

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

[notificada con el número C(2011) 4391]

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2011/519/UE)

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 ⁽¹⁾ y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones ⁽²⁾ de conformidad con el artículo 108, apartado 2, párrafo primero, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («TFUE») ⁽³⁾ y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

- (1) Mediante carta de 4 de diciembre de 2008, y de conformidad con el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), las autoridades francesas notificaron un régimen de ayudas consistente en medidas tributarias de acompañamiento de la reforma portuaria, introducidas por la Ley n° 2008-660 de 4 de julio de 2008 ⁽⁴⁾. La notificación se registró con el número N 614/08.
- (2) El dispositivo tributario notificado estaba destinado a acompañar el traspaso de los equipos de manutención portuaria previsto en la reforma a operadores privados. Dicho dispositivo constaba de dos medidas, es decir, por una parte, una disminución progresiva, durante un período limitado de cinco años, del valor de arrendamiento que sirve de base para el cálculo de los impuestos locales de los operadores privados cesionarios de los equipos de manutención portuaria y, por otra, la posibilidad para los entes territoriales administradores de los puertos

marítimos de eximir del impuesto local de sociedades (*taxe professionnelle*) a las empresas de manutención por un período limitado de seis años.

- (3) Mediante carta de 11 de diciembre de 2008, la Comisión invitó a las autoridades francesas a suministrar información complementaria, no solo sobre el dispositivo tributario notificado, sino también sobre el procedimiento de cesión por los grandes puertos marítimos del utillaje, maquinaria e instalaciones específicos para la manutención portuaria. A petición de las autoridades francesas, el plazo para la respuesta se prorrogó hasta el 9 de febrero de 2009.
- (4) El 28 de enero de 2009 tuvo lugar una reunión de trabajo entre las autoridades francesas y los servicios de la Comisión. Mediante carta de 10 de febrero de 2009, las autoridades francesas proporcionaron a la Comisión información complementaria.
- (5) Mediante carta de 9 de abril de 2009 (D/2165), la Comisión notificó a las autoridades francesas su decisión de 8 de abril de 2009 de incoar el procedimiento de investigación formal en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE. Esta decisión se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽⁵⁾. Dicha decisión se refiere, por una parte, al dispositivo tributario notificado y, por otra, al procedimiento de traspaso del utillaje, maquinaria e instalaciones específicos de la manutención portuaria. En esta decisión, la Comisión invitaba a Francia y a los demás interesados a presentar sus observaciones en un plazo determinado.
- (6) El 11 de mayo de 2009 (A/18191), la Comisión recibió las observaciones de las autoridades francesas. También recibió, en el plazo prescrito, las observaciones de una parte interesada: la Organización de los Puertos Marítimos Europeos (en lo sucesivo «la ESPO»). Mediante carta de 16 de julio de 2009 (D/60307), las observaciones de la ESPO se comunicaron a las autoridades francesas que las comentaron en su carta de 27 de agosto de 2009 (A/28446).

⁽¹⁾ DO L 1 de 3.1.1994, p. 3.

⁽²⁾ DO C 122 de 30.5.2009, p. 16.

⁽³⁾ A partir del 1 de diciembre de 2009, los artículos 87 y 88 del Tratado CE han pasado a ser, respectivamente, los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («TFUE»). En ambos casos las disposiciones son sustancialmente idénticas. A efectos de la presente Decisión, las referencias a los artículos 107 y 108 del TFUE se entenderán, en su caso, como referencias a los artículos 87 y 88 del Tratado CE, respectivamente.

⁽⁴⁾ Boletín Oficial de la República Francesa (JORF) n° 0156 de 5.7.2008.

⁽⁵⁾ DO C 122 de 30.5.2009, p. 16.

- (7) El 30 de noviembre de 2009, se celebró una reunión entre las autoridades francesas y los servicios de la Comisión. Mediante cartas de 25 de enero de 2010 (A/3263) y 24 de marzo de 2010 (A/5136), las autoridades francesas enviaron información complementaria a la Comisión.
- (8) Mediante carta de 9 de junio de 2010 (D/7519), en el marco de la reforma del impuesto local de sociedades (*taxe professionnelle*) que se produjo en Francia, la Comisión pidió a las autoridades francesas que suministraran información complementaria. En dicha carta, la Comisión solicitaba obtener aclaraciones en cuanto a la incidencia de la supresión del impuesto local de sociedades en el dispositivo notificado y en el procedimiento.
- (9) Mediante carta de 2 de julio de 2010, las autoridades francesas solicitaron la prórroga del plazo de respuesta prescrito. La Comisión recibió la respuesta de las autoridades francesas mediante carta de 4 de agosto de 2010 (A/11533).
- (10) En dicha carta, las autoridades francesas informaron a la Comisión de que retiraban de su notificación la parte referente al aspecto tributario sobre la posibilidad de que los entes locales que administran puertos marítimos eximan a las empresas de manutención del impuesto local de sociedades por un período limitado de seis años. Dicha medida establecía, en efecto, la posibilidad, bajo determinadas condiciones y de 2010 a 2015, de no tomar en consideración para el cálculo del impuesto local de sociedades el valor de arrendamiento del utillaje, maquinaria e instalaciones específicos de la manutención portuaria. Pero dicha posibilidad ha quedado sin objeto en el contexto de la supresión del impuesto local de sociedades y, además, fue derogada por la Ley de Presupuestos para 2010.
- (11) En cuanto al aspecto tributario de la notificación relativo a la disminución progresiva y limitada en el tiempo del valor de arrendamiento que sirve de base al cálculo del impuesto local de los operadores privados cesionarios del utillaje, maquinaria e instalaciones de los grandes puertos marítimos, las autoridades francesas informaron en su carta de 2 de julio de 2010 de que dicha disminución se aplicaba también a la contribución territorial sobre bienes inmuebles de las empresas sujetas a la contribución económica territorial⁽⁶⁾ que ha sustituido al impuesto local de sociedades (*taxe professionnelle*). Las autoridades francesas informaron al respecto a la Comisión de la razón social de las cuatro empresas beneficiarias⁽⁷⁾ de dicha medida y del importe de la ventaja fiscal resultante para cada una de ellas.
- (12) La evaluación actualizada de las ventajas fiscales percibidas arrojó, para tres de las empresas concernidas, una exención fiscal inferior al límite máximo de 200 000 EUR durante un período consecutivo de tres ejercicios fiscales establecido por el Reglamento (CE) n° 1998/2006 de la Comisión, de 15 de diciembre de 2006, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado a las ayudas *de minimis*⁽⁸⁾. No obstante, no ocurría lo mismo en el caso de la cuarta empresa concernida.
- (13) En ese contexto y a raíz de varios contactos con la Comisión, las autoridades francesas decidieron limitar la ventaja concedida a las empresas mediante la aplicación de la medida mencionada en el considerando (11) a dicho límite máximo y siempre que se cumplan los requisitos impuestos en el Reglamento (CE) n° 1998/2006.
- (14) Por ello, mediante carta de 20 de enero de 2011, las autoridades francesas informaron a la Comisión de la adopción del artículo 36 de la Ley n° 2010-1658 de 29 de diciembre de 2010 de Presupuestos rectificativa para 2010⁽⁹⁾, que subordina el beneficio de la reducción fiscal decreciente prevista en el marco de la reforma portuaria al cumplimiento del Reglamento (CE) n° 1998/2006. Las autoridades francesas informaron también a la Comisión de que retiraban su notificación en lo referente a este último aspecto fiscal de la reforma portuaria.
- (15) La Comisión toma nota de dicha retirada por parte de las autoridades francesas en lo referente al conjunto del dispositivo tributario notificado. La presente Decisión solo se refiere al procedimiento de cesión del utillaje, maquinaria e instalaciones específicos de manutención portuaria que fue objeto de la decisión de la Comisión de 8 de abril de 2009. La presente Decisión no se refiere a las condiciones de explotación del utillaje, maquinaria e instalaciones específicos de manutención portuaria, ya sea antes o después de su cesión.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

2.1. Antecedentes

- (16) La medida en cuestión se inscribe en el marco de la reforma portuaria que constituye el objeto de la Ley de reforma portuaria⁽¹⁰⁾. El objetivo de dicha reforma es mejorar los resultados y la competitividad de los puertos marítimos franceses (Dunkerque, Le Havre, Nantes Saint Nazaire, La Rochelle, Burdeos y Marsella).

⁽⁸⁾ DO L 379 de 28.12.2006, p. 5.

⁽⁹⁾ Esta disposición, por la que se modifica el artículo 1518 A *bis* de la Ley Tributaria General francesa relativo al establecimiento de los impuestos locales entró en vigor el 1 de enero de 2011 y es por lo tanto aplicable desde el primer año de exención. El artículo 1518 *bis* se completó mediante el siguiente párrafo: «El beneficio de la disminución está supeditado a que se cumpla el Reglamento (CE) n° 1998/2006 de la Comisión, de 15 de diciembre de 2006, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado a las ayudas *de minimis*.»

⁽¹⁰⁾ Ley n° 2008-660 de 4 de julio de 2008 sobre la reforma portuaria (véase la nota a pie de página n° 4).

⁽⁶⁾ En virtud de la Ley n° 2009-1673 de 30 de diciembre de 2009 de Presupuestos para 2010 (JORF n° 0303 de 31.12.2009), se instituye una contribución económica territorial que consta de un tributo sobre los bienes inmuebles de las empresas y un tributo sobre el valor añadido de las empresas.

⁽⁷⁾ Las empresas *Société d'Équipement du Terminal de Normandie* (SETN), *Générale de Manutention Portuaire* (GMP), *Compagnie Nouvelle de Manutention portuaire* (CNMP) y *STMC6*.

- (17) En dicho contexto, la Ley de reforma portuaria se propone:
- redefinir la misión de los puertos autónomos que, en la Francia metropolitana, pasan a ser «grandes puertos marítimos»⁽¹¹⁾;
 - modernizar la gobernanza de los grandes puertos marítimos;
 - organizar la coordinación entre puertos de la misma fachada marítima o situados en el mismo eje fluvial;
 - simplificar y racionalizar la manutención portuaria según el modelo de los principales puertos europeos mediante la instalación de operadores integrados de terminales responsables del conjunto de las operaciones de manutención.
- (18) La misión de los grandes puertos marítimos se centrará en las actividades de regalías (seguridad, protección y policía portuaria) y en las funciones relacionadas con la ordenación de la zona portuaria. En cambio, serán responsables del conjunto de las operaciones de manutención operadores integrados de terminales, con el fin de mejorar la eficacia de esas actividades.
- (19) Las autoridades francesas especificaron que la transferencia de las actividades de manutención portuaria que todavía ejercen los grandes puertos marítimos a operadores privados mediante un procedimiento de cesión del utillaje en dichos grandes puertos marítimos, se inscribe en este contexto de simplificación y racionalización de la manutención portuaria. También indicaron que la reforma aproximará el sistema francés al modelo europeo en el que las funciones respectivas de la autoridad portuaria y el operador portuario están perfectamente diferenciadas, y este último es casi siempre una empresa privada.

2.2. El procedimiento de cesión del utillaje

- (20) Los grandes puertos marítimos dejarán de explotar el utillaje, la maquinaria y las instalaciones específicas de manutención portuaria (en lo sucesivo, «el utillaje de

manutención») que cederán a las empresas privadas según un procedimiento de venta que se describe en el artículo 9 de la Ley de reforma portuaria.

- (21) Según esta disposición⁽¹²⁾, el procedimiento de venta del utillaje de manutención y de cesión de los derechos reales que le es inherente se desglosa en varias fases:

- en una primera fase, el gran puerto marítimo negociará las modalidades de transferencia del utillaje de manutención con los operadores que utilicen regularmente los servicios del puerto o que hayan realizado inversiones significativas en la terminal;

- si no hay operadores *in situ* o si las negociaciones no dieran resultado en un plazo de tres meses, el gran puerto marítimo publicará una convocatoria de candidaturas en el marco de un procedimiento transparente y no discriminatorio;

- si la convocatoria de candidatura resulta infructuosa y si así lo establece el proyecto estratégico del gran puerto marítimo, este podrá crear una filial a la que se confiará la actividad de que se trate. Al cabo de un período de cinco años, se organizará una nueva convocatoria de candidaturas. Tras los resultados de la convocatoria de candidaturas, se celebrarán convenios de terminal con los operadores seleccionados.

⁽¹²⁾ «I. — El procedimiento de venta del utillaje mencionado en el artículo 7 y de cesión de los derechos reales inherentes a este será el siguiente: 1º Si uno o más operadores ya han realizado una inversión en la terminal o, en tanto que usuarios regulares del utillaje, han tratado un tráfico significativo en dicha terminal, las negociaciones para la transferencia se llevarán a cabo, si así lo solicitan, con ellos; 2º En caso de que no existan operadores como los definidos en el apartado 1, o si las negociaciones no hubieren dado resultados en un plazo de tres meses tras la adopción del proyecto estratégico o del decreto mencionados en el artículo 8, el gran puerto marítimo publicará una convocatoria de candidaturas. Negociará a continuación libremente con los candidatos, que serán seleccionados en el marco de un procedimiento transparente y no discriminatorio. Al término de dicha negociación, el gran puerto marítimo elige el operador con el que desea celebrar un convenio de terminal. Dicho convenio, por el que se autoriza la ocupación de un dominio público, puede establecer objetivos de tráfico; 3º Si la convocatoria de candidaturas mencionada en el apartado 2 resultara infructuosa y siempre que así lo establezca el proyecto estratégico, el gran puerto marítimo otorga la actividad a una filial por un período no superior a cinco años. Al término de dicho período, el establecimiento procederá a una nueva convocatoria de candidaturas. En caso de que la convocatoria de candidatura resulte infructuosa, la filial seguirá ejerciendo la actividad, siempre que así lo establezca el proyecto estratégico. El proceso anteriormente descrito se reproducirá tantas veces como sea necesario, dentro de un plazo que no podrá ser superior a cinco años cada vez, hasta que una convocatoria de candidaturas dé resultados.»

⁽¹¹⁾ A raíz de dicha reforma, los puertos marítimos se clasifican en dos categorías: grandes puertos marítimos, que suceden a los anteriores puertos autónomos, y otros puertos comerciales llamados «descentralizados», que dependen de los entes locales.

(22) Con arreglo al artículo 9 de la Ley de reforma portuaria, una comisión nacional independiente, es decir, la Comisión Nacional de Evaluación de la Cesión de Utillaje Portuario (*commission nationale d'évaluation des cessions d'outillages portuaires*, en lo sucesivo la «CNECOP»), es la encargada de velar por el buen funcionamiento y la transparencia del procedimiento de cesión de utillaje⁽¹³⁾. Su función consiste en emitir un dictamen sobre la evaluación de los bienes antes de la cesión de estos. En ese contexto, deberá tener en cuenta el equilibrio económico y las perspectivas de desarrollo de la actividad. Para llevar a cabo dicha evaluación, la CNECOP puede también dirigirse a un experto al que se encargará la estimación del valor de los bienes.

(23) Los dictámenes de la CNECOP se emiten sobre la base de los proyectos de actos de cesión que deberán figurar obligatoriamente en el expediente transmitido por los presidentes de la autoridad portuaria de los grandes puertos marítimos con arreglo al artículo 9 de la Ley de reforma portuaria. Dichos proyectos incluyen la descripción del utillaje que se cede, el precio de venta y las condiciones de financiación.

(24) No podrá firmarse ningún acto de cesión definitivo sin el dictamen previo de la CNECOP. Se trata de un dictamen simple (no vinculante) publicado a nivel nacional y local.

(25) La CNECOP cuenta entre sus miembros con un magistrado del Tribunal de Cuentas, un representante de los entes locales y una personalidad cualificada elegida en función de sus competencias en el ámbito portuario. La función de miembro de la CNECOP es incompatible con otras funciones de responsabilidad en las instancias de dirección o de supervisión de los grandes puertos marítimos o en empresas de mantenimiento que se presenten como compradoras de utillajes públicos, y ello a lo largo de la totalidad del mandato y durante un período de cinco años tras el término de este.

3. RAZONES POR LAS QUE SE INCOÓ EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL

(26) En su decisión de 8 de abril de 2009, la Comisión consideró que no podía excluir que la cesión del utillaje de mantenimiento en el marco del procedimiento negociado incorporase elementos de ayuda. A este respecto, la Comisión constató que el dictamen de la CNECOP no es vinculante. Dada la inexistencia de tal carácter vinculante, la Comisión expresó dudas en cuanto al hecho de que los bienes se venderían a precios de mercado. La Comisión expresó también dudas sobre la independencia de los miembros de la CNECOP.

(27) En cuanto al examen de la compatibilidad con el mercado interior de dicho procedimiento de cesión de utillaje de mantenimiento, la Comisión estimó que ninguna de las

excepciones previstas en el artículo 107, apartados 2 y 3, del TFUE parecía ser aplicable en este caso concreto.

(28) En consecuencia, la Comisión decidió incoar el procedimiento de investigación formal a fin de despejar las dudas sobre la calificación del procedimiento de cesión de utillajes de mantenimiento como ayuda estatal y sobre la compatibilidad de dicha medida con el mercado interior.

4. COMENTARIOS DE LAS AUTORIDADES FRANCESAS

(29) En cuanto a la naturaleza del dictamen emitido por la CNECOP, las autoridades francesas recuerdan que esta última consta de cuatro miembros independientes entre los que figura el presidente, designado entre los magistrados del Tribunal de Cuentas por el Primer presidente de dicha institución, el cual emite un dictamen sobre los expedientes de cesión de utillajes públicos que le transmiten los presidentes de las autoridades portuarias de los grandes puertos marítimos. Dichos expedientes incluyen una descripción del procedimiento negociado que se ha seguido, la lista de los bienes cedidos, el proyecto de acto de cesión con indicación, en particular, del precio de venta previsto y de las condiciones previstas de explotación de la terminal.

(30) Recuerdan, asimismo, que la misión de la CNECOP consiste, en particular, en garantizar, con arreglo al artículo L. 3211-18 de la Ley General sobre la propiedad de las personas jurídicas de Derecho público, que los utillajes públicos no podrán ser cedidos «ni gratuitamente, ni a un precio inferior a su valor de mercado», respondiendo con ello al requisito de cesión de los bienes públicos a precios de mercado.

(31) Añaden que la CNECOP emitirá un dictamen simple que se hará público con el fin de prevenir toda cesión a un precio inferior al del mercado y se comprometen, sobre este aspecto, a que dicho dictamen se publique en el boletín oficial del Ministerio de Ecología, Energía, Desarrollo Sostenible y Ordenación Territorial en el sitio web del Ministerio, así como a nivel local mediante anuncios en cada gran puerto marítimo. Las autoridades francesas afirma que enviarán, además, una carta a cada uno de los presidentes de la autoridad portuaria de los grandes puertos marítimos –cuyo director se encarga de la protección de los intereses del puerto–, recordando las modalidades de funcionamiento de la CNECOP, así como las normas de cesión de bienes públicos a las que deberán atenerse obligatoriamente.

(32) Sobre este tema, las autoridades francesas añaden que, con arreglo al artículo L. 313-6 de la Ley sobre la jurisdicción financiera, los presidentes de la autoridad portuaria pueden ser multados por un importe máximo de hasta el doble del importe de la remuneración o salario bruto anual de que disfruten en la fecha de la infracción por cualquier ventaja injustificada que hayan intentado otorgar o conceder a un tercero, tanto si dicha ventaja es pecuniaria como en especie, y que perjudique al Tesoro público, al ente o al organismo interesado.

⁽¹³⁾ Las modalidades de funcionamiento de la CNECOP se establecen en los artículos 6 y 7 del Decreto nº 2008-1032 de 9 de octubre de 2008 adoptado en aplicación de la Ley de reforma portuaria y por la que se establecen varias disposiciones en materia portuaria.

- (33) Las autoridades francesas se comprometen, además, a notificar a la Comisión Europea, antes de la firma del acto de cesión, cualquier decisión de un presidente de autoridad portuaria de un gran puerto marítimo que no se plegare al dictamen de la CNECOP.
- (34) En cuanto a la competencia e independencia de los miembros de la CNECOP, las autoridades francesas transmiten a la Comisión los currículum vitae de los cuatro miembros de la CNECOP, incluido el de su presidente y especifican las cualificaciones de cada miembro con relación a las competencias de la CNECOP. Según las autoridades francesas, todas estas personalidades fueron propuestas en razón de su conocimiento de los procesos de traslado y de privatización o de su experiencia en el ámbito portuario, como demostraría su currículum vitae.
- (35) Sobre este tema, las autoridades francesas recuerdan, en particular, que la independencia de los magistrados del Tribunal de Cuentas respecto del poder legislativo y del poder ejecutivo está garantizada por la Constitución de 4 de octubre de 1958 y confirmada por la decisión del Consejo Constitucional 2001-448 DC de 25 de julio de 2001, y que la de los diputados respecto del poder ejecutivo está garantizada por el artículo 16 de la Declaración de los Derechos Humanos y del Ciudadano de 26 de agosto de 1789 que consagra el principio de la separación de poderes y figura en el preámbulo de la Constitución de 4 de octubre de 1958.
- (36) Además, las autoridades francesas recuerdan que, con arreglo al artículo 6 del Decreto n° 2008-1032, de 9 de octubre de 2008, adoptado en aplicación de la Ley n° 2008-660⁽¹⁴⁾, se impone a los miembros de la CNECOP durante la totalidad de su mandato y durante un período de cinco años a partir del término de dicho mandato, normas de incompatibilidad que constituyen una garantía adicional de la independencia de dichos miembros:
- con todo mandato de miembro del consejo de administración, de la junta o del consejo de supervisión de una sociedad de manutención portuaria que se presente como compradora de utillajes portuarios públicos, así como con el ejercicio de una actividad remunerada por dicha empresa; y
 - con todo mandato de miembro del consejo de supervisión o de la autoridad portuaria de un gran puerto marítimo.
- (37) Por último, se recuerda que la capacidad de peritaje de la CNECOP puede reforzarse, puesto que el artículo 7 del Decreto n° 2008-1032 de 9 de octubre de 2008 (anteriormente citado) establece la posibilidad de recurrir a un experto para una estimación más precisa del valor de los bienes antes de que estos sean cedidos a empresas de manutención.

- (38) A la luz de lo que precede, las autoridades francesas consideran que los procedimientos de cesión establecidos por la Ley de reforma portuaria prevén todas las garantías suficientes para asegurar que la cesión de utillaje de manutención portuaria y de los derechos reales inherentes a este se haga a precio de mercado y, por consiguiente, no conllevará ningún elemento de ayuda estatal.

5. OBSERVACIONES DEL TERCERO INTERESADO Y COMENTARIOS DE LAS AUTORIDADES FRANCESAS SOBRE LAS OBSERVACIONES DEL TERCERO INTERESADO

- (39) La ESPO alega, en apoyo de la posición de las autoridades francesas, que la reforma en cuestión al instaurar el modelo llamado «landlord model» contribuye a mejorar la competitividad de los puertos franceses y los resultados globales de los puertos europeos. La transferencia de las actividades de manutención portuaria por los grandes puertos marítimos a operadores privados modernizará, en efecto, la gobernanza de los grandes puertos marítimos franceses adaptándolos al modelo más extendido en la Unión Europea y en el mundo.
- (40) En vista de la complejidad de esta reforma, así como de sus implicaciones sociales y financieras, la ESPO señala que el acompañamiento del Estado miembro interesado en una reforma de tal amplitud es, con frecuencia, la única manera de hacerla aceptable a todos los participantes.
- (41) Aunque no quiere presentar una apreciación detallada en cuanto a la calificación de ayuda estatal de las medidas en cuestión, la ESPO señala que las condiciones de la evaluación del utillaje son de tal naturaleza que garantizan que la cesión se efectuará a precio de mercado.
- (42) Las autoridades francesas toman nota de las observaciones de la ESPO.

6. EVALUACIÓN DE LA MEDIDA

- (43) En el marco del procedimiento de investigación formal incoado sobre la base del artículo 108, apartado 2, del TFUE, y habida cuenta de los argumentos formulados en este contexto por las autoridades francesas y el tercero interesado, la Comisión estima que la medida en cuestión no constituye una ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.
- (44) Con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE, «serán incompatibles con el mercado común, 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».

⁽¹⁴⁾ Boletín Oficial de la República Francesa (JORF) n° 0237 de 10.10.2008.

- (45) Para que una medida adoptada por un Estado miembro pueda calificarse de ayuda estatal tienen que cumplirse las siguientes condiciones acumulativas: 1) la medida en cuestión debe otorgar una ventaja mediante recursos estatales, 2) dicha ventaja tiene que ser selectiva, y 3) la medida debe falsear o amenazar falsear la competencia y alterar los intercambios comerciales entre Estados miembros ⁽¹⁵⁾.
- (46) Ante todo, procede señalar que en el presente contexto, con el fin de excluir cualquier ventaja, los bienes públicos de que se trata, es decir, el utillaje de manutención portuaria, deberán venderse a precios de mercado.
- (47) Sobre este particular, la Comisión observa que la venta de utillaje de manutención portuaria no se efectúa en el marco de un procedimiento de licitación abierta, transparente, no discriminatoria e incondicional puesto que este tipo de procedimiento se organizará solamente si la negociaciones no dan resultados con los operadores *in situ* o si no hubiera operadores *in situ* [(véase el considerando 21)].
- (48) No obstante, la Comisión constata que, cuando se trate de una venta negociada, el procedimiento propuesto prevé que se constituya una Comisión Nacional de Evaluación de los bienes cedidos, la CNECOP. La Comisión toma nota de que la CNECOP, antes de la cesión, debe emitir un dictamen público sobre el valor de los bienes objeto de la venta.
- (49) En el marco de su decisión de 8 de abril de 2009 de incoar el procedimiento de investigación formal, la Comisión señaló que, al no ser vinculante el dictamen emitido por la CNECOP, no podía excluirse que los bienes se vendieran a un precio inferior al precio de mercado.
- (50) Teniendo presentes las dudas expresadas por la Comisión, las autoridades francesas, mediante cartas de 20 de enero y 24 de marzo de 2010, informaron a aquella del envío por el director de los servicios de transporte al conjunto de los presidentes de la autoridad portuaria de los grandes puertos marítimos, de sendas cartas con fechas de 16 de marzo de 2009 y 18 de enero de 2010, en las que se aclaraba el marco de las negociaciones para la cesión de utillaje de manutención portuaria y se especificaban los requisitos que deberán cumplirse para dicha cesión.
- (51) En dichas cartas, se informa a los presidentes de la autoridad portuaria de los grandes puertos marítimos, por una parte, de que la CNECOP pedirá sistemáticamente a los grandes puertos marítimos que hagan proceder a una evaluación por un experto de los bienes objeto de la cesión. En ese contexto, se exige proceder, antes de la presentación a la CNECOP, a una evaluación técnica independiente del valor comercial del utillaje realizada por un gabinete pericial independiente y que deberá figurar en el expediente que se entregue a la CNECOP.
- (52) Por otra parte, se informará a los presidentes de la autoridad portuaria de los grandes puertos marítimos de que «aunque la Ley no le otorga carácter de dictamen conforme, se excluye terminantemente no atenerse» al dictamen, puesto que no podrá firmarse acto de cesión alguno que no se atenga al dictamen emitido por la CNECOP. Por ello, en la hipótesis de un dictamen negativo de la CNECOP, se deberá, ya sea «reanudar la negociación si la fecha de presentación a la CNECOP [...] da plazo para ello y presentar, en su caso, un nuevo expediente», ya sea «constatar el fracaso de la negociación e iniciar un procedimiento de convocatoria de candidaturas».
- (53) Se indica, asimismo, que los comisarios de gobierno de los grandes puertos marítimos se opondrán sistemáticamente a toda deliberación del consejo de supervisión del puerto que no se atenga a un dictamen de la CNECOP y se recuerda a los presidentes de la autoridad portuaria de los grandes puertos marítimos las sanciones a que se exponen en el caso de que en el ejercicio de sus funciones otorguen a terceros una ventaja injustificada.
- (54) La Comisión considera que esos requisitos que deben cumplir los presidentes de la autoridad portuaria de los grandes puertos marítimos en cuanto a la necesidad de que se proceda a una evaluación independiente del utillaje de manutención que vaya a ser cedido y en cuanto al carácter vinculante del dictamen de la CNECOP son suficientes para garantizar que el utillaje en cuestión no se venderá a un precio inferior al de mercado.
- (55) La Comisión observa que esta situación de hecho se ve, por otra parte, reforzada por la circunstancia de que el dictamen de la CNECOP deberá ser objeto de publicación tanto a escala nacional a cargo de las autoridades nacionales, como a escala local a cargo de los puertos de que se trate. Dichas publicaciones, llegado el caso, serán de tales características que permitan la impugnación de las condiciones de cesión del utillaje de manutención en cuestión.
- (56) Sobre la independencia y cualificaciones de los miembros de la CNECOP en lo referente a la evaluación de los bienes cedidos, las autoridades francesas comunicaron a la Comisión los currículum vitae de los cuatro miembros que la componen, incluido el del presidente.
- (57) Cabe constatar al respecto que uno de sus miembros, miembro del Tribunal de Cuentas, fue propuesto por el Primer presidente del Tribunal de Cuentas para la presidencia de la CNECOP y que dicha persona dispone de experiencia profesional directamente relacionada con los asuntos marítimos. Las autoridades francesas recuerdan, en este contexto, que la independencia de los magistrados del Tribunal de Cuentas respecto del poder legislativo y del poder ejecutivo está garantizada por la Constitución de 4 de octubre de 1958 y confirmada por la Decisión del Consejo Constitucional 2001-448 DC, de 25 de julio de 2001.

⁽¹⁵⁾ Véase, por ejemplo, la sentencia del Tribunal de 10 de enero de 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, asunto C-222/04, apartado 129, Rec. p. I-289.

- (58) El miembro de la CNECOP encargado de representar a los entes territoriales dispone, por su parte, de una experiencia directamente relacionada con los puertos marítimos. En este contexto, las autoridades francesas recuerdan que la independencia de los diputados parlamentarios respecto del poder ejecutivo está garantizada por el artículo 16 de la Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano de 26 de agosto de 1789 que consagra el principio de la separación de poderes y figura en el preámbulo de la Constitución de 4 de octubre de 1958.
- (59) En cuanto a los dos miembros propuestos en tanto que personalidades cualificadas, de su currículum vitae se desprende claramente que disponen, en un caso, de competencias en el ámbito portuario y, en el otro, de competencias en el ámbito de la transferencia de bienes públicos.
- (60) Las autoridades francesas adujeron asimismo que, con arreglo al artículo 6 del Decreto nº 2008-1032 de 9 de octubre de 2008 ⁽¹⁶⁾, se impone a los miembros de la CNECOP normas de incompatibilidad a lo largo de la totalidad de su mandato y durante un período de cinco años después del término de dicho mandato (véase el considerando 36).
- (61) La Comisión constata que dichas normas de incompatibilidad constituyen, en este caso concreto, una garantía adicional de la independencia de los miembros de la CNECOP.
- (62) Sobre la base de estos elementos y en las circunstancias específicas de este caso concreto, la Comisión considera que la obligación de encargar una estimación del valor comercial del utillaje a una consultoría pericial independiente, estimación sobre cuya base los miembros cualificados e independientes de la CNECOP emitirán un dictamen vinculante, permite, en principio, garantizar que las cesiones se llevarán a cabo en condiciones de mercado.
- (63) Siempre y cuando se cumplan rigurosamente los requisitos y circunstancias mencionados en el título 6. *Evaluación de la medida*, parece que no procede considerar que la cesión de utillaje de mantenimiento portuaria en el marco de una venta negociada pueda otorgar una ventaja económica a los compradores de dicho material. A la inversa, no sería este el caso de posibles transacciones individuales que no se atuvieran rigurosamente a dichos requisitos.

7. CONCLUSIÓN

- (64) A la luz del conjunto de consideraciones anteriores, la Comisión
- toma nota de la retirada de la notificación relativa a las dos medidas de acompañamiento notificadas en virtud del apartado fiscal de la reforma portuaria que se describen en el considerando (2) de la presente Decisión;
 - considera que el procedimiento de cesión de utillaje, maquinaria e instalaciones específicas de mantenimiento portuaria que también fue objeto de la decisión de la Comisión de 8 de abril de 2009, que se describe en los considerandos (16) a (25) de la presente Decisión, no constituye una ayuda estatal a efectos del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La medida de cesión de utillaje de mantenimiento portuaria a operadores privados que Francia tiene previsto ejecutar en el marco de la reforma portuaria prevista por la Ley nº 2008-660 de 4 de julio de 2008, no constituye una ayuda estatal a efectos del artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Por consiguiente, se autoriza la ejecución de la medida.

Artículo 2

La destinataria de la presente Decisión será la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 29 de junio de 2011.

Por la Comisión
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente

⁽¹⁶⁾ Decreto nº 2008-1032, de 9 de octubre de 2008, adoptado en ejecución de la Ley nº 2008-660, de 4 de julio de 2008, sobre la reforma portuaria y sobre varias disposiciones en materia portuaria.