portuaria, por un lado, y en funciones relacionadas con la ordenación de la zona portuaria, por el otro. Desde entonces, los puertos son propietarios de los terrenos que ocupan.
- (12) Los puertos fluviales autónomos, a saber, el Puerto Autónomo de París y el Puerto Autónomo de Estrasburgo, son explotados por entidades públicas estatales. Los otros puertos fluviales son gestionados por concesionarios (en general, las CCI).
- (13) Los puertos que pertenecen a entes territoriales, llamados «puertos descentralizados», están bajo el control de los entes y su explotación suele confiarse a CCI o a cámaras de comercio marítimas ⁽⁵⁾. Según Francia, esos puertos suelen ser pequeños y presentar dificultades a nivel local.

2.2. Normas relativas al impuesto sobre sociedades aplicables a los puertos

- (14) En cumplimiento de las disposiciones de los artículos 205, apartado 1, 206 y 1654 del Código General de Impuestos (code général des impôts), en lo sucesivo, «CGI», las personas jurídicas de derecho público o privado que se dedican a una explotación o a operaciones de carácter lucrativo están sujetas al impuesto sobre sociedades. Además, en cumplimiento del artículo 165 del anexo 4 del CGI, las entidades públicas de carácter industrial o comercial están sujetas a todos los impuestos directos y tasas aplicables a empresas privadas similares. El artículo 167 del anexo 4 del mismo Código señala que estas disposiciones son aplicables en particular a las «cámaras de comercio e industria» y a los «puertos autónomos» (que en 2008 pasaron a llamarse «grandes puertos marítimos», a excepción de determinados puertos, como los puertos fluviales autónomos de París y Estrasburgo).

⁽⁴⁾ Véase la Decisión de la Comisión de 29 de junio de 2011 relativa a la medida SA.27106 (C 13/09 — ex N 614/08) que Francia tiene previsto ejecutar a favor del sector portuario (DO L 221 de 27.8.2011, p. 8).

⁽⁵⁾ Cámaras de comercio con sede en una ciudad marítima y cámaras de comercio que, independientemente de su ubicación geográfica, son concesionarias de equipamiento público en un puerto marítimo.

- (15) No obstante, las decisiones ministeriales de 11 de agosto de 1942 y 27 de abril de 1943 ⁽⁶⁾ exoneraron del impuesto sobre sociedades a «los puertos autónomos, las cámaras de comercio marítimas, las cámaras de comercio e industria que gestionan instalaciones portuarias, las municipalidades que son concesionarias de equipamiento público perteneciente al Estado y ubicado en puertos marítimos, y a empresas similares que exploten ese equipamiento». Esta exención es aplicable, en general, a todos los «bienes inmuebles y servicios necesarios para la explotación de los puertos o que dependan directamente de dicha explotación». La documentación fiscal señala «que conviene aplicar de manera general la mencionada decisión [la decisión de 11 de agosto de 1942] y mantener la exención fiscal no solo para los servicios de innegable carácter marítimo, sino también para las instalaciones de las cámaras de comercio marítimas que, sin ser instalaciones portuarias propiamente dichas, están asociadas a la explotación de un puerto que constituye su razón de ser», y que los «ingresos percibidos por los puertos autónomos y las cámaras de comercio e industria marítimas como resultado de inversiones en la explotación de instalaciones industriales y comerciales marítimas» también están exentos del impuesto sobre sociedades.

3. MOTIVOS PARA INCOAR EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL

- (16) Por carta de 8 de julio de 2016, la Comisión señaló que las autoridades francesas no habían aceptado el calendario de aplicación de las medidas apropiadas propuestas por carta de 21 de enero de 2016 y que, aunque habían indicado que en principio no se oponían a su aplicación, parecían cuestionar la calificación de ayuda estatal hecha por la Comisión en lo que respecta a los puertos pequeños. La Comisión dedujo que las autoridades francesas no habían aceptado de forma incondicional e inequívoca la totalidad de las medidas apropiadas propuestas el 21 de enero de 2016.
- (17) Dado que la Comisión mantenía su opinión de que la exención del IS concedida a los puertos por sus actividades económicas constituía un régimen de ayuda estatal existente y que tenía dudas sobre la compatibilidad de dicho régimen con el mercado interior, decidió incoar el procedimiento previsto por el artículo 108, apartado 2, del TFUE, en cumplimiento del artículo 23, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento.

4. COMENTARIOS DE LAS AUTORIDADES FRANCESAS Y DE LAS PARTES INTERESADAS TRAS LA INCOACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL

4.1. Empresas/actividades económicas

- (18) Algunos operadores de puertos marítimos franceses y representantes de autoridades portuarias, principalmente, el GPM de El Havre, la CCI de Brest y la UPF, consideran que los puertos no son «empresas» a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Las autoridades francesas comparten ese razonamiento y agregan que los puertos «no son empresas como cualquier otra», sino «agentes al servicio de otras empresas» y que «el hecho de que el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea incluya un artículo ad hoc (el artículo 93) relativo a las ayudas estatales para el transporte es prueba de que el legislador europeo ha tenido en cuenta esa particularidad».

4.1.1. Actividades de interés general o propias de las funciones esenciales del Estado

- (19) Según la CCI de Brest, los puertos brindan un servicio de interés general no económico, y la autoridad pública es la única facultada para definir el alcance de las actividades de interés general. El artículo 107, apartado 1, del TFUE no es aplicable cuando el Estado actúa «en ejercicio de la autoridad pública», como ocurre en el caso de los puertos, que realizan actividades que les son legalmente delegadas por el Estado. La CCI de Brest señala que las decisiones ministeriales de 11 de agosto de 1942 y de 27 de abril de 1943 dan cumplimiento al artículo 165 del anexo 4 del CGI y reconocen que las actividades portuarias no son de carácter lucrativo.
- (20) La UPF y el GPM de El Havre agregan que algunos puertos franceses son instalaciones de vital importancia «cuya indisponibilidad reduciría de manera considerable la capacidad bélica o económica, la seguridad o la capacidad de subsistencia de la nación», a tenor del artículo L. 1332-1 del Código de Defensa, de modo que constituyen infraestructuras destinadas a actividades propias de las funciones esenciales del Estado.
- (21) En referencia al asunto C-276/97, el GPM de El Havre subraya que los GPM son organismos de derecho público que realizan sus actividades en el marco de un régimen particular en términos de creación, control, gestión y facturación. Como «organismos de derecho público» que realizan actividades «en el ejercicio de sus funciones públicas», los GPM reúnen las condiciones para beneficiarse de la exención del IVA prevista por el artículo 4, apartado 5, de la Sexta Directiva IVA.

⁽⁶⁾ Cf. documentación fiscal francesa BOI-IS-CHAMP-30-60, apartados 230 y siguientes.

- (22) Por último, las autoridades francesas y varias autoridades portuarias consideran que las operaciones de dragado realizadas en el interior o en el exterior de los puertos son actividades no económicas, como observó la Comisión en su Decisión de 20 de octubre de 2004 en el asunto N520/200[3] (***) ⁽⁷⁾ (en lo sucesivo, «la Decisión de 20 de octubre de 2004»). Explican que estas actividades permiten acceder a las terminales y son necesarias para garantizar el acceso seguro a todos los operadores que lo necesiten a los canales y a los puertos, facilitando así la libre circulación de todos los barcos. El dragado beneficiaría indistintamente a todos los operadores que trabajan en la zona, y por consiguiente, a la comunidad marítima en general.

4.1.2. Actividades no económicas

- (23) El GPM de El Havre señala que la estructura de los derechos portuarios se define en el ámbito nacional y que, en el asunto C-343/95, el Tribunal de Justicia subrayó la importancia de que los cánones fueran aprobados por la autoridad pública. Considera que todas las misiones confiadas a los GPM con arreglo al artículo L. 5312-2 del Código de Transportes (code des transport) son de carácter no económico, conforme a la práctica decisoria de la Comisión, en particular, la Decisión de 20 de octubre de 2004 y las Decisiones mencionadas en el apartado 17, letras a) y f), de la Comunicación de la Comisión de 19 de julio de 2016 relativa al concepto de ayuda estatal ⁽⁸⁾ (en lo sucesivo, «la Comunicación de 19 de julio de 2016»). Considera que, desde la reforma de 2008, los GPM solo pueden explotar el equipamiento público en circunstancias excepcionales, y esta es la única actividad que podría haberse considerado como una actividad económica.
- (24) El GPM de El Havre y la CCI de Brest consideran que, en cualquier caso, cualquier actividad económica residual de los puertos sería calificada de accesorio, de manera que no debería considerarse como económica, en cumplimiento de los apartados 18 y 207 de la Comunicación de 19 de julio de 2016.
- (25) La AFPI señala que, para los puertos, conseguir el rendimiento de la inversión, objetivo determinante de las decisiones de inversión de una empresa clásica, pasa a segundo plano tras el interés general. La AFPI considera que la Comisión misma reconoció en su Decisión de 20 de octubre de 2004 que los proyectos de infraestructura portuaria «en ningún caso se realizarían por razones puramente comerciales». Agrega que las normas en materia de competencia solo deben aplicarse a empresas con fines de lucro o comerciales, y que las ganancias generadas por los puertos interiores (puertos fluviales), que no tienen accionistas, se reinvierten sistemáticamente.

4.2. Ventaja económica

- (26) Varios operadores de puertos marítimos franceses y representantes de operadores de puertos interiores consideran que la medida en cuestión compensa las misiones confiadas a los puertos por la autoridad pública. El GPM de Dunkerque sostiene que el coste de esas misiones supera sistemáticamente la carga teórica del IS. Por consiguiente, la exención fiscal no aportaría ninguna ventaja económica a los puertos.

4.3. Selectividad

- (27) Las autoridades francesas y varios operadores de puertos marítimos franceses consideran que la medida no es selectiva pues se aplica a todos los puertos franceses y ha formado parte integrante del sistema fiscal francés durante más de setenta años.
- (28) Agregan que la Comisión no habría demostrado de qué forma los puertos se encuentran en una situación fáctica y jurídica comparable a la de otras sociedades y señalan que, en cumplimiento del Derecho nacional, los puertos hacen posibles unas condiciones de funcionamiento necesarias para que los operadores de transporte puedan desempeñar sus funciones, sin competir con ellos ni sustituirlos, y deben realizar tareas en cumplimiento de obligaciones públicas o que son competencia de la autoridad pública. El GPM de El Havre destaca que la importante cuota de derechos portuarios en el presupuesto de los puertos, el grado de control que el Estado ejerce sobre los GPM y la ausencia de «operadores que trabajen en condiciones económicas normales [...], habida cuenta del monopolio legal que tienen los GPM sobre la gestión de los puertos» los diferencian de otros operadores. En lo que respecta a la región de Bretaña, el hecho de que algunos puertos pequeños sean gestionados por CCI constituiría una prueba de que se encuentran en una situación diferente.

(***) Corrección de un error material.

⁽⁷⁾ Decisión de la Comisión de 20 de octubre de 2004 relativa a la ayuda estatal N 520/2003 — Bélgica — apoyo financiero a las obras de infraestructura en los puertos flamencos, considerando 35 (DO C 176 de 16.7.2005, p. 11).

⁽⁸⁾ DO C 262 de 19.7.2016, p. 1.

- (29) La CCI de Brest, que gestiona el puerto de Brest, y el GPM de El Havre señalan que el fundamento de la exención del IS concedida a los puertos sería el artículo 165 del anexo 4 del CGI, ya que los puertos no realizan actividades lucrativas que puedan estar sujetas al IS. Así pues, las decisiones ministeriales de 11 de agosto de 1942 y de 27 de abril de 1943 no harían más que confirmar la aplicación a los puertos de las disposiciones generales del artículo 165 del anexo 4, y de los artículos 205 y 206 del CGI.
- (30) En referencia al Consejo Constitucional francés, que considera que pueden hacerse excepciones al principio de igualdad tributaria, a condición de que el legislador base las diferencias de trato sobre criterios objetivos y racionales en función de los objetivos perseguidos por la medida y a condición de que dicha medida no vulnere abiertamente la igualdad ante las cargas públicas [sentencia n.º 2012-238 QPC de 20 de abril de 2012 ⁽⁹⁾], varios operadores de puertos marítimos franceses también sostienen que la medida en cuestión no vulnera abiertamente la igualdad ante las cargas públicas.

4.4. Falseamiento de la competencia e incidencia sobre los intercambios comerciales

- (31) Las autoridades francesas y varios operadores de puertos marítimos franceses señalan que la Comisión no aporta pruebas de que exista una incidencia sobre la competencia, siendo que la competencia en el tráfico es escasa y que el atractivo de un puerto depende de una gran cantidad de factores (el funcionamiento de los demás eslabones de la cadena logística) sobre los cuales la sujeción de los puertos al IS no tendrá ninguna incidencia. La AFPI considera que, a diferencia de lo que ocurre con los puertos marítimos, los puertos interiores no compiten entre sí pues la zona de influencia (*hinterland*) de cada uno es mucho más reducida y mejor definida.
- (32) Las autoridades francesas y varios operadores de puertos marítimos franceses consideran que la actividad de los puertos pequeños (que no forman parte de las redes transeuropeas de transporte) no afecta a la competencia debido al volumen de su actividad y a su impacto principalmente local, en particular, si se tiene en cuenta que la actividad acumulada de los puertos pequeños franceses representa tan solo el 1 % del tráfico total de la Unión. La Comisión misma habría reconocido que «según la práctica habitual, las ayudas para las infraestructuras de puertos cuya cuota de mercado sea inferior al 5 % del tráfico de pasajeros o mercancías no tiene efectos negativos sobre la competencia o el comercio entre los Estados miembros» [Decisión de 11 de abril de 2016 en el asunto A.43975 puerto de Funchal ⁽¹⁰⁾].
- (33) Varias partes interesadas consideran que los puertos de ultramar no tienen la capacidad para competir con los puertos de otros Estados miembros.
- (34) Según las autoridades francesas y varias partes interesadas, obligar hoy a los puertos franceses a pagar el IS provocaría un falseamiento de la competencia entre los puertos europeos, ya que cada Estado aplica un tipo impositivo diferente. Agregan que un gran número de Estados brinda a sus puertos apoyo financiero de diversos tipos, fiscal y no fiscal.
- (35) El puerto de Róterdam considera que, en 2017, el impuesto sobre sociedades representará para los puertos neerlandeses un coste considerable que la competencia, en particular, los puertos de Dunkerque y de El Havre, no está obligada a afrontar.

4.5. Compatibilidad

- (36) Según las autoridades francesas y varios operadores de puertos franceses, la exención en cuestión sería, en cualquier caso, compatible con el mercado interior, pues permite compensar determinadas actividades financiadas por los puertos y que son competencia de la autoridad pública (tareas relacionadas con las capitánías, el dragado de los accesos a los puertos, el mantenimiento de obras de defensa, los accesos por tierra, la protección ambiental y la seguridad y la protección). Dado que el importe del IS del que está exento cada puerto no superaría el importe de los costes de actividades que son competencia de la autoridad pública, e incluso sería inferior a este, la exención sería compatible con el mercado interior.
- (37) Los representantes de operadores de puertos interiores destacan que dichos puertos desempeñan un papel importante en el desarrollo del transporte multimodal, que las inversiones de los puertos entran dentro del ámbito de aplicación del artículo 93 del TFUE (coordinación de los transportes) y que la exención del IS también entra dentro del ámbito de aplicación del artículo 107, apartado 3, letra b), del TFUE, relativo a los proyectos importantes de interés europeo, como el canal Sena Norte y los corredores transeuropeos de transporte. La AFPI aclara que el artículo 93 del TFUE podría aplicarse porque prevé el «reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público».

⁽⁹⁾ *Journal officiel de la République française* de 21.4.2012, p. 7198.

⁽¹⁰⁾ Decisión de la Comisión de 11 de abril de 2016 relativa a la ayuda estatal SA.43975 (2016/NN) — Portugal — Ayuda a la inversión en el puerto de Funchal (DO C 183 de 11.5.2016, p. 1).

- (38) Según las autoridades francesas y varias partes interesadas de territorios de ultra mar, la compatibilidad de la medida en el caso de los puertos situados en territorios de ultramar debería analizarse de manera específica a la luz de lo dispuesto en el artículo 349 del TFUE. Debido a las dimensiones reducidas de los mercados, la insularidad y el aislamiento de estos territorios y la lejanía respecto de todos los demás puertos europeos, la medida en cuestión no parece afectar a la competencia. El GPM de Guadalupe menciona la propuesta de integrar las ayudas de funcionamiento para el transporte en territorios de ultramar en el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión ⁽¹¹⁾ (en lo sucesivo, «RGEC»). El GPM de Guayana considera que cumple una misión de interés general (seguridad pública, defensa nacional, abastecimiento) sin afectar las condiciones de los intercambios, dado que el puerto es el único medio de abastecimiento. En efecto, debido a su coste, el tráfico aéreo de mercancías destinadas a ese territorio representaría tan solo el 1 % del tráfico total de mercancías. Las partes interesadas consideran que la supresión de la exención del IS provocaría el encarecimiento del transporte de mercancías en el territorio, que repercutiría en el precio de las mercancías que paga el cliente final, así como la disminución de la capacidad de inversión. Destacan que la supresión de la exención sería contraria a otras excepciones fiscales aceptadas por la Comisión, como las ayudas fiscales a la inversión o el IVA al tipo cero, que permiten reducir los costes de los flujos de consumo.

4.6. Calendario del procedimiento

- (39) Varios operadores de puertos marítimos franceses solicitaron a la Comisión que se suspendiera el procedimiento en curso hasta que finalizara la agenda europea para los puertos, en particular, la revisión del RGEC y la propuesta de un Reglamento por el que se crea un marco sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos (en lo sucesivo, «la propuesta de Reglamento sobre servicios portuarios» ⁽¹²⁾). Les sorprende la rapidez del procedimiento contra Francia, siendo que la Comisión debatió durante aproximadamente veinte años con los Países Bajos antes de tomar una decisión final.
- (40) El puerto de Róterdam solicita a la Comisión que aplaze la obligación de los puertos neerlandeses de pagar el IS hasta que se haya realizado una investigación sectorial y que todos los puertos marítimos de la zona norte (puertos del litoral meridional del Mar del Norte) estén simultáneamente sujetos al impuesto o, al menos, que se obligue rápidamente y de forma simultánea a los puertos belgas y franceses a pagar el IS.

5. EVALUACIÓN DE LAS MEDIDAS

5.1. Existencia de ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE

- (41) El artículo 107, apartado 1, del TFUE dispone que serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.

5.1.1. Empresas/actividades económicas

5.1.1.1. Información general

- (42) Según jurisprudencia reiterada, «el concepto de empresa comprende cualquier entidad que ejerza una actividad económica con independencia de su estatuto jurídico y de su modo de financiación» ⁽¹³⁾. Según el Tribunal de Justicia, «constituye una actividad económica cualquier actividad consistente en ofrecer bienes o servicios en un determinado mercado» ⁽¹⁴⁾.

⁽¹¹⁾ Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado (DO L 187 de 26.6.2014, p. 1).

⁽¹²⁾ COM(2013) 296 final — 2013/0157 (COD) (DO C 327 de 12.11.2013, p. 111). Entretanto, se aprobó el Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (DO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

⁽¹³⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de septiembre de 2000, Pavlov y otros, asuntos acumulados C-180/98 a C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, apartado 74.

⁽¹⁴⁾ Véanse las sentencias del Tribunal de Justicia de 16 de junio de 1987, Comisión/Italia, C-118/85, EU:C:1987:283, apartado 7, y de 18 de junio de 1998, Comisión/Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, apartado 36.

- (43) De conformidad con la jurisprudencia ⁽¹⁵⁾, la Comisión estableció en una serie de decisiones que la explotación comercial y la construcción de infraestructuras portuarias constituyen actividades económicas ⁽¹⁶⁾. Por ejemplo, la explotación comercial de una terminal portuaria puesta a disposición de usuarios a cambio del pago de un canon constituye una actividad económica ⁽¹⁷⁾. Asimismo, el Tribunal de Justicia ya ha reconocido, de forma implícita pero certera, el carácter económico de determinadas operaciones portuarias, en particular, «*las operaciones portuarias de embarque, desembarque, transbordo, depósito y traslado en general de mercancías o de cualquier material dentro del puerto*» ⁽¹⁸⁾. Estos principios se aplican no solo a los puertos marítimos, sino también a los interiores ⁽¹⁹⁾.
- (44) La Comisión no niega que se delegue en los puertos la realización de determinadas tareas que son competencia de la autoridad pública o de naturaleza no económica, como el control y la seguridad del tráfico marítimo ⁽²⁰⁾ o la vigilancia anticontaminación ⁽²¹⁾, ni que, al realizar esas tareas, los puertos no sean empresas a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE. A este respecto, la Comisión precisa que la exención del IS a la que se refiere el presente procedimiento no puede constituir una ayuda estatal a menos que afecte a ingresos generados por actividades económicas. En cambio, el hecho de que una entidad realice una o más actividades estatales o no económicas no basta para retirarle de manera general la calificación de «empresa». Por consiguiente, un puerto será considerado una «empresa» siempre que realice de forma efectiva una o más actividades económicas.
- (45) Los puertos franceses pueden realizar varios tipos de actividades económicas relacionadas con la prestación de diferentes servicios en diversos mercados ⁽²²⁾. En primer lugar, los puertos brindan un servicio general a los barcos, al darles acceso a la infraestructura portuaria a cambio de una remuneración. En segundo lugar, algunos puertos brindan servicios más específicos a los barcos, en particular, el practicafe, la elevación, la manipulación y el amarre, también a cambio de una remuneración. En esos dos casos, la remuneración percibida por los puertos suele llamarse «derecho portuario» ⁽²³⁾. En tercer lugar, los puertos, a cambio de una remuneración, ponen determinadas infraestructuras o terrenos a disposición de las empresas que utilizan esos espacios para atender sus propias necesidades o para brindar a los barcos algunos de los servicios portuarios mencionados anteriormente ⁽²⁴⁾.

⁽¹⁵⁾ Sentencia del Tribunal de 12 de diciembre de 2000, *Aéroports de Paris/Comisión*, T-128/98, ECLI:EU:T[***]:2000:290, apartado 125, confirmada en casación por la sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de octubre de 2002, *Aéroports de Paris/Comisión*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617. Véase también la sentencia del Tribunal de 17 de diciembre de 2008, *Ryanair/Comisión*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, apartado 88. Sentencia del Tribunal de 24 de marzo de 2011, *Freistaat Sachsen y Land Sachsen-Anhalt y otros/Comisión*, asuntos acumulados T-443/08 y T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, en particular, los apartados 93 y 94, confirmada en casación por la sentencia del Tribunal de Justicia de 19 de diciembre de 2012, *Mitteldeutsche Flughafen y Flughafen Leipzig-Halle/Comisión*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, en particular, los apartados 40 a 43 y 47.

⁽¹⁶⁾ Véase, por ejemplo, la Decisión de la Comisión de 15 de diciembre de 2009 relativa a la ayuda estatal N 385/2009 — Financiación pública de infraestructuras portuarias en el puerto de Ventspils (DO C 62 de 13.3.2010, p. 7); la Decisión de la Comisión de 15 de junio de 2011 relativa a la ayuda estatal 44/2010 — República de Letonia — Financiación pública de infraestructuras portuarias en el puerto de Krievu salā (DO C 215 de 21.7.2011, p. 21); la Decisión de la Comisión de 22 de febrero de 2012 relativa a la ayuda estatal SA.30742 (N/2010) — Lituania — Construcción de infraestructuras para la terminal de transbordadores de pasajeros y carga en Klaipėda (DO C 121 de 26.4.2012, p. 1); la Decisión de la Comisión de 2 de julio de 2013 relativa a la ayuda estatal SA.35418 (2012/N) — Grecia — Ampliación del Puerto del Pireo (DO C 256 de 5.9.2013, p. 2); la Decisión de la Comisión de 18 de septiembre de 2013 relativa a la ayuda estatal SA.36953 (2013/N) — España — Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (DO C 335 de 16.11.2013, p. 1).

⁽¹⁷⁾ Véase, por ejemplo, la Decisión de la Comisión de 18 de septiembre de 2013 relativa a la ayuda estatal SA.36953 (2013/N) — España — Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (DO C 335 de 16.11.2013, p. 1).

⁽¹⁸⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de diciembre de 1991, *Merci Convenzionali Porto di Genova*, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, apartados 3 y 27; sentencia del Tribunal de 17 de julio de 1997 en el asunto C-242/95 *GT-Link A/S v. de Danske Statsbaner*, ECLI:EU:C:1997:376, apartado 52 «De ello no se desprende, sin embargo, que la explotación de cualquier puerto comercial constituya una gestión de un servicio de interés económico general ni que, en particular, el conjunto de las prestaciones realizadas en dicho puerto corresponda a tal misión».

⁽¹⁹⁾ Véase, por ejemplo, la Decisión de la Comisión de 18 de diciembre de 2013 relativa a la ayuda estatal SA.37402-Puerto franco de Budapest (DO C 141 de 9.5.2014, p. 1); la Decisión de la Comisión de 17 de octubre de 2012 relativa a la ayuda estatal SA.34501 — Puerto interior de Königs Wusterhausen/Wildau (DO C 176 de 21.6.2013, p. 1); la Decisión de la Comisión de 1 de octubre de 2014 relativa a la ayuda estatal SA.38478 — Puerto de Győr-Gönyű (DO C 418 de 21.11.2014, p. 1).

⁽²⁰⁾ Decisión de la Comisión de 16 de octubre de 2002 sobre la ayuda estatal N 438/02-Bélgica-Subvenciones a las autoridades portuarias para el desempeño de tareas públicas (DO C 284 de 21.11.2002, p. 2).

⁽²¹⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 18 de marzo de 1997, *Calí & Figli*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, apartado 22.

⁽²²⁾ Estas actividades se refieren a los bienes inmuebles y a los servicios necesarios para la explotación de los puertos, por lo que están exentas del impuesto sobre sociedades.

⁽²³⁾ El artículo L. 5321-1 del Código de Transportes francés dispone que «los puertos marítimos que sean competencia del Estado, de entes territoriales o de agrupaciones de estas pueden percibir derechos portuarios por operaciones comerciales o la permanencia de barcos en dichos puertos» y que esos derechos «pueden componerse de varios elementos» o «cánones» (según el artículo L. 5321-3 del mismo Código). De conformidad con el artículo L. 4323-1 de dicho Código, estas disposiciones también son aplicables a los puertos fluviales. En la Decisión N.º 76-92 L. de 6 de octubre de 1976, el Consejo Constitucional francés consideró que las disposiciones en cuestión «crean, respecto de la permanencia de barcos y las operaciones que se realizan en los puertos, derechos cuyo importe se destina íntegramente a la financiación de gastos portuarios [...] y que tienen como contraprestación la utilización de obras públicas y la prestación de servicios durante la permanencia de dichos barcos o la realización de dichas operaciones [y que esos derechos] son cánones cobrados por los servicios prestados».

⁽²⁴⁾ De conformidad con el artículo 5312-2 del Código de Transportes, los GPM se encargan, en particular, de «la gestión y la valorización del predio de que son propietarios o que les fue asignado». Véase también el artículo L. 5313-2 sobre los puertos autónomos y el artículo L. 4322-1 sobre el Puerto Autónomo de París.

- (46) No todos los puertos franceses realizan necesariamente todas las actividades mencionadas anteriormente. En particular, según indican algunos de ellos, los GPM *en principio* ya no pueden explotar «el equipamiento utilizado para las operaciones de carga, descarga, mantenimiento y almacenamiento relacionadas con los barcos» (artículo L. 5312-4 del Código de Transportes francés). Sin embargo, determinados GPM parecen seguir explotando ese equipamiento y brindando los servicios correspondientes ⁽²⁵⁾.
- (47) Aunque las autoridades públicas disponen de amplias facultades para determinar qué actividades económicas podrían constituir servicios de interés económico general (en lo sucesivo, «SIEG»), ello no descarta que estas actividades sean de carácter económico. Ahora bien, según jurisprudencia reiterada, el concepto de «actividad económica» en sí surge de cuestiones de hecho, en particular, la existencia de un mercado para los servicios en cuestión, y no depende de la decisión o la valoración de las autoridades nacionales. El hecho de que las actividades de los puertos no sean lucrativas, a tenor de las disposiciones del CGI, aún suponiendo que así sea, no basta para dejarlas de considerar económicas, a efectos de la legislación sobre ayudas estatales. Del mismo modo, el simple hecho de que las actividades realizadas por los puertos les hayan sido encargadas por el Estado no basta para caracterizarlas como actividades no económicas. En efecto, todos los SIEG son tareas que el Estado encarga a empresas. Sin embargo, estos implican la realización de actividades económicas.
- (48) Asimismo, el hecho de que determinados puertos puedan calificarse de instalaciones de importancia vital, a tenor del artículo L. 1332-1 del Código de Defensa francés, no permite considerar que las actividades portuarias son propias de las funciones esenciales del Estado a efectos de la legislación sobre ayudas estatales. Numerosas actividades económicas en el ámbito de la energía, las telecomunicaciones y el transporte también pueden resultar de importancia vital para la nación, pero ello no les quita su carácter económico. Del mismo modo, la Comisión señala que el Código de Defensa (cf. artículos L. 1332-4, L. 1332-5 y L. 1332-6) califica explícitamente de «empresa» a, al menos, algunos de los operadores a los que se refiere esta Decisión.
- (49) Por otro lado, el hecho alegado de que los GPM cumplen con los criterios previstos por el artículo 4, apartado 5, de la Sexta Directiva IVA ⁽²⁶⁾ y analizados por el Tribunal de Justicia en el asunto C-276/97 no es relevante en este caso. El artículo en cuestión de la Directiva IVA prevé que «Los Estados, las regiones, las provincias, los municipios y los demás organismos de Derecho público no tendrán la condición de sujetos pasivos en cuanto a las actividades u operaciones que desarrollen en el ejercicio de sus funciones públicas, ni siquiera en el caso de que con motivo de tales actividades u operaciones perciban derechos, rentas, cotizaciones o retribuciones» y el Tribunal de Justicia considera que «las actividades que desarrollan en el ejercicio de sus funciones públicas en el sentido del artículo 4, apartado 5, párrafo primero, de la Sexta Directiva son las que realizan los organismos de Derecho público en el ámbito del régimen jurídico que les es propio» ⁽²⁷⁾. Aunque pueda considerarse que los puertos actúan en el ámbito del régimen jurídico que les es propio, esta característica no implica por sí sola que pierdan su condición de sujetos pasivos del IVA ⁽²⁸⁾. En lugar de contradecir el carácter económico de las actividades realizadas, la referencia a la exención confirma que dichas actividades son económicas, porque la exención (que afecta directamente la condición de sujeto pasivo) solo tiene sentido si las actividades realizadas son de carácter económico ⁽²⁹⁾. En particular, este criterio (la realización de una actividad en el marco del régimen jurídico propio de los organismos públicos) fue desarrollado por el Tribunal en relación con el artículo 4, apartado 5, de la Directiva IVA y no tiene equivalente en la legislación sobre ayudas estatales. Por el contrario, de conformidad con la jurisprudencia mencionada en el considerando 43, el régimen jurídico al que están sujetos los operadores no es suficiente para descartar la existencia de una actividad económica en el sentido del artículo 107 del TFUE.

⁽²⁵⁾ Cf. Tribunal de Cuentas francés, Le bilan de la réforme des grands ports maritimes, Informe público anual 2017 — febrero de 2017, documentación francesa: «Le maintien d'activités de manutention dans certains ports».

⁽²⁶⁾ «Los Estados, las regiones, las provincias, los municipios y los demás organismos de Derecho público no tendrán la condición de sujetos pasivos en cuanto a las actividades u operaciones que desarrollen en el ejercicio de sus funciones públicas, ni siquiera en el caso de que con motivo de tales actividades u operaciones perciban derechos, rentas, cotizaciones o retribuciones». Disposición incluida actualmente en el artículo 13 de la Directiva 2006/112/CE del Consejo, de 28 de noviembre de 2006, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido (DO L 347 de 11.12.2006, p. 1).

⁽²⁷⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de septiembre de 2000 en el asunto C-276/97, Comisión de las Comunidades Europeas contra República Francesa, ECLI:EU:C:2000:424, apartado 40.

⁽²⁸⁾ Más allá de la condición relacionada con la ausencia de «distorsiones significativas de la competencia», el artículo 4, apartado 5, dispone que «[e]n cualquier caso, los organismos de Derecho público tendrán la condición de sujetos pasivos en relación con las actividades que figuran en el anexo I, excepto cuando el volumen de estas sea insignificante». Ahora bien, las prestaciones de servicios portuarios figuran en el anexo I.

⁽²⁹⁾ En el asunto C-276/97, el Tribunal de Justicia calificó claramente a la actividad controvertida (permitir a los usuarios la utilización de una infraestructura viaria a cambio de una remuneración) de actividad económica (apartado 32) antes de comprobar si correspondía aplicar la exención prevista en el artículo 4, apartado 5 (apartado 37).

- (50) Del mismo modo, el que las actividades de los puertos se basen o no en criterios puramente comerciales de maximización de beneficios, el que prevalezca o no el interés general sobre el rendimiento de la inversión, el que tengan o no un fin lucrativo y que reinviertan o no sistemáticamente sus ganancias tampoco basta para descartar el carácter económico de una actividad que consiste en ofrecer bienes o servicios en un mercado ⁽³⁰⁾. La Comisión subraya además que algunos puertos franceses generan ganancias, pagan dividendos al Estado ⁽³¹⁾ y, por consiguiente, no reinvierten sistemáticamente sus ganancias en la infraestructura.
- (51) Por último, el argumento de las autoridades francesas según el cual el TFUE contiene un artículo especial (el artículo 93) referido a las ayudas estatales para el transporte no hace más que confirmar que las actividades de transporte son actividades económicas (de lo contrario, no podría hablarse de ayudas estatales).

5.1.1.2. Acceso a la infraestructura portuaria en general

- (52) En lo que se refiere más concretamente a los servicios que ofrecen los puertos a cambio del pago de derechos portuarios, el hecho de que la estructura de los derechos portuarios se defina en el ámbito nacional y que los cánones sean aprobados por la autoridad pública no basta en sí para quitarles la condición de actividades económicas ⁽³²⁾. En particular, en el asunto C-343/95 mencionado por el GPM de El Havre, el Tribunal de Justicia se basó principalmente en la naturaleza de las actividades realizadas para evaluar su carácter económico (cf. considerandos 18 y 23) y, en segundo lugar, consideró el hecho de que las tarifas eran aprobadas a nivel nacional. Por cierto, en aplicación del Código de Transportes francés ⁽³³⁾, los puertos mismos son responsables de fijar las tarifas.
- (53) En lo que respecta a la referencia hecha por el GPM de El Havre a la Decisión de la Comisión de 20 de octubre de 2004 en el asunto N 520/200[3] ⁽³⁴⁾, la Comisión señala que su práctica decisoria ha evolucionado desde 2004, conforme fue evolucionando la jurisprudencia del Tribunal de Justicia. La construcción y el mantenimiento de infraestructuras de acceso a los puertos a disposición de todos los usuarios sin distinción ni contraprestación suelen considerarse como medidas generales a cargo del Estado, en cumplimiento de su responsabilidad de desarrollar el transporte marítimo. Salvo en casos particulares que llevan a una conclusión distinta, la Comisión considera que, en principio, las infraestructuras de acceso ubicadas fuera de los puertos benefician a la comunidad marítima en su conjunto y que su financiamiento público no constituye una ayuda estatal. Por el contrario, se considera que el financiamiento público de infraestructuras de acceso ubicadas dentro de los puertos favorece en particular a la explotación de los puertos y constituye una ayuda estatal ⁽³⁴⁾.

5.1.1.3. Puesta a disposición de terrenos e infraestructuras específicas para empresas a cambio de una remuneración

- (54) No se puede deducir de la Decisión de la Comisión en el asunto SA.36346 ⁽³⁵⁾, mencionada en el apartado 17, letra f), de la Comunicación de 19 de julio de 2016, que la gestión o la valorización de la zona portuaria y, en particular, el alquiler o la puesta a disposición de terrenos e infraestructuras específicas a cambio de una remuneración no constituye una actividad económica. En efecto, el asunto SA.36346 se refería a un apoyo para la revitalización de terrenos públicos y no al alquiler de terrenos a cambio de una remuneración.

⁽³⁰⁾ Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de enero de 2006, Cassa di Risparmio di Firenze y otros, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, apartados 122 y 123.

⁽³¹⁾ Así pues, el Puerto Autónomo de París pagó 8 000 000 EUR en el ejercicio 2014 y 11 000 000 EUR en el ejercicio 2016. El GPM de Dunkerque pagó 5 000 000 EUR en el ejercicio 2014 y 4 000 000 EUR en el ejercicio 2016. Cf. sentencias de 18 de febrero de 2016 y 23 de febrero de 2017 por las que se fija el importe de los dividendos debidos al Estado por el Puerto Autónomo de París y los grandes puertos marítimos, JORF N.º 0048 de 26 de febrero de 2016 y JORF N.º 53 de 3 de marzo de 2017. Los dividendos pagados variaron considerablemente con el tiempo en función del resultado neto (entre el 14 % y el 33 % en el caso del GPM de El Havre en el período 2008-2013, entre el 22 % y el 35 % en el caso del GPM de Marsella en el período 2009-2014).

⁽³²⁾ Véase la Decisión de la Comisión de 22 de febrero de 2012 relativa a la ayuda estatal SA.30742 (N/2010) – Lituania — Puerto de Klaipėda, considerando 9 (DO C 121 de 26.4.2012, p. 1).

⁽³³⁾ Cf., en particular, los artículos R. 5321-2 y R. 5321-11.

⁽³⁴⁾ Cf. apartados 5 y 7 de los criterios de evaluación de las infraestructuras portuarias (http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_ports_en.pdf) y la Decisión de la Comisión de 30 de abril de 2015 relativa a la ayuda estatal SA.39608 Ampliación del puerto de Wismar, considerando 31 (DO C 203 de 19.6.2015, p. 3).

⁽³⁵⁾ Decisión de la Comisión de 27 de marzo de 2014 relativa a la ayuda SA.36346 (2013/N) Plan de desarrollo del espacio para uso industrial y comercial de la GRW (DO C 141 de 9.5.2014, p. 1).

- (55) En general, el alquiler de espacios públicos a cambio de una remuneración constituye una actividad económica, en particular, cuando la autoridad portuaria contratante brinda servicios portuarios a sus clientes ⁽³⁶⁾. Por cierto, la administración francesa misma ha considerado que el alquiler de terrenos (cánones sobre bienes de dominio público) debería estar sujeto al IS, en aplicación de la propia legislación nacional ⁽³⁷⁾. Asimismo, de los comentarios de la legislación fiscal publicados por la Dirección General de Finanzas Públicas francesa (doctrina oficial de la administración fiscal francesa) ⁽³⁸⁾ se desprende que los cánones por concesiones de la totalidad o parte de un puerto (por ejemplo, la concesión del equipamiento público) están sujetos al IVA, lo que constituye otro indicio de la naturaleza económica de esas actividades.

5.1.1.4. Operaciones de dragado

- (56) La construcción y el mantenimiento de infraestructuras de acceso a los puertos, en particular, el dragado de ríos, vías de acceso y canales, cuando estos están a disposición de todos los usuarios sin distinción ni contraprestación, suelen considerarse como medidas generales a cargo del Estado, en cumplimiento de su responsabilidad de desarrollar el transporte marítimo. Por lo general, la Comisión distingue entre la infraestructura de acceso ubicada dentro de los puertos y la ubicada fuera de ellos y a disposición del público en general. Salvo en casos particulares que llevan a una conclusión distinta, la Comisión considera que, en principio, las infraestructuras de acceso ubicadas fuera de los puertos benefician a la comunidad marítima en su conjunto y que su financiamiento público no constituye una ayuda estatal. Por el contrario, se considera que el financiamiento público de infraestructuras de acceso ubicadas dentro de los puertos favorece, en principio, en particular a la explotación de los puertos y constituye una ayuda estatal ⁽³⁹⁾.
- (57) Por ejemplo, la Comisión declaró que el dragado de un estuario que mejora el acceso al río y beneficia por igual a todos los operadores del estuario y de las vías navegables interiores constituye una medida general que beneficia a toda la comunidad marítima. Por consiguiente, en este asunto la Comisión consideró que el dragado no constituía una actividad económica ⁽⁴⁰⁾.

5.1.1.5. Carácter accesorio o principal de las actividades económicas

- (58) En principio, el hecho de que las actividades económicas de una entidad sean minoritarias o marginales respecto de esas actividades no económicas no permite hacer una excepción a las normas sobre ayudas estatales para dichas actividades económicas.
- (59) Además, y sin que sea necesario analizar la situación de cada puerto respecto de la dimensión de las diferentes actividades económicas, se deduce de razonamientos anteriores que una parte muy importante de las actividades que algunas partes interesadas y las autoridades francesas consideran no económicas son en realidad económicas. Por otro lado, los derechos portuarios y los cánones por concesiones representan la mayor parte de las ganancias de los grandes puertos marítimos ⁽⁴¹⁾ y contribuyen de manera considerable a la generación de una base imponible positiva del IS.

⁽³⁶⁾ Cf. Decisión de la Comisión relativa a la ayuda estatal SA.36953 (2013/N) Puerto de la Bahía de Cádiz, considerando 29 (DO C 335 de 16.11.2013, p. 1); Decisión de la Comisión relativa a la ayuda estatal SA.30742 (N/2010) Klaipėda, considerandos 8 y 9 (DO C 121 de 26.4.2012, p. 1); Decisión de la Comisión relativa a la ayuda estatal N 44/2010 Puerto de Krievu Sala, considerando 67 (DO C 215 de 21.7.2011, p. 21); Decisión de la Comisión relativa a la ayuda estatal C 39/2009 (ex N 385/2009) Puerto de Ventspils, considerandos 30, 57 y 58 (DO C 62 de 13.3.2010, p. 7).

⁽³⁷⁾ Véase el informe de la Inspección General de Finanzas (Inspection générale des finances) (N.º 2007-M-031-01) y del Consejo General de Caminos, Canales y Puertos (Conseil général des ponts et chaussées) (N.º 005126-01) sobre la modernización de los puertos autónomos, julio de 2008, página 53 («Los actuales cánones por equipamiento entran dentro del ámbito de las actividades lucrativas imposables, pero, con la reforma propuesta, desaparecerán a medio plazo por tratarse de recursos del puerto. En estas condiciones, los cánones sobre bienes de dominio público constituyen, a medio plazo, la fuente esencial e inagotable de la actividad imponible»). (<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/084000035.pdf>).

⁽³⁸⁾ Cf. BOI-TVA-BASE-10-20-40-10, apartados 230 a 270 (<http://bofip.impots.gouv.fr/bofip/1474-PGP.html>). Véase también la respuesta a la pregunta escrita n.º 17487 de Jean Arthuis publicada en el DO del Senado de 10 de marzo de 2011-página 573; <http://www.senat.fr/questions/base/2011/qSEQ110317487.html>.

⁽³⁹⁾ Cf. apartados 5 y 7 de los criterios de evaluación de las infraestructuras portuarias (http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_ports_en.pdf).

⁽⁴⁰⁾ Véase la Decisión de la Comisión de 11 de marzo de 2014 relativa a la ayuda estatal SA.35720 (2014/NN) — Reino Unido — Liverpool City Council Cruise Liner Terminal, considerandos 64-69 (DO C 120 de 23.4.2014, p. 4).

⁽⁴¹⁾ En porcentaje de volumen de negocios, los derechos portuarios y los ingresos provenientes de propiedades públicas representan, por ejemplo, el 42 % y el 34 % respectivamente (y, acumulados, el 55 % de los gastos de funcionamiento) del GPM de Burdeos (en 2013, cf. Tribunal de Cuentas, informe particular publicado el 8 de marzo de 2016, pp. 60 y 64), y el 62 % y el 18 % (y, acumulados, el 76 % de los gastos de funcionamiento) del GPM de El Havre (en 2013, cf. Tribunal de Cuentas, informe particular publicado el 30 de marzo de 2016, pp. 112 y 113).

- (60) Por último, la Comisión acepta que la totalidad del financiamiento de una infraestructura pueda quedar excluida del ámbito de aplicación de las normas en materia de ayudas estatales cuando dicha infraestructura se utilice casi de forma exclusiva para realizar una actividad no económica y que su utilización económica sea meramente accesoria ⁽⁴²⁾. Sin embargo, el hecho de que los puertos realicen actividades no económicas en el territorio que ocupan no significa que la infraestructura portuaria en sí se utilice casi de manera exclusiva para realizar actividades no económicas, ni que las actividades económicas sean accesorias respecto de las actividades no económicas.

5.1.1.6. Conclusión

- (61) Los puertos autónomos (que en su mayoría pasaron a ser GPM, a excepción de los puertos autónomos fluviales de París y Estrasburgo), las cámaras de comercio marítimas, las cámaras de comercio e industria que gestionan instalaciones portuarias, las municipalidades que son concesionarias de equipamiento público perteneciente al Estado y ubicado en puertos marítimos, y empresas similares que exploten ese equipamiento, que exploten directamente las infraestructuras o brinden servicios en un puerto son, en lo que respecta a sus actividades económicas, en particular, las indicadas en el considerando 45, «empresas» en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

5.1.2. Fondos estatales e imputabilidad de la medida al Estado

- (62) Con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE, solo pueden constituir ayudas estatales las otorgadas por los Estados miembros o mediante fondos estatales. Según jurisprudencia reiterada, la renuncia a fondos que en principio debieron formar parte del presupuesto del Estado constituye una transferencia de fondos estatales a tenor de la mencionada disposición ⁽⁴³⁾.
- (63) Al conceder una exención fiscal a los operadores de los puertos franceses, el Estado francés renuncia a ingresos fiscales, por lo que dicha exención constituye una transferencia de fondos estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Dado que la exención fiscal es el resultado de una serie de decisiones ministeriales, también es imputable a Francia.

5.1.3. Ventaja económica

- (64) Para constituir una ayuda estatal, la medida en cuestión debe conferir una ventaja económica al beneficiario. Una ventaja no es solo una prestación positiva, sino también toda intervención que, sin importar su forma, reduzca las cargas que suelen pesar sobre el presupuesto de una empresa ⁽⁴⁴⁾.
- (65) Como se observa anteriormente, en virtud de la legislación fiscal francesa, las actividades económicas de «los puertos autónomos, las cámaras de comercio marítimas, las cámaras de comercio e industria que gestionan instalaciones portuarias, las municipalidades que son concesionarias de equipamiento público perteneciente al Estado y ubicado en puertos marítimos, y empresas similares que exploten ese equipamiento» ⁽⁴⁵⁾ deberían estar sujetas al IS, pero no lo están. Por consiguiente, estas entidades no corren con los gastos que normalmente asumen las entidades francesas sujetas al IS respecto de sus actividades económicas. Así pues, se benefician de una ventaja económica en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.
- (66) Por otro lado, el argumento de que la exención del IS compensa los costes adicionales generados por misiones de interés general encargadas a los puertos por la autoridad pública solo pondría en entredicho la calificación de ventaja si, por un lado, el importe del beneficio generado por la exención fiscal estuviese realmente destinado a compensar el coste adicional de dichas misiones de interés general y, por el otro, dicho importe no superara el importe neto del coste adicional relacionado con el cumplimiento de dichas misiones (limitación de la compensación al coste) ⁽⁴⁶⁾. Pero esto no sucede en este caso. En efecto, no existe ninguna disposición de Derecho interno que establezca una relación entre la exención del IS y las posibles misiones de servicio público encargadas a los puertos ⁽⁴⁷⁾. El Derecho interno tampoco garantiza que el importe de la compensación (es decir, el importe

⁽⁴²⁾ Véase el apartado 207 de la Comunicación de 19 de julio de 2016.

⁽⁴³⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de mayo de 2000, Francia/Ladbroke Racing y Comisión, C-83/98 [P] (***), ECLI:EU:C:2000:248, apartados 48 a 51.

⁽⁴⁴⁾ Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de noviembre de 2001, Adria-Wien Pipeline, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, apartado 38.

⁽⁴⁵⁾ Y sus sucesores (en particular, los GPM), que la administración fiscal considera exentos del IS por el mismo motivo.

⁽⁴⁶⁾ Véase el apartado 206 de la Comunicación de 19 de julio de 2016 y, en lo relativo a los SIEG, la sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de julio de 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, apartados 87 a 95.

⁽⁴⁷⁾ Históricamente, la exención fiscal concedida en 1942 estuvo destinada a acelerar la reconstrucción de los puertos destruidos durante la Guerra y no constituía una compensación por misiones de servicio público.

del IS no pagado) se limite a la cantidad necesaria para cubrir en todo o en parte los costes generados por el cumplimiento de obligaciones de servicio público. La exención del IS, cuyo importe es proporcional a la ganancia obtenida, no tiene límite máximo, por lo que puede generar una ventaja desproporcionada con respecto al coste generado por el cumplimiento de obligaciones de servicio público. Por último, la afirmación del GPM de Dunkerque de que el coste de las misiones de servicio público supera sistemáticamente la carga teórica del IS no se demuestra mediante ningún resultado ni dato histórico; aunque dicha afirmación se confirmara en el pasado, sin garantías legales (válidas también para el futuro) de la ausencia de compensación excesiva, dicha afirmación no bastaría para respetar la condición de que no hubiera compensación excesiva.

5.1.4. *Selectividad*

- (67) Para que una medida pueda considerarse ayuda estatal, debe ser selectiva, es decir que debe favorecer a determinadas empresas o producciones en los términos del artículo 107, apartado 1, del TFUE ⁽⁴⁸⁾.
- (68) Según jurisprudencia reiterada ⁽⁴⁹⁾, la evaluación de la selectividad material de una medida fiscal que alivia las cargas que normalmente recaen sobre el presupuesto de una empresa comprende tres fases: en primer lugar, debe identificarse el régimen fiscal común u «ordinario» (denominado «sistema de referencia») en vigor en el Estado miembro en cuestión. En segundo lugar, conviene determinar si la medida controvertida constituye una excepción del sistema de referencia, al introducir una diferenciación entre operadores que se encuentren en una situación fáctica y jurídica comparable respecto de los objetivos que persigue dicho régimen. De ser ese el caso, la medida es, en principio, selectiva. En tercer lugar, es necesario determinar si la medida de excepción encuentra justificación en la naturaleza o la economía general del sistema de referencia. En lo que respecta a esta tercera fase, corresponde al Estado miembro demostrar que el trato fiscal diferenciado deriva directamente de los principios fundadores o rectores del sistema fiscal ⁽⁵⁰⁾ identificado como sistema de referencia.

Sistema de referencia

- (69) El sistema de referencia es el impuesto francés sobre sociedades que, en principio, grava la totalidad de las ganancias o los ingresos generados por las sociedades y otras personas jurídicas (artículo 205 del CGI). En cumplimiento de las disposiciones de los artículos 206, apartado 1, y 1654 del CGI, las personas jurídicas de derecho público o privado que se dedican a una explotación o a operaciones de carácter lucrativo están sujetas al impuesto sobre sociedades. En cumplimiento del artículo 165 del anexo 4 del CGI, las entidades públicas de carácter industrial o comercial están sujetas a todos los impuestos directos y tasas aplicables a empresas privadas similares. El artículo 167 del anexo 4 del mismo Código precisa que esas disposiciones son aplicables, en particular, a las cámaras de comercio e industria y a los puertos autónomos. Ni las autoridades francesas ni los terceros interesados formularon comentarios a este respecto tras la Decisión de incoación.

Excepción al sistema de referencia

- (70) En virtud de las decisiones ministeriales de 1942 y 1943 ya mencionadas, están exentos del impuesto sobre sociedades «los puertos autónomos, las cámaras de comercio marítimas, las cámaras de comercio e industria que gestionan instalaciones portuarias, las municipalidades que son concesionarias de equipamiento público perteneciente al Estado y ubicado en puertos marítimos, y empresas similares que exploten ese equipamiento». Al contrario de lo que afirman determinados puertos franceses, la exención del IS concedida a los puertos no es resultado de las disposiciones generales del CGI (en particular, su artículo 165 del anexo 4) ni del carácter no lucrativo de la actividad de los puertos, sino de las decisiones ministeriales de 1942 y 1943, que constituyen una excepción explícita a esas disposiciones generales y consideran implícitamente que los puertos realizan actividades lucrativas ⁽⁵¹⁾. La decisión del Consejo de Estado citada por las partes interesadas confirma lo anterior ⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁸⁾ Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 15 de diciembre de 2005, Italia/Comisión, C-66/02, EU:C:2005:768, apartado 94.

⁽⁴⁹⁾ Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de septiembre de 2011, Paint Graphos y otros, asuntos acumulados C-78/08 a C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, apartado 49; sentencia del Tribunal de Justicia de 6 de septiembre de 2006, Portugal/Comisión, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, apartado 56.

⁽⁵⁰⁾ Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de septiembre de 2011, Paint Graphos y otros, asuntos acumulados C-78/08 a C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, apartado 65; sentencia del Tribunal de Justicia de 6 de septiembre de 2006, Portugal/Comisión, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, apartado 81.

⁽⁵¹⁾ Cf. Boletín Oficial de Finanzas Públicas-Impuestos-BOI-IS-CHAMP-30-60, II (apartado 240): «[...] decisiones ministeriales sucesivas que eximieron a los puertos del pago de impuestos directos [...]».

⁽⁵²⁾ Consejo de Estado, 2 de julio de 2014, Ministerio responsable del Presupuesto, n.º 374807, ECLI:FR:CESSR:2014:374807.20140702.

- (71) Sin embargo, en lo que respecta al objetivo del sistema de referencia, que es gravar las ganancias generadas por las sociedades y personas jurídicas, las entidades a las que hacen referencia las decisiones ministeriales de 1942 y 1943 se encuentran en una situación fáctica y jurídica comparable a la de otras sociedades o personas jurídicas sujetas a dicho impuesto, en la medida que todas esas empresas generan ganancias. La exención en cuestión constituye, pues, una excepción a las normas establecidas por el sistema fiscal de referencia.
- (72) Por consiguiente, la Comisión considera que la exención fiscal concedida a las entidades mencionadas anteriormente es selectiva a primera vista.
- (73) El hecho, suponiéndolo probado, de que la medida se aplique a todo los puertos franceses ⁽⁵³⁾, no pondría en entredicho esta conclusión. En efecto, la medida controvertida no es general respecto del sistema de referencia, pues solo es aplicable a determinadas empresas (operadores portuarios) que se encuentran en una situación fáctica y jurídica comparable a la de otras sociedades o personas jurídicas sujetas al impuesto, es decir, todas las empresas que generan ganancias. La medida solo sería general si el sistema de referencia fuera aplicable únicamente a los puertos (un sistema de referencia constituido por las decisiones ministeriales de 1942 y 1943), pero ya se ha demostrado que el sistema de referencia son las disposiciones generales del IS, a las que están sujetas las empresas de todos los sectores.
- (74) Por otro lado, en lo que respecta al objetivo del sistema de referencia, que es gravar con el impuesto sobre la renta las ganancias generadas por todas las personas jurídicas, las características mencionadas por las autoridades francesas y las partes interesadas (las misiones encargadas a los puertos al servicio de otras empresas, las obligaciones particulares, la explotación de puertos por parte de las CCI, la ausencia de competencia, el financiamiento mediante derechos portuarios y el ejercicio de competencias de la autoridad pública) no son relevantes para establecer la existencia de una situación fáctica y jurídica diferente a la de otras empresas. Aunque estas circunstancias permitan explicar, llegado el caso, que los operadores de puertos que cumplen misiones de interés general tienen una rentabilidad menor y, por lo tanto, unos beneficios imposables menores, no permite justificar que los beneficios generados estén exentos del IS, pese a los gastos generados por dichas misiones de interés general.
- (75) Por cierto, la administración francesa ya ha admitido, a propósito de una solicitud de concesión de exenciones fiscales a autoridades autónomas a cargo de puertos deportivos, que «la reglamentación europea sobre competencia no permite conceder exenciones fiscales a determinadas actividades» ⁽⁵⁴⁾.

Justificación basada en la naturaleza y la economía del sistema

- (76) Las autoridades francesas señalan que la medida forma parte del sistema fiscal francés desde hace más de setenta años, pero el tiempo transcurrido no es suficiente para considerar que una excepción a las normas generales del sistema esté justificada por la naturaleza y la economía de dicho sistema. Sin embargo, el tiempo transcurrido puede justificar la utilización del procedimiento para las ayudas existentes (cf. infra). Además, la Comisión considera que en este caso la lógica interna del sistema de referencia es la de gravar los beneficios. Por tanto, una exención fiscal basada únicamente en la pertenencia de una empresa a una categoría determinada o concedida solamente a determinadas empresas designadas por la legislación no es coherente con esta lógica.
- (77) Por último, en lo que se refiere a la afirmación de determinadas partes interesadas de que la medida en cuestión no «vulnera abiertamente el principio de igualdad», la Comisión señala que el hecho de que una medida no «vulnera abiertamente el principio de igualdad» en la legislación francesa no significa que dicha medida «derive directamente de los principios fundadores o rectores intrínsecos del sistema de referencia o [...] cuando es el resultado de aspectos inherentes necesarios para el funcionamiento y efectividad del mismo» ⁽⁵⁵⁾ ⁽⁵⁶⁾, a tenor de las disposiciones en materia de ayudas estatales. Así pues, como se desprende de la decisión del Consejo Constitucional ⁽⁵⁶⁾, el análisis del principio de igualdad en Derecho francés tiene en cuenta los fines perseguidos por la

⁽⁵³⁾ Algunos puertos son explotados por personas jurídicas que no están contempladas en las decisiones de 1942 y 1943. Por ejemplo, el puerto comercial y pesquero de Sète lo explota una entidad pública regional (établissement public régional) (cf. sentencia de la cour administrative d'appel de Marsella de 19 de enero de 2016, n.º 13MA03445), el puerto de Lorient lo gestiona una sociedad de economía mixta (cf. pregunta parlamentaria n.º 23815 publicada en el JORF de 9 de abril de 2013, p. 3694) y el puerto deportivo de Saint-Cyprien lo explota la entidad pública del puerto de Saint-Cyprien, una autoridad municipal con personalidad jurídica propia (cf. sentencia de la cour administrative d'appel de Marsella de 27 de noviembre de 2012, n.º 12MA01312).

⁽⁵⁴⁾ Respuesta a la pregunta parlamentaria n.º 18664 publicada en el JORF de 3 de marzo de 2009, p. 2040.

⁽⁵⁵⁾ Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de septiembre de 2011, Paint Graphos y otros, asuntos acumulados C-78/08 a C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, apartado 69.

⁽⁵⁶⁾ Decisión n.º 2012-238 QPC de 20 de abril de 2012, JORF de 21 de abril de 2012, p. 7198.

medida de excepción, es decir, los objetivos de interés general independientes del sistema fiscal y que no pueden utilizarse para justificar dicha medida por la naturaleza y la economía del sistema fiscal. Aunque los objetivos independientes del sistema puedan tenerse en cuenta para analizar la compatibilidad de la ayuda, no permiten justificar la selectividad de una excepción ni, por tanto, demostrar la ausencia de ayuda estatal. Además, la decisión del Consejo Constitucional mencionada por las partes interesadas no se refiere a las decisiones ministeriales que eximen a los puertos del IS, sino a un texto legislativo que exime a determinadas reuniones deportivas de un impuesto cuya lógica intrínseca es diferente de la del IS.

- (78) Por consiguiente, la Comisión considera que la exención del impuesto sobre sociedades no encuentra justificación en la naturaleza y la economía del sistema fiscal francés.

5.1.5. Falseamiento de la competencia e incidencia sobre los intercambios comerciales

- (79) Para que una medida pueda considerarse ayuda estatal, debe afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros de la Unión Europea y falsear o amenazar con falsear la competencia. Ambos criterios están estrechamente relacionados.

- (80) Como recuerda el Tribunal concretamente en la sentencia Eventech ⁽⁵⁷⁾,

«65 [...] según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, a efectos de la calificación como ayuda de Estado de una medida nacional, no es necesario acreditar la incidencia real de la ayuda de que se trate en los intercambios comerciales entre los Estados miembros y el falseamiento efectivo de la competencia, sino únicamente examinar si tal ayuda puede afectar a dichos intercambios y falsear la competencia (sentencia Libert y otros, C-197/11 y C-203/11, EU:C:2013:288, apartado 76 y jurisprudencia citada).

66. En particular, cuando una ayuda otorgada por un Estado miembro sirve para reforzar la posición de determinadas empresas frente a la de otras empresas que compiten con estas en los intercambios comerciales intracomunitarios, dichos intercambios deben considerarse afectados por la ayuda (véase, en este sentido, la sentencia Libert y otros, EU:C:2013:288, apartado 77 y jurisprudencia citada).

67. A este respecto, no es necesario que las empresas beneficiarias participen en los intercambios comerciales intracomunitarios. En efecto, cuando un Estado miembro concede una ayuda a empresas, la actividad interior puede mantenerse o aumentar, con la consecuencia de que disminuyen con ello las posibilidades de las empresas establecidas en otros Estados miembros de penetrar en el mercado del Estado miembro en cuestión (véase, en este sentido, la sentencia Libert y otros, EU:C:2013:288, apartado 78 y jurisprudencia citada).

68. Por otro lado, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, no existe un umbral o porcentaje por debajo del cual pueda considerarse que los intercambios entre Estados miembros no se ven afectados. En efecto, la cuantía relativamente reducida de una ayuda o el tamaño relativamente modesto de la empresa beneficiaria no excluyen *a priori* la posibilidad de que se vean afectados los intercambios entre Estados miembros (sentencias Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, apartado 81).

69. Por tanto, el requisito según el cual la ayuda debe poder afectar a los intercambios entre Estados miembros, no depende del carácter local o regional de los servicios de transporte prestados ni de la importancia del ámbito de actividad de que se trate (sentencia Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg, EU:C:2003:415, apartado 82).».

- (81) En la sentencia Wam ⁽⁵⁸⁾, destacó en particular lo siguiente:

«53. [...] el hecho de que un sector económico haya sido objeto de una liberalización a nivel comunitario puede caracterizar una repercusión real o potencial de las ayudas sobre la competencia, así como su efecto sobre los intercambios entre Estados miembros (sentencia Cassa di Risparmio di Firenze y otros, antes citada, apartado 142 y jurisprudencia citada).

54. En cuanto al requisito de la distorsión de la competencia, hay que recordar que las ayudas que tienen el objetivo de liberar a una empresa de los costes propios de su gestión corriente o de sus actividades normales, con los que normalmente debería haber cargado, falsean las condiciones de competencia (sentencia de 19 de septiembre de 2000, Alemania/Comisión, C1-56/98, Rec. p. I-6857, apartado 30, y Heiser, antes citada, apartado 55)».

⁽⁵⁷⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de enero de 2015, Eventech, asunto C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, apartados 65 a 69.

⁽⁵⁸⁾ Sentencia del Tribunal de 30 de abril de 2009, Comisión/Italia y Wam, asunto C-494/06, ECLI:EU:C:2009:272, apartados 53 y 54.

- (82) Ahora bien, en este caso, la ventaja fiscal concedida a los puertos en cuestión los libera de una carga corriente con la que normalmente deberían haber cargado. Les concede una ventaja respecto de los puertos franceses y de otros puertos extranjeros de la Unión Europea que no cuentan con el mismo beneficio. Por consiguiente, es susceptible de afectar a los intercambios comerciales intracomunitarios y de falsear la competencia.
- (83) En efecto, existe competencia en el sector portuario y dicha competencia se ve exacerbada por la naturaleza y las características propias del transporte, en particular, el marítimo y fluvial. Aunque se considere que los puertos gozan de un monopolio legal para ofrecer servicios en su interior, los servicios de transporte que ofrecen compiten, al menos hasta cierto punto, con los ofrecidos por o en otros puertos, así como con los ofrecidos por otros proveedores de servicios de transporte en Francia ⁽⁵⁹⁾ y en otros Estados miembros.
- (84) Así pues, en el marco de la consulta pública de las partes interesadas sobre un proyecto de reglamento del sector portuario, «todas las partes interesadas destacaron la necesidad de contar con unas condiciones equitativas en la competencia» interportuaria «(competencia entre puertos) [...] en la Unión Europea» ⁽⁶⁰⁾. Asimismo, los puertos, en particular, los puertos interiores y, más generalmente, la red de transporte marítimo y fluvial de la que forman parte, compiten con otros medios de transporte. Mientras existan o puedan existir otras alternativas para transportar bienes en las regiones de ultramar, la medida puede provocar una distorsión de la competencia y afectar los intercambios comerciales entre Estados miembros, incluso en los puertos que se encuentran lejos de la Francia metropolitana o de otros puertos europeos.
- (85) Aunque es cierto que el atractivo de un puerto depende de una gran cantidad de factores, en particular, sus conexiones con la zona de influencia (*hinterland*) ⁽⁶¹⁾, el precio de las prestaciones que brindan (los derechos portuarios y otros cánones que pagan los armadores) son ciertamente un elemento de su competitividad ⁽⁶²⁾. Al contrario de lo que argumentan las autoridades francesas y algunas partes interesadas, el grado de importancia de este elemento respecto de los demás elementos constitutivos de la competitividad de los puertos no permite concluir que la medida controvertida no afecta a la competencia, ya que dicha medida puede influir en los precios que cobran los puertos y, aunque los puertos estén en igualdad de condiciones, dichos precios serán el factor determinante de la elección que hagan los armadores de una ruta o de una solución logística que involucre a uno u otro puerto.
- (86) Por otro lado, es conveniente destacar que los puertos europeos compiten también entre sí para atraer a los operadores (o los concesionarios) que prestan a los armadores determinados servicios portuarios cuando las autoridades portuarias no los prestan directamente. Los cánones que cobran los puertos a cambio de los terrenos e infraestructuras (equipamiento portuario) que ofrecen a los concesionarios también influye en su decisión de instalarse en un puerto o en otro, así como de los medios que emplean allí. De manera más general, los puertos compiten con otros operadores económicos en el mercado de las finanzas y las inversiones; en circunstancias similares, la medida confiere a los puertos una ventaja a ojos de los inversores respecto de otros operadores que no se benefician de la medida (los puertos representan una inversión más interesante).
- (87) Además, como la medida en cuestión constituye un régimen de ayuda que beneficia a puertos muy distintos unos de otros en cuanto al tamaño, situación geográfica, el tipo (puerto interior, puerto marítimo) o la actividad que realizan, para determinar que la medida analizada es una ayuda estatal, no es necesario demostrar en cada caso particular que dicha medida falsea la competencia y afecta a los intercambios comerciales.
- (88) Basta con decir al respecto que las autoridades francesas y las partes interesadas admiten que determinados grandes puertos, como los puertos de El Havre, de Rouen y de Marsella, compiten con otros puertos europeos, de modo que la medida afecta al comercio y a los intercambios comerciales. Los comentarios del puerto de Róterdam también comparten esta opinión.

⁽⁵⁹⁾ En particular, los puertos franceses que no están exentos del impuesto sobre sociedades. Cf. la nota de pie de página n.º 51 de la presente Decisión.

⁽⁶⁰⁾ Cf. apartado 2.1. de la propuesta de Reglamento sobre los servicios portuarios. Cf. asimismo la Comunicación de la Comisión sobre una política portuaria europea COM/2007/0616 final, sección II, apartado 4.2.

⁽⁶¹⁾ Cf. Comunicación de la Comisión sobre una política portuaria europea COM/2007/0616 final, apartado II.1.

⁽⁶²⁾ Los precios de los servicios de transporte que ofrecen los puertos suele representar una parte importante del coste total del transporte. Cf. Los puertos marítimos de Europa en el horizonte 2030: retos futuros, Nota informativa de la Comisión Europea de 23 de mayo de 2013: «[L]os costes y la calidad de los servicios portuarios tienen gran importancia para las empresas europeas. Los costes portuarios pueden representar una parte significativa de los costes totales de la cadena logística. La manipulación de la carga, las tasas portuarias y los servicios náuticos prestados por los puertos pueden suponer entre un 40 % y un 60 % de los costes logísticos totales puerta a puerta de las empresas que utilizan el transporte marítimo de corta distancia para el transporte marítimo de mercancías».

- (89) Por otro lado, el hecho alegado de que existen medidas de ayuda estatal similares en otros Estados miembros y sobre el proceder de la Comisión respecto de esas posibles medidas no afectan el carácter de ayuda estatal de la medida en cuestión ⁽⁶³⁾, puesto que la exención del IS concedida a los puertos franceses mejora su posición de competencia respecto de una situación de referencia en la cual, en condiciones normales, habrían estado sujetos al IS ⁽⁶⁴⁾. Del mismo modo, la existencia de tipos impositivos del IS diferentes en cada Estado miembro no es más que una consecuencia de la falta de armonización de la fiscalidad directa entre los Estados y un reflejo de la decisión soberana de los Estados de financiar mediante el impuesto determinados servicios o un determinado nivel de servicios brindados a los contribuyentes.
- (90) Además, no es necesario que la distorsión de la competencia o el efecto sobre los intercambios comerciales sea perceptible o sustancial. Por tanto, el hecho alegado de que la competencia en el tráfico es escasa no solo no demuestra la ausencia de distorsión de la competencia, sino que confirma que existe una relación de competencia, más o menos intensa, entre los puertos franceses y los de otros países de la Unión Europea. Del mismo modo, el hecho de que la actividad acumulada de los puertos pequeños franceses represente tan solo el 1 % del tráfico total de la Unión no significa que su cuota de mercado en uno o más mercados de referencia para un análisis de la distorsión de la competencia también sea pequeña. Además, la decisión de 11 de abril de 2016 mencionada por las autoridades francesas y por las partes interesadas se refiere a la compatibilidad de una medida de ayuda a la inversión, lo que significa que reconocen la medida en cuestión como una ayuda estatal que afecta a la competencia y a los intercambios comerciales entre los Estados miembros.
- (91) Asimismo, aunque los «puertos pequeños», como los define Francia ⁽⁶⁵⁾, representen tan solo una porción reducida del tráfico de la Unión, el hecho de que la empresa beneficiaria sea pequeña no implica en sí que no exista distorsión o una amenaza de distorsión de la competencia en el mercado interior, en particular, cuando la actividad de los beneficiarios se sitúa en zonas fronterizas. Los comentarios de la CCI de Bayonne Pays Basque, concesionaria del puerto de comercio de Bayonne y del puerto pesquero de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure, un «puerto pequeño», según la definición de Francia, demuestra por otra parte la percepción que tienen esos puertos fronterizos de la existencia de una competencia transfronteriza efectiva ⁽⁶⁶⁾. Aunque la Comisión reconoce en determinados casos ⁽⁶⁷⁾ que una medida ventajosa puede no afectar el comercio entre los Estados miembros, para ello no se basa únicamente en el tamaño de la empresa beneficiaria, sino en un análisis individual de varios criterios ⁽⁶⁸⁾.
- (92) La Comisión no descarta que, en determinados puertos, en particular —los que reúnen las condiciones exigidas por su práctica decisoria— pueda considerarse que la medida en cuestión no afecta a los intercambios comerciales.
- (93) Sin embargo, por los motivos más sistemáticos expuestos anteriormente, la medida analizada, en cuanto régimen de exención general del impuesto sobre sociedades concedido a todos los beneficiarios mencionados en las decisiones ministeriales de 1942 y 1943, afecta a los intercambios comerciales de la Unión y falsea o puede falsear la competencia.

5.1.6. Conclusión

- (94) Por consiguiente, la Comisión concluye que la exención fiscal concedida a los puertos autónomos (algunos de los cuales pasaron a ser grandes puertos marítimos), las cámaras de comercio marítimas, las cámaras de comercio e industria que gestionan instalaciones portuarias, las municipalidades que son concesionarias de equipamiento público perteneciente al Estado y ubicado en puertos marítimos, y empresas similares que explotan ese equipamiento constituye una ayuda estatal, a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

⁽⁶³⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de diciembre de 1969, Comisión/Francia, asuntos acumulados 6/69 y 11/69, ECLI:EU:C:1969:68, apartado 21; sentencia del Tribunal de Justicia de 19 de mayo de 1999, Italia/Comisión, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, apartado 21.

⁽⁶⁴⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 2 de julio de 1974, Italia/Comisión, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, apartado 36.

⁽⁶⁵⁾ Puertos cuyo tráfico es inferior al nivel definido en el apartado 2, letra b), del artículo 20 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1) (es decir, 0,1 % del volumen total anual de mercancías gestionadas en todos los puertos marítimos de la Unión).

⁽⁶⁶⁾ La CCI señala que su sujeción al IS pondría en peligro los puertos que administra debido a su cercanía con España y los puertos españoles.

⁽⁶⁷⁾ Véase, en particular, la decisión de la Comisión Europea de 29 de abril de 2015 en el asunto SA.37432 República Checa — Hospitales públicos de Hradec Králové (DO C 203 de 19.6.2015, p. 1), SA.37904 Alemania — Centro de tratamiento médico de Dürmersheim (DO C 188 de 26.6.2015, p. 1), SA.33149 Alemania — Städtische Projektgesellschaft «Wirtschaftsbüro Gaarden — Kiel» (DO C 188 de 5.6.2015, p. 1).

⁽⁶⁸⁾ Por un lado, la actividad del puerto beneficiario debe tener una dimensión meramente local, por ejemplo, el suministro de bienes o servicios en una zona definida del territorio nacional y sin posibilidades de atraer a clientes de otros Estados miembros. Por otro lado, la medida no debe tener ningún efecto previsible o tener un efecto marginal en las inversiones transnacionales en el sector en cuestión o en la instalación de empresas en el mercado único.

5.2. Compatibilidad de la medida con el mercado interior

- (95) Es responsabilidad del Estado miembro en cuestión demostrar que las medidas de ayuda estatal pueden considerarse compatibles con el mercado interior. Si bien las autoridades francesas solo evocan como fundamento de la compatibilidad de la medida, por un lado, la compensación de determinadas misiones que cumplen los puertos, de conformidad con el artículo 106, apartado 2, del TFUE, y, por el otro, el artículo 107, apartado 3, letra a), del TFUE, algunas partes interesadas invocan también los artículos 93 (coordinación de los transportes) y 107, apartado 3, letra b) (proyectos importantes de interés europeo), del TFUE.
- (96) En primer lugar, el artículo 106, apartado 2, del TFUE señala que una compensación de servicios de utilidad pública puede considerarse compatible con el mercado interior en la medida en que cumpla determinadas condiciones ⁽⁶⁹⁾. En este respecto, las autoridades francesas y algunas partes interesadas consideran que la medida en cuestión es compatible con el mercado interior porque permite compensar determinadas misiones que los puertos financian y que son competencia de la autoridad pública. Sin embargo, la Comisión advierte que la medida en cuestión, que vincula el importe de la ayuda con las ganancias obtenidas, no está ni vinculada con el coste neto de los servicios de utilidad pública ni limitada por este ⁽⁷⁰⁾. Tampoco es el resultado de un mandato claro dado a los beneficiarios de la medida de que se cumplan esas misiones ⁽⁷¹⁾. Por consiguiente, la medida no puede considerarse como una compensación de servicio público compatible con el mercado interior en virtud del artículo 106, apartado 2, del TFUE.
- (97) En segundo lugar, el artículo 93 del TFUE señala que las ayudas que responden a las necesidades de coordinación de los transportes o que corresponden al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público también pueden considerarse compatibles con el mercado interior. Aunque, como señalan los representantes de operadores de puertos interiores franceses, los puertos desempeñan un papel importante en el desarrollo del transporte multimodal, no todas las inversiones de los puertos entran dentro del ámbito de aplicación del artículo 93 del TFUE, que se limita a las ayudas que responden a las necesidades de coordinación de los transportes. Por cierto, la exención del IS no constituye una ayuda a la inversión, sino una ayuda de funcionamiento no dirigida a inversiones específicas. La medida favorece a las empresas que generan más ganancias y, por ende, tienen una mayor capacidad de acumular ganancias y financiar sus inversiones. La medida tampoco está destinada a compensar los costes de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público, como se indica anteriormente. Por otro lado, la ventaja de una exención fiscal total no está limitada al importe necesario para garantizar la coordinación del transporte ni al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público, por lo que no garantiza el respeto del principio de proporcionalidad. Tampoco tiene un efecto incentivador claramente definido, en particular, porque la exención beneficia sobre todo a los puertos más rentables y que, por ende, tienen más recursos y menor necesidad de un incentivo. Por consiguiente, el artículo 93 del TFUE no es aplicable.
- (98) En tercer lugar, según el artículo 107, apartado 3, letra b), del TFUE, las ayudas para fomentar la realización de un proyecto importante de interés común europeo pueden considerarse compatibles con el mercado común. A este respecto, los representantes de operadores de puertos interiores franceses consideran en general que la exención del IS entra dentro del ámbito de aplicación de ese artículo. Pero, por los mismos motivos citados anteriormente, no puede seguirse ese razonamiento. La medida en cuestión no se refiere a la realización de un proyecto importante de interés europeo y no es proporcional al coste de un proyecto semejante. Se trata de una ventaja que beneficia a los puertos por la simple razón de que generan ganancias, y el hecho de que contribuyan a un proyecto de interés común europeo resulta indiferente.
- (99) En cuarto lugar, de conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra a), del TFUE, pueden considerarse compatibles con el mercado interior las ayudas destinadas a favorecer el «desarrollo económico de regiones [...] contempladas en el artículo 349, habida cuenta de su situación estructural, económica y social». Las autoridades francesas y varias partes interesadas de territorios de ultramar alegan esta disposición en referencia a los puertos situados en territorios de ultramar. Sin embargo, la medida en cuestión no está destinada específicamente a esas regiones.

⁽⁶⁹⁾ Cf. la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general — 2012/C 8/02 (DO C 8 de 11.1.2012, p. 4). Cf. también la Decisión 2012/21/UE de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (DO L 7 de 11.1.2012, p. 3).

⁽⁷⁰⁾ Cf. conclusiones del Abogado General Kokott en el asunto C-74/16, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania contra Ayuntamiento de Getafe, ECLI:EU:C:2017:135, apartado 75.

⁽⁷¹⁾ El artículo L. 5312-2 del Código de Transportes, que incluye una lista de misiones encargadas a los puertos, solo se refiere a los puertos marítimos. No define los parámetros para calcular la compensación ni las medidas de protección para evitar la compensación excesiva.

- (100) Aunque la medida beneficiara solamente a los puertos situados en las regiones previstas en el artículo 349 del TFUE, no está destinada a favorecer el desarrollo económico de dichas regiones ni a compensar las desventajas ocasionadas por su situación estructural desfavorable, sino que se limita a conceder una ventaja sectorial a un tipo particular de empresa del sector del transporte, sin importar su actividad. Las autoridades francesas no demuestran que la medida tenga un efecto sobre el coste de las mercancías importadas y, a este respecto, se advierte que algunos puertos de ultramar generan beneficios, pagan dividendos al Estado ⁽⁷²⁾ y, por tanto, en principio disponen de un margen para reducir el importe de los derechos portuarios si estos se consideraran un impedimento para el desarrollo económico de las regiones en cuestión. Así pues, si bien la exención del IS puede afectar los distintos flujos financieros (en particular, los dividendos), no afecta necesariamente a los costes de las mercancías importadas. A este respecto, las autoridades francesas no afirman que los puertos se encuentren en una situación particularmente desfavorable con respecto a otras empresas de las regiones contempladas en el artículo 349. La naturaleza misma de la medida y su funcionamiento (una ventaja reservada a determinadas empresas, sin importar su actividad, proporcional a las ganancias generadas más que a las necesidades y no limitada a un objetivo bien definido que, de alcanzarlo, conllevaría un incentivo financiero) la excluyen claramente de los dispositivos fiscales de ayuda de funcionamiento mencionados por las partes interesadas y aceptados por la Comisión. En efecto, las medidas de ayuda fiscal a la inversión o el IVA al tipo cero son medidas generales aplicables sin discriminación a las empresas situadas en las regiones a las que se refiere el artículo 349 del TFUE.
- (101) Por otro lado, al contrario de lo que afirma el GPM de Guadalupe, el Reglamento general de exención por categorías revisado ⁽⁷³⁾, que abarca, hasta cierto punto, las ayudas de funcionamiento del transporte en territorios de ultramar, no es aplicable a la medida controvertida. En efecto, el artículo 15, apartado 4, del Reglamento solo es aplicable a medidas cuyo importe se determina en función de criterios específicos (el valor añadido bruto, los costes laborales, el volumen de negocios), y este no es el caso de la exención del IS.
- (102) Por consiguiente, la medida en cuestión no puede declararse compatible con el mercado interior en virtud del artículo 107, apartado 3, letra a), del TFUE.
- (103) En quinto lugar, aunque ni Francia ni las partes interesadas invocaron el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, la Comisión analiza si la medida en cuestión es susceptible de «facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas» sin alterar las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común. Sin embargo, por los motivos expuestos anteriormente (la ausencia de proporcionalidad, la ausencia de efecto incentivador y la ausencia de vínculo con un objetivo de interés general determinado), la Comisión considera que el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE no es aplicable.
- (104) Por último, aunque algunas partes interesadas consideran que la supresión de la medida tendrá un impacto sobre la capacidad de inversión de los puertos, la Comisión señala que la medida controvertida no se refiere específicamente a las inversiones ⁽⁷⁴⁾.

5.3. Clasificación como nueva ayuda o ayuda existente

- (105) De conformidad con el artículo 1, letra b), inciso i), del Reglamento de Procedimiento, los regímenes de ayuda ejecutados con anterioridad a la entrada en vigor del Tratado constituyen regímenes de ayuda existentes.
- (106) Dado que la exención fiscal en cuestión entró en vigor en 1942 y no se modificó sustancialmente desde entonces, la Comisión considera que la medida constituye un régimen de ayuda existente.

6. SOLICITUDES DE SUSPENSIÓN DEL PROCEDIMIENTO

- (107) De conformidad con el mandato que le imponen los artículos 107 y 108 del TFUE, la Comisión debe poner fin con la debida diligencia a las ayudas estatales consideradas incompatibles con el mercado interior y reestablecer unas condiciones de competencia justas.

⁽⁷²⁾ El gran puerto marítimo de Guadalupe pagó 1 196 000 EUR en 2016 (cf. sentencia de 18 de febrero de 2016 publicada en el JORF n.º 0048 de 26 de febrero de 2016).

⁽⁷³⁾ La revisión del Reglamento se publicó el 20 de junio de 2017. Cf. Reglamento (UE) 2017/1084 de la Comisión, de 14 de junio de 2017, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 651/2014 en lo relativo a las ayudas a infraestructuras portuarias y aeroportuarias, los umbrales de notificación para las ayudas a la cultura y la conservación del patrimonio y para las ayudas a infraestructuras deportivas y recreativas multifuncionales, así como los regímenes de ayudas de funcionamiento de finalidad regional, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 702/2014 en lo relativo al cálculo de los costes subvencionables (DO L 156 de 20.6.2017, p. 1).

⁽⁷⁴⁾ Sin embargo, otras medidas que se refieren específicamente a las inversiones y cumplen los criterios de compatibilidad (en particular, la existencia de un interés general, la pertinencia y la proporcionalidad de la medida) podrían declararse compatibles con el mercado interior si se cumplen determinadas condiciones.

- (108) De conformidad con el artículo 9, apartado 6, del Reglamento de Procedimiento, la Comisión debe tomar una decisión final tan pronto como se despejen las dudas expresadas en la Decisión de incoación. Si en esta fase del procedimiento la Comisión considera que determinadas empresas reciben una ayuda incompatible, en principio no puede suspender el procedimiento de ayuda estatal en cuestión ni conceder un período transitorio. Ello implicaría seguir autorizando el pago de una ayuda incompatible con el mercado interior, lo cual también sería injusto respecto de la competencia que no recibe ayudas o que recibe una ayuda de un importe inferior. A este respecto, la Comisión señala que los puertos neerlandeses, que están sujetos al impuesto sobre sociedades desde el 1 de enero de 2017, le solicitan que obligue rápidamente a los puertos franceses a pagar dicho impuesto.
- (109) Como se señala anteriormente, la existencia posible de otras ayudas estatales en puertos de otros Estados miembros no justifica la suspensión del procedimiento, pues, durante el período de suspensión, seguiría pagándose la ayuda incompatible. Conviene destacar que «el efecto de varias distorsiones de la competencia sobre los intercambios entre los Estados miembros no puede neutralizarse recíprocamente, sino que al contrario, es de naturaleza acumulativa, lo cual aumenta sus consecuencias perjudiciales para el mercado común» ⁽⁷⁵⁾. Por otro lado, la suspensión del procedimiento de supresión de la exención fiscal concedida a los puertos franceses prolongaría la distorsión actual entre puertos del norte de Europa, ya que los puertos neerlandeses suprimieron esas ventajas fiscales el 1 de enero de 2017.
- (110) Además, el hecho de que el procedimiento iniciado por la Comisión en el caso del régimen fiscal de los puertos neerlandeses ⁽⁷⁶⁾ haya durado más tiempo que el de los puertos franceses no permite justificar la solicitud de un período transitorio en este caso. La Comisión trata todos los asuntos con equidad y en vista de sus características particulares. Así pues, la Comisión se esfuerza por determinar el plazo de ejecución de sus Decisiones a fin de permitir a los Estados miembros aplicarlas dentro de un plazo razonable, en vista de las circunstancias, y no para que las empresas afectadas se beneficien durante más tiempo de las ayudas declaradas incompatibles.
- (111) Por último, las autoridades francesas no precisan de qué manera la revisión del RGEC y la propuesta de Reglamento sobre los servicios portuarios obligarían a suspender el procedimiento. En cualquier caso, la versión revisada del RGEC —que no contiene disposiciones sobre medidas de exención total del IS— fue adoptada el 17 de mayo de 2017. El Reglamento sobre los servicios portuarios, adoptado el 15 de febrero de 2017 ⁽⁷⁷⁾, no tiene por objeto ni como efecto influenciar los actos de la Comisión basados en los artículos 107 y 108 del TFUE.
- (112) En consecuencia, no procede suspender el procedimiento.

7. SOLICITUDES DE LOS PUERTOS NEERLANDESES

- (113) En lo que respecta a la solicitud de los puertos neerlandeses de aplazamiento del cobro del impuesto sobre sociedades, la Comisión recuerda que el presente procedimiento no se refiere a los puertos neerlandeses sino a los puertos [franceses] ^(***). Por cierto, en su Decisión final sobre el asunto SA.25338 relativo a los puertos neerlandeses ⁽⁷⁸⁾, la Comisión se negó a aplazar el cobro del impuesto sobre sociedades a dichos puertos por las mismas razones de principio expuestas en la presente Decisión. A fin de cuentas, el cobro del impuesto sobre sociedades a los puertos neerlandeses surge del Derecho nacional de los Países Bajos y, en cualquier caso, el artículo 107 del TFUE no le atribuye a la Comisión la facultad de obligar a un Estado miembro a modificar su legislación para conceder ayudas estatales a determinados operadores.

8. CONCLUSIÓN

- (114) La exención del impuesto sobre sociedades concedida a las entidades mencionadas en las decisiones ministeriales de 11 de agosto de 1942 y de 27 de abril de 1943 (los puertos autónomos —algunos de los cuales pasaron a ser grandes puertos marítimos—, las cámaras de comercio marítimas, las cámaras de comercio e industria que gestionan instalaciones portuarias, las municipalidades que son concesionarias de equipamiento público perteneciente al Estado y ubicado en puertos marítimos, y empresas similares que explotan ese equipamiento) constituye un régimen de ayuda estatal existente e incompatible con el mercado interior.

⁽⁷⁵⁾ Sentencia del Tribunal de 22 de marzo de 1977 en el asunto 78/76, Steinike & Weinlig contra la República Federal de Alemania, ECLI: EU:C:1977:52, apartado 24.

⁽⁷⁶⁾ Cf. Decisión final relativa a la ayuda estatal SA.25338 (DO L 113 de 27.4.2016, p. 148).

⁽⁷⁷⁾ Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (DO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

⁽⁷⁸⁾ Decisión de la Comisión de 21 de enero de 2016 sobre la ayuda SA.25338 (2014/C ex E 3/2008 ex CP 115/2004) — Países Bajos — Exención del impuesto de sociedades para empresas públicas (DO L 113 de 27.4.2016, p. 148).

- (115) Por consiguiente, conviene que las autoridades francesas supriman dicha exención y obliguen a las entidades en cuestión a pagar el impuesto sobre sociedades. Se recomienda la aprobación de esta medida antes de que finalice el año civil en curso en la fecha de la presente Decisión, y su aplicación a los ingresos generados por las actividades económicas a más tardar desde el inicio del año fiscal siguiente a su adopción.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La exención del impuesto sobre sociedades concedida a los puertos autónomos (algunos de los cuales pasaron a ser grandes puertos marítimos), las cámaras de comercio marítimas, las cámaras de comercio e industria que gestionan instalaciones portuarias, las municipalidades que son concesionarias de equipamiento público perteneciente al Estado y ubicado en puertos marítimos, y empresas similares que explotan ese equipamiento constituye un régimen de ayuda estatal existente e incompatible con el mercado interior.

Artículo 2

1. Francia deberá suprimir la exención a la que se refiere el artículo 1 y obligar a las entidades que se benefician de dicha exención al pago del impuesto sobre sociedades.
2. La medida por la que Francia cumplirá las obligaciones que se desprenden del apartado 1 deberá aprobarse antes de que finalice el año civil en curso en la fecha de notificación de la presente Decisión. Esta medida deberá aplicarse a los ingresos generados por las actividades económicas a más tardar desde el inicio del año fiscal siguiente a su adopción.

Artículo 3

Francia informará a la Comisión, en el plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, de las medidas tomadas para darle cumplimiento.

Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión será la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 27 de julio de 2017.

Por la Comisión
Margrethe VESTAGER
Miembro de la Comisión

