

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2017/2116**af 27. juli 2017****om støtteordning SA.38398 (2016/C, ex 2015/E) iværksat af Frankrig — beskatning af havne i Frankrig***(meddelt under nummer C(2017) 5176)***(Kun den franske udgave er autentisk)****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler ⁽¹⁾, under hensyntagen til disse bemærkninger og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

- (1) Den 3. juli 2013 fremsendte Kommissionens tjenestegrene et spørgeskema til alle medlemsstaterne om drift og beskatning af deres havne for at få et overblik over området og klarlægge situationen i havnene i henseende til EU's statsstøtteregler. De franske myndigheder svarede ved skrivelse af 25. oktober 2013. Ved skrivelse af 3. februar 2014 anmodede Kommissionens tjenestegrene om supplerende oplysninger om de gældende franske selskabsskatte regler for havne. De franske myndigheder svarede ved skrivelse af 1. april 2014.
- (2) Ved skrivelse af 9. juli 2014 underrettede Kommissionen de franske myndigheder om sin foreløbige vurdering af de franske regler om beskatning af havne i henhold til artikel 21 i Rådets forordning (EU) 2015/1589 ⁽²⁾ (i det følgende benævnt »procedureforordningen«). Kommissionen anførte i skrivelserne, at disse regler kunne betegnes som eksisterende statsstøtte, og redegjorde for baggrunden for, at den betragtede dem som uforenelige med det indre marked. Kommissionen gav de franske myndigheder mulighed for at fremsætte deres bemærkninger til denne foreløbige vurdering. De franske myndigheder fremsatte deres bemærkninger ved skrivelse af 7. november 2014. Den 12. december 2014 blev der afholdt et møde mellem Kommissionens tjenestegrene og de franske myndigheder. Den 15. januar 2015 fremsendte de franske myndigheder yderligere bemærkninger til Kommissionen. Ved skrivelse af 1. juni 2015 meddelte Kommissionens tjenestegrene de franske myndigheder, at den på dette stadium fastholdt sin foreløbige holdning som udtrykt i skrivelserne af 9. juli 2014.
- (3) Ved skrivelse af 21. januar 2016 bekræftede Kommissionen sin holdning og foreslog, at de franske myndigheder i henhold til artikel 108, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (i det følgende benævnt »TEUF«) og artikel 22 i procedureforordningen ved gennemførelse af passende foranstaltninger ophævede selskabsskattefritagelsen for havne, for så vidt angår indtægterne fra deres økonomiske virksomhed, fra begyndelsen af skatteåret 2017. De franske myndigheder blev opfordret til ubetinget og utvetydigt at fremsætte bemærkninger til Kommissionens forslag inden for en frist på to måneder i henhold til procedureforordningens artikel 23, stk. 1.
- (4) Ved skrivelse af 11. april 2016 fremsendte de franske myndigheder deres bemærkninger til Kommissionen. Der blev afholdt et møde den 27. juni 2016 mellem de franske myndigheder og Kommissionens tjenestegrene.
- (5) Da de franske myndigheders svar ikke udgjorde en ubetinget og utvetydig accept af de foreslåede passende foranstaltninger, besluttede Kommissionen ved skrivelse af 8. juli 2016 at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i TEUF i henhold til procedureforordningens artikel 23, stk. 2. Kommissionens afgørelse om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ⁽³⁾. Kommissionen opfordrede Frankrig til at fremsætte sine bemærkninger til indholdet af afgørelsen. Den opfordrede ligeledes interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til den omhandlede foranstaltning.

⁽¹⁾ EUT C 302 af 19.8.2016, s. 23.

⁽²⁾ Rådets forordning (EU) 2015/1589 af 13. juli 2015 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 248 af 24.9.2015, s. 9)

⁽³⁾ EUT C 302 af 19.8.2016, s. 23.

- (6) Ved skrivelse af 19. september 2016 modtog Kommissionen bemærkninger fra Frankrig.
- (7) Kommissionen modtog bemærkninger fra følgende interesserede parter: store søhavne i Frankrig (Dunkerque, Le Havre, Rouen) og oversøisk (Guyana, Guadeloupe), handels- og industrikamre (i det følgende benævnt »CCI«), havneforvaltere (CCI de Brest, CCI de Bayonne Pays Basque), faglige sammenslutninger eller repræsentanter for havne og søfartssektoren generelt (Association française des ports intérieurs (i det følgende benævnt »AFPI«), Comité de liaison pour la promotion de la voie d'eau/Provoideau, Union des ports de France (i det følgende benævnt »UPF«), Institut Français de la Mer, lokale eller regionale myndigheder (departementet Guadeloupe, regionen Guadeloupe, regionen Bretagne) og Rotterdam havn på vegne af de fem offentlige søhavne i Nederlandene.
- (8) Kommissionen videresendte disse bemærkninger til Frankrig, således at de franske myndigheder kunne fremsætte bemærkninger hertil. Kommissionen modtog Frankrigs bemærkninger ved skrivelse af 3. november 2016. Der blev afholdt et møde den 16. november 2016 mellem de franske myndigheder og Kommissionens tjenestegrene.

2. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN OG BAGGRUND

2.1. Ejerforhold i og drift af havne i Frankrig

- (9) Det franske havnesystem (fiskerihavne, handelshavne og lystbådehavne) består af havne, der tilhører staten (på den ene side »grands ports maritimes« (store søhavne), tidligere benævnt »ports autonomes« (autonome havne), og på den anden side er store flodhavne, navnlig de autonome havne i Paris og Strasbourg) og havne, der ejes af lokale eller regionale myndigheder. Selv om Frankrig anfører, at den anfægtede foranstaltning er rettet mod fiskerihavne og handelshavne, kan lystbådehavne drives af enheder, der er omfattet af selskabsskattefritagelsen (såsom CCI'erne), og de er derfor også berørt af proceduren.
- (10) De store søhavne, der blev benævnt »ports autonomes« indtil reformen i 2008 ⁽⁴⁾, er offentlige statsvirksomheder. De står for mere end 80 % af den franske søfragt. Ifølge Frankrig varetager de store søhavne følgende opgaver: regulering af og tilsyn med skibsfarten i havneområderne og adgangen hertil gennem havnefogeder, opførelse og vedligeholdelse af havneinfrastrukturer, forvaltning og udnyttelse af havnearealet, generel markedsføring af havnen, udvikling af udbuddet af havnetjenester, jernbaneforbindelser og forbindelser ad indre vandveje. De har finansiell autonomi.
- (11) De store søhavne drives af staten. De har tilknyttet en offentlig regnskabsfører og kontrolleres af repræsentanter for staten. Frankrig anfører, at de store søhavnes opgaver siden reformen i 2008, hvor håndteringsaktiviteterne blev overført til den private sektor, er blevet rettet mod aktiviteter inden for sikkerhed, sikring og havnetilsyn på den ene side og planlægning af havnearealerne på den anden side. Havnene ejer nu deres arealer.
- (12) De autonome flodhavne, dvs. Port autonome de Paris og Port autonome de Strasbourg, drives af offentlige statsvirksomheder. De andre flodhavne forvaltes af koncessionshavere (generelt CCI).
- (13) De havne, der ejes af lokale eller regionale myndigheder, de såkaldte »decentrale havne«, kontrolleres af myndighederne, og driften af disse havne er generelt overdraget til CCI'er eller maritime handelskamre ⁽⁵⁾. Ifølge Frankrig er disse havne generelt mindre og med fokus på lokale interesser.

2.2. Selskabsskatte regler for havne

- (14) I henhold til bestemmelserne i artikel 205, artikel 206 og artikel 1654 i den franske lov om skatter og afgifter (code général des impôts — CGI) (i det følgende benævnt »skatteloven«) er privatretlige eller offentligretlige juridiske personer, som driver virksomhed eller foretager udbyttegivende aktiviteter, selskabsskattepligtige. I henhold til artikel 165 i bilag 4 til skatteloven pålægges offentlige institutioner, der har industriel eller kommerciel karakter, desuden alle de direkte skatter og lignende afgifter, der pålægges tilsvarende private virksomheder. Det præciseres i artikel 167 i bilag 4 til samme lov, at disse bestemmelser navnlig finder anvendelse på »handels- og industrikamre« og på »autonome havne« (benævnt store søhavne siden 2008, bortset fra visse havne såsom de autonome flodhavne i Paris og Strasbourg).

⁽⁴⁾ Jf. Kommissionens afgørelse af 29. juni 2011 om foranstaltning SA.27106 (C 13/09 — ex N 614/08), som Frankrig planlægger at indføre til fordel for havnesektoren (EUT L 221 af 27.8.2011, s. 8).

⁽⁵⁾ Handelskamre med hjemsted i en søfartsby og handelskamre, der — uanset deres geografiske beliggenhed — er indehavere af en koncession på offentligt driftsmateriel i en søhavn.

- (15) I henhold til ministerielle beslutninger af 11. august 1942 og 27. april 1943 ⁽⁶⁾ er »autonome havne, maritime handelskamre, handels- og industrikamre, der driver havnefaciliteter, kommuner, der er indehavere af koncessioner på statsejet offentligt driftsmateriel i søhavne, samt virksomheder, som driver dette materiel på deres vegne«, imidlertid fritaget for selskabsskat. Denne fritagelse vedrører generelt alle »bygninger og tjenesteydelser, der er nødvendige for driften af havnene, eller som er direkte afhængige af denne drift«. Det præciseres i skattedokumentationen »at ovennævnte beslutning [beslutning af 11. august 1942] bør anvendes bredt, og at skattefritagelsen bør opretholdes, ikke blot for tjenesteydelser, hvis maritime karakter ikke bestrides, men også for de maritime handelskamres faciliteter, som ganske vist ikke er havnefaciliteter i egentlig forstand, men imidlertid er knyttet til driften af en havn, uden hvilken disse kamre ikke ville have nogen eksistensberettigelse«, og at de »autonome havne og de maritime handels- og industrikamres finansielle indtægter fra investeringer i driften af maritime industrielle og kommercielle faciliteter« ligeledes er fritaget for selskabsskat.

3. BEGRUNDELSE FOR INDLEDNING AF DEN FORMELLE UNDERSØGELSESPROCEDURE

- (16) I sit brev af 8. juli 2016 bemærkede Kommissionen, at de franske myndigheder ikke havde accepteret tidsplanen for iværksættelsen af de passende foranstaltninger, som Kommissionen foreslog i sit brev af 21. januar 2016, og at myndighederne, selv om de indledningsvist ikke havde nogen principielle indvendinger mod de foranstaltninger, som Kommissionen havde foreslået, syntes at anfægte Kommissionens betegnelse af støtten til små havne som statsstøtte. Kommissionen har udledt, at de franske myndigheder ikke gav deres ubetingede og entydige accept af disse passende foranstaltninger i deres helhed som foreslået af Kommissionen den 21. januar 2016.
- (17) Da Kommissionen stadig fandt, at selskabsskattefritagelsen for havne i forbindelse med deres økonomiske virksomhed udgjorde en eksisterende statsstøtteordning, og da den nærede tvivl med hensyn til foreneligheden af denne støtteordning med det indre marked, besluttede den i medfør af procedureforordningens artikel 23, stk. 2, at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i TEUF.

4. BEMÆRKNINGER FRA DE FRANSKE MYNDIGHEDER OG DE INTERESSEREDE PARTER EFTER INDLEDNINGEN AF DEN FORMELLE UNDERSØGELSESPROCEDURE

4.1. Virksomheder/økonomiske aktiviteter

- (18) Visse operatører af franske søhavne og repræsentanter for havneforvaltere, primært GPM du Havre, CCI de Brest og UPF, mener ikke, at havnene er »virksomheder« efter artikel 107, stk. 1, i TEUF. De franske myndigheder er enige i denne vurdering og tilføjer, at havnene »ikke kan sidestilles med andre virksomheder«, idet de er »aktører, der betjener andre virksomheder«, og at »det forhold, at traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde indeholder en ad hoc-bestemmelse [artikel 93] om statsstøtte i transportvæsenet, viser, at EU-lovgiveren ønskede at tage hensyn til denne særlige karakter«.

4.1.1. Aktiviteter af almen interesse eller aktiviteter, som er et led i statens væsentlige opgaver

- (19) Ifølge CCI de Brest leverer havnene ikkeøkonomiske tjenesteydelser af almen interesse, og den offentlige myndighed er enekompetent til at fastlægge omfanget af aktiviteterne af almen interesse. Artikel 107, stk. 1, i TEUF finder ikke anvendelse, når staten optræder »som udøver af offentlig myndighed«, hvilket er tilfældet for de havne, der udøver håndhævelsesaktiviteter, som er lovligt delegeret af staten. Ifølge CCI de Brest anvendes artikel 165 i bilag 4 til skatteloven i de ministerielle beslutninger af 11. august 1942 og 27. april 1943, hvor det anerkendes, at havneaktiviteter ikke er udbyttegivende.
- (20) UPF og GPM du Havre tilføjer, at nogle franske havne er faciliteter af afgørende betydning, »hvis manglende tilgængelighed kan forventes i væsentlig grad at mindske krigspotentialet og det økonomiske potentiale, sikkerheden og nationens overlevelsessevne« i henhold til artikel L. 1332-1 i den franske forsvarslov, og at de således udgør infrastrukturer, som har til formål at gennemføre aktiviteter som led i statens væsentlige opgaver.
- (21) Under henvisning til sag C-276/97 understreger GPM du Havre, at de store søhavne er offentligretlige organer, der udøver deres aktiviteter inden for rammerne af en særlig ordning for oprettelse, kontrol, forvaltning og indtægter. I egenskab af »offentligretlige organer«, der udøver deres virksomhed i egenskab af »offentlig myndighed«, opfyldte de store søhavne betingelserne for at være omfattet af momsfritagelsen i henhold til sjette momsdirektivs artikel 4, stk. 5.

⁽⁶⁾ Jf. fransk skattedokumentation BOI-IS-CHAMP-30-60, punkt 230 ff.

- (22) Endelig mente de franske myndigheder og flere havneforvaltere, at opmudring, uanset om den foretages i eller uden for havnene, er en ikkeøkonomisk aktivitet, og at Kommissionen har påpeget dette i sin beslutning af 20. oktober 2004 i sag N 520/2003^(*) (7) (i det følgende benævnt »beslutningen af 20. oktober 2004«). Myndighederne forklarer, at denne aktivitet gør det muligt at betjene alle terminalerne, og at den er nødvendig for at sikre alle operatører, der har behov herfor, sikker adgang til havnes sejlrender og vandflader og således sikrer alle fartøjer fri bevægelighed. Alle operatørerne i det pågældende område og dermed hele søfartssektoren vil få samme gavn af opmudringen.

4.1.2. Ikkeøkonomiske aktiviteter

- (23) GPM du Havre bemærker, at havneafgiftsstrukturen fastsættes på nationalt plan, og at Domstolen i sag C-343/95 lægger vægt på, at afgifterne godkendes af de offentlige myndigheder. Havnen er af den opfattelse, at alle de opgaver, som de store søhavne er pålagt i henhold til artikel L. 5312-2 i den franske transportlov, er af ikkeøkonomisk art i medfør af Kommissionens beslutningspraksis, navnlig beslutningen af 20. oktober 2004 og de afgørelser, der er omhandlet i stk. 17, litra a) og f), i Kommissionens meddelelse af 19. juli 2016 om begrebet statsstøtte⁽⁸⁾ (i det følgende benævnt »meddelelsen af 19. juli 2016«). Ifølge havnen kan de store søhavne siden reformen i 2008 kun undtagelsesvis udnytte det offentlige driftsmateriel, den eneste aktivitet, der muligvis kunne betragtes som en økonomisk aktivitet.
- (24) GPM du Havre og CCI de Brest mener, at eventuelle tilbageværende økonomiske aktiviteter af enhver art i havnene under alle omstændigheder bør betragtes som accessoriske, hvorfor disse aktiviteter ikke bør betragtes som økonomiske aktiviteter i henhold til punkt 18 og 207 i meddelelsen af 19. juli 2016.
- (25) AFPI anfører, at hensynet til den almene interesse for havnenes vedkommende kommer før hensynet til investeringsafkastet, hvilket normalt er den afgørende målsætning for en klassisk virksomhed ved valg af investeringer. AFPI mener, at Kommissionen i beslutningen af 20. oktober 2004 selv har anerkendt, at havneinfrastrukturprojekter »aldrig vil blive iværksat på et rent kommercielt grundlag«. AFPI tilføjer, at konkurrencereglerne kun bør finde anvendelse på virksomheder, der arbejder med gevinst for øje eller forfølger et kommercielt formål, og at overskud i indlandshavne (flodhavne), som ikke har nogen aktionærer, systematisk geninvesteres.

4.2. Økonomisk fordel

- (26) Flere operatører af franske søhavne og repræsentanterne for operatører af indlandshavne mener, at den omhandlede foranstaltning kompenserer for de opgaver, som de offentlige myndigheder har overdraget til havnene. GPM de Dunkerque gør gældende, at omkostningerne forbundet med disse opgaver systematisk vil overstige en eventuel selskabsbeskatning. Skattefritagelsen indebærer derfor ikke en økonomisk fordel for havnene.

4.3. Selektivitet

- (27) De franske myndigheder og flere operatører af franske søhavne er af den opfattelse, at foranstaltningen ikke er selektiv, da den gælder for alle franske havne, og da den har været en integreret del af det franske skattesystem i mere end 70 år.
- (28) De tilføjer, at Kommissionen ikke har påvist, på hvilken måde havnene er i en tilsvarende faktisk og retlig situation som andre virksomheder, og gør opmærksom på, at havnene i henhold til national ret tilvejebringer de nødvendige betingelser for, at transportvirksomhederne kan varetage deres opgaver, uden at konkurrere med eller erstatte disse virksomheder, og at de skal sikre varetagelsen af opgaver i forbindelse med forpligtelser relateret til offentlige tjenesteydelser, eller opgaver, der falder ind under udøvelsen af beføjelser som offentlig myndighed. GPM du Havre præciserer, at havneafgifternes høje andel i havnebudgetterne, omfanget af statens kontrol med havnene og det forhold, at der ikke er nogen »aktører, der handler under normale økonomiske forhold [...] som følge af de store søhavnes lovbeskyttede monopol på havneforvaltning«, adskiller dem fra andre operatører. For regionen Bretagnes vedkommende viser den omstændighed, at visse små havne forvaltes af CCI'er, at de er i en anden situation.

(*) Rettelse af en materiel fejl.

(7) Kommissionens beslutning af 20. oktober 2004 i statsstøttesag N 520/2003 — Belgien — Finansiell støtte til infrastrukturarbejder i flamske havne, betragtning 35 (EUT C 176 af 16.7.2005, s. 11).

(8) EUT C 262 af 19.7.2016, s. 1.

- (29) CCI de Brest, der forvalter havnen i Brest, og GPM du Havre anfører, at selskabsskattefritagelsen for havne er hjemlet i artikel 165 i bilag 4 til skatteloven, i det omfang havnene ikke udøver udbyttegivende aktiviteter, der kan være omfattet af selskabsskat. De ministerielle beslutninger af 11. august 1942 og 27. april 1943 bekræfter således blot anvendelsen af de generelle bestemmelser i artikel 165 i bilag 4 og artikel 205 og 206 i skatteloven.
- (30) Under henvisning til Conseil Constitutionnel (det franske forfatningsråd), der er af den opfattelse, at der kan gøres en undtagelse fra princippet om skattemæssig ligebehandling, hvis lovgiveren baserer forskelsbehandlingen på objektive og rationelle kriterier i forhold til foranstaltningens formål, og forudsat at foranstaltningen ikke indebærer en klar tilsidesættelse af den ligelige fordeling af offentlige byrder (afgørelse nr. 2012-238 QPC af 20. april 2012 ⁽⁹⁾), gør flere operatører af franske søhavne ligeledes gældende, at den omhandlede foranstaltning ikke indebærer en klar tilsidesættelse af den ligelige fordeling af offentlige byrder.

4.4. Fordrejning af konkurrencevilkårene og påvirkning af samhandelen

- (31) De franske myndigheder og flere operatører af franske søhavne anfører, at Kommissionen ikke har fremlagt noget bevis for en fordrejning af konkurrencen, at den konkurrenceudsatte trafik er begrænset, og at en havns tiltrækningskraft er baseret på et meget stort antal parametre (ydeevnen i andre led i logistikkæden), som selskabsbeskatningen af havne ikke vil indvirke på. AFPI mener ikke, at indlandshavne — i modsætning til søhavne — konkurrerer indbyrdes, da deres baglande er meget mindre og forskellige.
- (32) De franske myndigheder og flere operatører af franske søhavne mener ikke, at aktiviteterne i de små havne (havne, som ikke udgør en del af det transeuropæiske transportnet) påvirker konkurrencen i betragtning af aktiviteternes omfang og den primært lokale karakter af deres indvirkning, navnlig når den samlede aktivitet i små franske havne kun udgør 1 % af den samlede trafik i EU. Kommissionen har selv anerkendt, at »støtte til infrastruktur i havne, hvis markedsandel på det relevante marked er mindre end 5 % af passager- eller godstrafikken, ifølge fast praksis ikke har en negativ indvirkning på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne« (afgørelse af 11. april 2016 i sag SA.43975, Funchal havn ⁽¹⁰⁾).
- (33) En række interesserede parter mener, at de oversøiske havne ikke har kapacitet til at konkurrere med havnene i de andre medlemsstater.
- (34) De franske myndigheder og flere interesserede parter er af den opfattelse, at en indførelse af selskabsbeskatning af de franske havne rent faktisk vil fordreje konkurrencen mellem de europæiske havne, da alle medlemsstaterne har forskellige skattesatser. De anfører desuden, at et stort antal medlemsstater yder finansiel støtte til deres havne med hjemmel i en lang række forskellige bestemmelser, herunder skattemæssige bestemmelser.
- (35) Ifølge Rotterdam havn vil selskabsbeskatningen for de nederlandske havne i 2017 udgøre en betydelig omkostning, som havnens konkurrenter ikke skal afholde, navnlig havnene i Dunkerque og Le Havre.

4.5. Forenelighed

- (36) Ifølge de franske myndigheder og flere operatører af franske havne er den omhandlede fritagelse under alle omstændigheder forenelig med det indre marked, da den gør det muligt at kompensere for visse opgaver finansieret af havnene, der falder ind under udøvelsen af offentlig myndighed (havnefogedens opgaver, opgaver i tilknytning til opmudring af havneadgange, vedligeholdelse af beskyttelseskonstruktioner, adgang på land, beskyttelse af miljøet samt sikkerhed). Da det beløb, som den enkelte havn er fritaget for i selskabsskat, ikke overstiger afgifterne i forbindelse med udøvelsen af offentlig myndighed eller endog ligger langt under disse afgifter, er denne fritagelse forenelig med det indre marked.
- (37) Repræsentanterne for forvalterne af indlandshavne understreger, at indlandshavne spiller en vigtig rolle i udviklingen af multimodal transport, at havneinvesteringer er omfattet af anvendelsesområdet for artikel 93 i TEUF (samordning af transportvæsenet), og at selskabsskattefritagelsen også falder ind under anvendelsesområdet for artikel 107, stk. 3, litra b), i TEUF vedrørende vigtige projekter af fælleseuropæisk interesse såsom Seine Nord Europe og de transeuropæiske transportkorridorer. AFPI anfører, at artikel 93 TEUF kan finde anvendelse, da den indeholder en bestemmelse om »godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse«.

⁽⁹⁾ Den franske statstidende af 21.4.2012, s. 7198.

⁽¹⁰⁾ Kommissionens afgørelse af 11. april 2016 i statsstøttesag SA.43975 (2016/NN) — Portugal — Investeringsstøtte til Funchal havn (EUT C 183 af 11.5.2016, s. 1).

- (38) De franske myndigheder og flere oversøiske interesserede parter er af den opfattelse, at foranstaltningens forenelighed for de oversøiske havnes vedkommende bør undersøges nærmere i sammenhæng med artikel 349 i TEUF. I betragtning af markedernes begrænsede størrelse, disse territoriers økarakter eller isolerede karakter og den lange afstand til alle andre europæiske havne synes den omhandlede foranstaltning ikke at fordreje konkurrencevilkårene. GPM de Guadeloupe henviser til forslaget om at integrere driftsstøtte til oversøisk transport i Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 ⁽¹⁾ (i det følgende benævnt »den generelle gruppefritagelsesforordning«). GPM de Guyane mener, at havnen varetager en opgave af almen interesse (offentlig sikkerhed, nationalt forsvar, forsyningssikkerhed) uden at ændre handelsvilkårene negativt, i det omfang havnen er det eneste middel til forsyningssikkerhed. På grund af omkostningerne udgør godstransport ad luftvejen rent faktisk kun 1 % af den samlede godstransport. De interesserede parter mener, at en ophævelse af selskabsskattefritagelsen ville gøre det dyrere at skaffe forsyninger til territoriet — en fordyrelse, der ville blive væltet over på prisen på varer til de endelige forbrugere — og reducere investeringskapaciteten. De understreger, at en sådan ophævelse ikke ville være i overensstemmelse med andre afgiftsmæssige undtagelsesbestemmelser, som Kommissionen har godkendt, såsom fiskale støtteforanstaltninger til investeringer eller nulsatsen for moms, der gør det muligt at reducere udgifterne til forbrug.

4.6. Tidsplan for proceduren

- (39) Flere operatører af franske søhavne anmoder Kommissionen om at suspendere den igangværende procedure indtil gennemførelsen af den nuværende europæiske dagsorden for havne, navnlig revisionen af den generelle gruppefritagelsesforordning og forslaget til forordning om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiell gennemsigthed for havne (i det følgende benævnt »forslaget til forordning om havnetjenester«) ⁽¹²⁾. De er overrasket over den hurtige gennemførelse af proceduren mod Frankrig, da Kommissionen var i brevveksling med Nederlandene i omkring tyve år, inden den traf en endelig afgørelse.
- (40) Rotterdam havn anmoder Kommissionen om at udskyde selskabsbeskatningen af de nederlandske havne, indtil der er gennemført en sektorundersøgelse, og om, at alle søhavne langs »European North Range« (havnene langs Nordsøens sydlige kystlinje) pålægges at betale skat samtidig, eller i det mindste, at de belgiske og franske havne hurtigt og samtidig pålægges at betale selskabsskat.

5. VURDERING AF FORANSTALTNINGERNE

5.1. Forekomst af statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF

- (41) Det hedder i artikel 107, stk. 1, i TEUF, at »statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, [er] uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«.

5.1.1. Virksomheder/økonomiske aktiviteter

5.1.1.1. Generelt

- (42) Ifølge fast praksis omfatter begrebet virksomhed »enhver enhed, som udøver økonomisk virksomhed, uanset denne enheds retlige status og dens finansieringsmåde« ⁽¹³⁾. Ifølge Domstolen er »enhver virksomhed, der består i at udbyde varer og tjenesteydelser på markedet, [...] erhvervsmæssig virksomhed« ⁽¹⁴⁾.

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (EUT L 187 af 26.6.2014, s. 1).

⁽¹²⁾ COM(2013) 296 final — 2013/0157 (COD) (EUT C 327 af 12.11.2013, s. 111). Denne retsakt er i mellemtiden blevet vedtaget: Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352 af 15. februar 2017 om opstilling af rammer for levering af havnetjenester og fælles regler om finansiell gennemsigthed for havne (EUT L 57 af 3.3.2017, s. 1).

⁽¹³⁾ Domstolens dom af 12. september 2000, Pavlov m.fl., forenede sager C-180/98-C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, præmis 74.

⁽¹⁴⁾ Jf. Domstolens dom af 16. juni 1987, Kommissionen mod Italien, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, præmis 7, og Domstolens dom af 18. juni 1998, Kommissionen mod Italien, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, præmis 36.

- (43) Ifølge retspraksis ⁽¹⁵⁾ har Kommissionen endvidere i en række afgørelser slået fast, at den kommercielle drift og opførelsen af havneinfrastruktur udgør økonomiske aktiviteter ⁽¹⁶⁾. F.eks. udgør den kommercielle drift af en havneterminal, der mod betaling af en afgift stilles til rådighed for brugerne, en økonomisk aktivitet ⁽¹⁷⁾. Domstolen har ligeledes allerede implicit, men klart anerkendt den økonomiske karakter af visse typer havnearbejde, især »lastning, losning, omladning, oplagring og håndtering af varer og materiel i havnen« ⁽¹⁸⁾. Disse principper gælder både for søhavne og indlandshavne ⁽¹⁹⁾.
- (44) Kommissionen bestrider ikke, at havne kan uddelegere udøvelsen af visse offentlige myndighedsopgaver eller opgaver af ikkeøkonomisk art såsom søfartssikkerhed og -kontrol ⁽²⁰⁾ eller forureningsovervågning ⁽²¹⁾, eller at havne i forbindelse med udførelsen af disse opgaver ikke er virksomheder efter artikel 107, stk. 1, TEUF. Kommissionen præciserer i denne forbindelse, at selskabsskattefritagelsen omfattet af denne procedure derfor kun kan udgøre statsstøtte, når der er tale om indtægter fra økonomiske aktiviteter. Det forhold, at en enhed udøver en eller flere statslige eller ikkeøkonomiske aktiviteter, gør det derimod ikke muligt generelt at undtage vedkommende enhed fra betegnelsen »virksomhed«. En havn anses således for at være en virksomhed, hvis — og i det omfang — den reelt udøver en eller flere økonomiske aktiviteter.
- (45) De franske havne kan udøve flere typer økonomisk aktivitet i form af levering af forskellige tjenesteydelser på flere markeder ⁽²²⁾. For det første leverer havnene en generel tjenesteydelse til skibene ved at give dem adgang til havneinfrastrukturen mod betaling af et vederlag. For det andet leverer visse havne mere specifikke tjenesteydelser til skibene, navnlig lodsning, hævning, håndtering og fortøjning, ligeledes mod betaling af et vederlag. I de første to tilfælde kaldes betalingen af vederlaget til havnen normalt en »havneafgift« ⁽²³⁾. For det tredje stiller havnene mod vederlag visse infrastrukturer eller arealer til rådighed for virksomheder, som benytter disse arealer til egne formål eller til at levere visse af førnævnte havnetjenester til skibene ⁽²⁴⁾.
-
- ⁽¹⁵⁾ Rettens dom af 12. december 2000, *Aéroports de Paris mod Kommissionen*, T-128/98, ECLI:EU:T] (**):2000:290, præmis 125, stadfæstet ved Domstolens appeldom af 24. oktober 2002, *Aéroports de Paris mod Kommissionen*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617. Jf. Rettens dom af 17. december 2008, *Ryanair mod Kommissionen*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, præmis 88. Rettens dom af 24. marts 2011, *Freistaat Sachsen og Land Sachsen-Anhalt m.fl. mod Kommissionen*, forenede sager T-443/08 og T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, især præmis 93 og 94, stadfæstet ved Domstolens appeldom af 19. december 2012, *Mitteldeutsche Flughafen AG og Flughafen Leipzig-Halle GmbH mod Kommissionen*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, især præmis 40-43 og 47.
- ⁽¹⁶⁾ Jf. f.eks. Kommissionens afgørelse af 15. december 2009 i statsstøttesag N 385/2009 — Offentlig finansiering af havneinfrastruktur i Ventspils havn (EUT C 62 af 13.3.2010, s. 7), Kommissionens afgørelse af 15. juni 2011 i statsstøttesag 44/2010 — Letland — Offentlig finansiering af havneinfrastruktur i Krievu salā (EUT C 215 af 21.7.2011, s. 21), Kommissionens afgørelse af 22. februar 2012 i statsstøttesag SA.30742 (N/2010) — Litauen — Opførelse af infrastruktur til passager- og fragtfærgeterminaler i Klaipėda (EUT C 121 af 26.4.2012, s. 1), Kommissionens afgørelse af 2. juli 2013 i statsstøttesag SA.35418 (2012/N) — Grækenland — Udvidelse af Piræus havn (EUT C 256 af 5.9.2013, s. 2), Kommissionens afgørelse af 18. september 2013 i statsstøttesag SA.36953 (2013/N) — Spanien — Havnemyndigheden i Bahía de Cádiz (EUT C 335 af 16.11.2013, s. 1).
- ⁽¹⁷⁾ Jf. f.eks. Kommissionens afgørelse af 18. september 2013 i statsstøttesag SA.36953 (2013/N) — Spanien — Havnemyndighed i Bahía de Cádiz (EUT C 335 af 16.11.2013, s. 1).
- ⁽¹⁸⁾ Domstolens dom af 10. december 1991, *Merci Convenzionali Porto di Genova*, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, præmis 3 og 27, Domstolens dom af 17. juli 1997 i statsstøttesag C-242/95, *GT-Link A/S mod De Danske Statsbaner*, ECLI:EU:C:1997:376, præmis 52: »Det følger imidlertid ikke heraf, at driften af enhver trafikhavn vedrører udførelsen af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, og navnlig ikke, at alle de ydelser, der leveres i en sådan havn, vedrører en sådan opgave.«
- ⁽¹⁹⁾ Jf. f.eks. Kommissionens afgørelse af 18. december 2013 i statsstøttesag SA.37402 — Frihavnen i Budapest (EUT C 141 af 9.5.2014, s. 1), Kommissionens afgørelse af 17. oktober 2012 i statsstøttesag SA.34501 — Indlandshavnen i Königs Wusterhausen/Wildau (EUT C 176 af 21.6.2013, s. 1), Kommissionens afgørelse af 1. oktober 2014 i statsstøttesag SA.38478 — Győr-Gönyű havn (EUT C 418 af 21.11.2014, s. 1).
- ⁽²⁰⁾ Kommissionens beslutning af 16. oktober 2002 i statsstøttesag N 438/02 — Belgien — Støtte til havnemyndigheder for udøvelse af offentlig myndighed (EFT C 284 af 21.11.2002, s. 2).
- ⁽²¹⁾ Domstolens dom af 18. marts 1997, *Calí & Figli*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, præmis 22.
- ⁽²²⁾ Disse aktiviteter vedrører bygninger og tjenesteydelser, der er nødvendige for havnedriften, og er derfor fritaget for selskabsskat.
- ⁽²³⁾ Det anføres i artikel L.5321-1 i den franske transportlov, at »havneafgifter kan opkræves i søhavne, der ejes af staten, lokale eller regionale myndigheder eller grupperinger heraf, for kommercielle aktiviteter eller for skibes ophold i havne«, og at denne afgift »kan omfatte flere elementer« eller »afgifter« (jf. artikel L. 5321-3 i samme lov). Disse bestemmelser gælder også for flodhavne ifølge den nævnte lovs artikel L. 4323-1. I afgørelse nr. L 76-92 af 6. oktober 1976 anfører Conseil Constitutionnel, at de pågældende bestemmelser »indfører afgifter for skibes ophold og aktiviteter i havne, hvis fulde beløb anvendes til finansiering af havneudgifter [...], som modsvares af benyttelsen af det offentlige driftsmateriel og de tjenesteydelser, der leveres i denne forbindelse, [og at disse afgifter] har karakter af afgifter for erlagte tjenesteydelser«.
- ⁽²⁴⁾ I henhold til artikel L. 5312-2 i transportloven er de store søhavne bl.a. ansvarlige for »forvaltningen og udnyttelsen af det areal, som de ejer eller har fået tildelt«. Se også artikel L. 5313-2 om autonome havne og artikel L. 4322-1 om Port autonome de Paris.

- (46) Alle franske havne udøver ikke nødvendigvis alle de aktiviteter, der er nævnt ovenfor. Som en række havne påpeger, kan de store søhavne i princippet navnlig ikke længere benytte »det driftsmateriel, der anvendes til lastning, losning, håndtering og oplagring i tilknytning til skibe« (artikel L. 5312-4 i den franske transportlov). Det ser imidlertid ud til, at nogle store søhavne fortsat benytter dette materiel og leverer de pågældende tjenesteydelser ⁽²⁵⁾.
- (47) Selv om den offentlige myndighed har vide skønsebeføjelser med hensyn til at definere de økonomiske aktiviteter, der kan udgøre tjenesteydelser af almen økonomisk interesse, udelukker dette ikke, at disse aktiviteter har økonomisk karakter. Det er imidlertid fast retspraksis, at begrebet »økonomisk aktivitet« i sig selv udspringer af faktiske forhold, især forekomsten af et marked for de berørte tjenesteydelser, og ikke afhænger af nationale valg eller vurderinger. Den omstændighed, at havnenes aktiviteter ikke ville være udbyttegivende i henhold til skattelovens bestemmelser — selv hvis det antages, at dette er tilfældet — er således ikke et tilstrækkeligt grundlag for at betragte disse aktiviteter som ikkeøkonomiske i henhold til statsstøttereglerne. Det forhold, at de opgaver, der udføres af havne, er blevet delegeret til dem af staten, er heller ikke i sig selv tilstrækkeligt til at betegne de omhandlede aktiviteter som ikkeøkonomiske. Alle tjenesteydelser af almen økonomisk interesse er nemlig opgaver, som staten har delegeret til virksomheder. Disse tjenesteydelser indebærer imidlertid udøvelsen af økonomiske aktiviteter.
- (48) Det forhold, at nogle havne kan betragtes som faciliteter af afgørende betydning i henhold til artikel L. 1332-1 i den franske forsvarslov, er desuden ikke tilstrækkeligt til at antage, at havneaktiviteterne er en del af statens væsentlige opgaver som omhandlet i statsstøttereglerne. Mange økonomiske aktiviteter på energi-, telekommunikations- og transportområdet kan også være af afgørende betydning for en nation, uden at dette fratager dem deres økonomiske karakter. Kommissionen bemærker også, at det i forsvarsloven (jf. artikel L. 1332-4, L. 1332-5 og L. 1332-6) udtrykkeligt anføres, at i hvert fald nogle af de pågældende operatører kan betragtes som »virksomheder«.
- (49) Påstanden om, at de store søhavne opfylder kriterierne i artikel 4, stk. 5, i sjette momsdirektiv ⁽²⁶⁾, som Domstolen også har behandlet i sag C-276/97, er desuden ikke relevant i denne sag. Følgende fastslås i den pågældende artikel i momsdirektivet: »Stater, regioner, amter, kommuner og andre offentligretlige organer anses ikke som afgiftspligtige personer for så vidt angår virksomhed eller transaktioner, som de udøver eller foretager i deres egenskab af offentlig myndighed, også selv om de i forbindelse med denne virksomhed eller disse transaktioner modtager gebyrer, afgifter, bidrag eller vederlag«, og Domstolen har fastslået, at »den virksomhed, der udøves i egenskab af offentlig myndighed i sjette direktivs artikel 4, stk. 5, første afsnits forstand, er den, som varetages af offentligretlige organer på grundlag af deres særlige retlige status« ⁽²⁷⁾. Selv om det kan antages, at havnene handler på grundlag af deres særlige retlige status, er dette ikke i sig selv tilstrækkeligt til, at havnene mister deres status som momspligtige personer ⁽²⁸⁾. Kravet om fritagelse taler på ingen måde imod den økonomiske karakter af de udøvede aktiviteter, men kræfter derimod, at de udøvede aktiviteter er økonomiske, da fritagelsen (som direkte påvirker statussen som afgiftspligtig person) kun giver mening, hvis de udøvede aktiviteter er økonomiske ⁽²⁹⁾. Dette kriterium (offentlige organers udøvelse af en aktivitet på grundlag af deres særlige retlige status) blev navnlig opstillet af Domstolen i forbindelse med momsdirektivets artikel 4, stk. 5, og det har ikke noget modstykke i statsstøttereglerne. I overensstemmelse med den retspraksis, der er nævnt i betragtning 43, er disse operatørers særlige retlige status tværtimod ikke et tilstrækkeligt grundlag for at udelukke, at der er tale om en økonomisk aktivitet efter artikel 107 i TEUF.

⁽²⁵⁾ Jf. den franske revisionsrets (Cour des comptes) rapport — Le bilan de la réforme des grands ports maritimes, Rapport public annuel 2017 — février 2017, La documentation française: »Le maintien d'activités de manutention dans certains ports«.

⁽²⁶⁾ »Stater, regioner, amter, kommuner og andre offentligretlige organer anses ikke som afgiftspligtige personer for så vidt angår virksomhed eller transaktioner, som de udøver eller foretager i deres egenskab af offentlig myndighed, også selv om de i forbindelse med denne virksomhed eller disse transaktioner modtager gebyrer, afgifter, bidrag eller vederlag.« Bestemmelse, der i dag i det væsentlige er genoptaget i artikel 13 i Rådets direktiv 2006/112/EF af 28. november 2006 om det fælles merværdiafgiftssystem (EUT L 347 af 11.12.2006, s. 1).

⁽²⁷⁾ Domstolens dom af 12. september 2000, Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber mod Den Franske Republik, C-276/97, ECLI:EU:C:2000:424, præmis 40.

⁽²⁸⁾ Ud over betingelsen vedrørende fravær af »konkurrenceforvridding af en vis betydning« fastslås følgende i artikel 4, stk. 5: »Under alle omstændigheder anses offentligretlige organer som afgiftspligtige personer for så vidt angår de i bilag I anførte former for virksomhed, medmindre den udøvede virksomhed er ubetydelig«. Havnetjenesterne er anført i bilag I.

⁽²⁹⁾ I sag C-276/97 betegner Domstolen klart den pågældende aktivitet (tilrådighedsstillelse af vejanlæg til brugerne mod betaling) som økonomisk virksomhed (præmis 32), inden det undersøges, om den fritagelse, der er omhandlet i artikel 4, stk. 5, finder anvendelse (præmis 37).

- (50) Uanset om havnene handler på et rent kommercielt grundlag for at maksimere fortjenesten eller ej, uanset om de sætter hensynet til den almene interesse før investeringsafkast eller ej, uanset om de arbejder med gevinst for øje eller ej, og uanset om de systematisk geninvesterer deres overskud eller ej, er dette ligeledes heller ikke tilstrækkeligt til at udelukke den økonomiske karakter af en aktivitet, der består i at udbyde varer og tjenesteydelser på et marked ⁽³⁰⁾. Kommissionen bemærker desuden, at nogle franske havne er overskudsgivende og udbetaler udbytte til staten ⁽³¹⁾ og derfor ikke systematisk geninvesterer deres overskud i infrastruktur.
- (51) Endelig bekræfter de franske myndigheders argument om, at TEUF indeholder en særlig artikel (artikel 93) om statsstøtte til transportvæsenet, blot, at transportaktiviteter er økonomiske aktiviteter (i modsat fald ville der ikke være tale om statsstøtte).

5.1.1.2. Generel adgang til havneinfrastruktur

- (52) Hvad mere specifikt angår de tjenesteydelser, som havnene udbyder mod betaling af havneafgifter, er det forhold, at havneafgiftsstrukturen fastsættes på nationalt plan, og at afgifterne godkendes af de offentlige myndigheder, ikke i sig selv tilstrækkeligt til at betragte disse tjenesteydelser som ikkeøkonomiske ⁽³²⁾. I sag C-343/95, som GPM du Havre henviser til, har Domstolen navnlig baseret sig på arten af den aktivitet, der udøves, ved vurderingen af dens økonomiske karakter (jf. betragtning 18 og 23) og accessorisk på godkendelsen af afgifterne på nationalt plan. I henhold til den franske transportlov ⁽³³⁾ har havnene desuden selv ansvaret for at fastsætte afgifterne.
- (53) For så vidt angår GPM du Havres henvisning til Kommissionens beslutning af 20. oktober 2004 i sag N 520/200[3] ⁽³⁴⁾ bemærker Kommissionen, at dens beslutningspraksis har udviklet sig siden 2004 i overensstemmelse med udviklingen af Domstolens retspraksis. Opførelse og vedligeholdelse af adgangsinfrastruktur i havne betragtes normalt som generelle foranstaltninger, der finansieres af staten som ansvarlig for udviklingen af søtransport, når denne infrastruktur er tilgængelig for alle brugere uden forskelsbehandling og uden modydelse. Medmindre særlige omstændigheder i sagen taler for en modsat konklusion, mener Kommissionen principielt, at adgangsinfrastruktur uden for havneområdet er til gavn for hele søfartssektoren, og at offentlig finansiering af denne infrastruktur ikke udgør statsstøtte. Omvendt anses offentlig finansiering af adgangsinfrastruktur inden for havneområdet i princippet for specifikt at tilgodese driften af selve havnen, og den udgør således statsstøtte ⁽³⁴⁾.

5.1.1.3. Tilrådighedsstillelse af arealer og infrastrukturer for virksomheder mod vederlag

- (54) Det kan udledes af Kommissionens afgørelse i sag SA.36346 ⁽³⁵⁾, der er nævnt i punkt 17, litra f), i meddelelsen af 19. juli 2016, at forvaltningen eller udnyttelsen af havnearealerne og især udlejning eller tilrådighedsstillelse af bestemte grunde og infrastrukturer mod vederlag ikke er en økonomisk aktivitet. Sag SA.36346 vedrørte nemlig støtte til modernisering af offentlige arealer og ikke udlejning af grunde mod vederlag.

⁽³⁰⁾ Jf. Domstolens dom af 10. januar 2006, Cassa di Risparmio di Firenze m.fl., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, præmis 122 og 123.

⁽³¹⁾ Port autonome de Paris udbetalte således 8 mio. EUR for regnskabsåret 2014 og 11 mio. EUR for regnskabsåret 2016. GPM de Dunkerque udbetalte 5 mio. EUR for regnskabsåret 2014 og 4 mio. EUR for regnskabsåret 2016. Jf. bekendtgørelser af 18. februar 2016 og 23. februar 2017 om fastsættelse af det udbytte, som Port autonome de Paris og de store søhavne skal betale til staten, Frankrigs statstidende nr. 0048 af 26. februar 2016 og nr. 53 af 3. marts 2017. Det udbetalte udbytte varierer ganske betydeligt over tid i forhold til nettoresultatet (mellem 14 % og 33 % for GPM du Havre i perioden 2008-2013 og mellem 22 % og 35 % for GPM de Marseille i perioden 2009-2014).

⁽³²⁾ Jf. Kommissionens afgørelse af 22. februar 2012 i statsstøttesag SA.30742 (N/2010) — Litauen — Klaipėda havn, betragtning 9 (EUT C 121 af 26.4.2012, s. 1).

⁽³³⁾ Jf. især artikel R. 5321-2 og R. 5321-11.

⁽³⁴⁾ Jf. punkt 5 og 7 i analyseskemaet for havneinfrastrukturen (http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_ports_en.pdf) og Kommissionens afgørelse af 30. april 2015 i statsstøttesag SA.39608 — Udvidelse af Wismar havn, betragtning 31 (EUT C 203 af 19.6.2015, s. 3).

⁽³⁵⁾ Afgørelse af 27. marts 2014 — GRW land development scheme for industrial and commercial use (EUT C 141 af 9.5.2014, s. 1).

- (55) Udlejning af det offentlige område mod vederlag udgør generelt en økonomisk aktivitet, især når havnens medkontrahent leverer havnetjenester til sine kunder ⁽³⁶⁾. De franske myndigheder har desuden allerede selv fastslået, at indtægter fra udlejning af grunde (statsafgifter) skal selskabsbeskattes i medfør af national ret ⁽³⁷⁾. Det fremgår ligeledes af bemærkningerne til skattelovgivningen offentliggjort af Direction générale des Finances publiques (generaldirektoratet for offentlige finanser) (de franske skattemyndigheders officielle praksis) ⁽³⁸⁾, at alle eller dele af en havns koncessionsafgifter (f.eks. en koncession på offentligt driftsmateriel) er momspligtige, hvilket er en yderligere indikator for deres økonomiske karakter.

5.1.1.4. Opmudring

- (56) Opførelse og vedligeholdelse af adgangsinfrastruktur i havne, navnlig opmudring af floder, adgangsveje og kanaler, betragtes normalt som generelle foranstaltninger, der finansieres af staten som ansvarlig for udviklingen af søtransport, når denne infrastruktur er tilgængelig for alle brugere uden forskelsbehandling og uden modydelse. Kommissionen sonderer generelt mellem, om adgangsinfrastrukturen er beliggende i eller uden for havnen, og om den er tilgængelig for offentligheden. Medmindre særlige omstændigheder i sagen taler for en modsat konklusion, mener Kommissionen principielt, at adgangsinfrastruktur uden for havneområdet er til gavn for hele søfartssektoren, og at offentlig finansiering af denne infrastruktur ikke udgør statsstøtte. Omvendt anses offentlig finansiering af adgangsinfrastruktur inden for havneområdet i princippet for specifikt at tilgodese driften af selve havnen, og den udgør således statsstøtte ⁽³⁹⁾.
- (57) Kommissionen har f.eks. fastslået, at opmudring i en flodmunding, som forbedrer adgangen til floden og er til samme gavn for alle operatører i flodmundingen og langs de indre vandveje, udgør en generel foranstaltning, der er til gavn for hele søfartssektoren. Kommissionen fandt derfor, at opmudring ikke udgjorde en økonomisk aktivitet i denne sag ⁽⁴⁰⁾.

5.1.1.5. De økonomiske aktiviteter karakter af biaktivitet eller hovedaktivitet

- (58) Det forhold, at en enheds økonomiske aktiviteter er af mindre omfang eller marginale i forhold til dens ikkeøkonomiske aktiviteter, gør det i princippet ikke muligt at undtage disse økonomiske aktiviteter fra statsstøtteregele.nerne.
- (59) Endvidere, og uden at det er nødvendigt at vurdere hver enkelt havns andel af de forskellige økonomiske aktiviteter, fremgår det af ovenstående, at en meget stor del af de aktiviteter, som visse interesserede parter og de franske myndigheder anser for at være ikkeøkonomiske, er af økonomisk art. Havne- og koncessionsafgifterne udgør desuden langt størstedelen af de store søhavnes indtægter ⁽⁴¹⁾ og bidrager i væsentlig grad til havnenes generering af et positivt selskabsbeskatningsgrundlag.

⁽³⁶⁾ Jf. Kommissionens afgørelse i statsstøttesag SA.36953 (2013/N), Bahía de Cádiz havn, betragtning 29 (EUT C 335 af 16.11.2013, s. 1), Kommissionens afgørelse i statsstøttesag SA.30742 (N/2010), Klaipėda, betragtning 8 og 9 (EUT C 121 af 26.4.2012, s. 1), Kommissionens afgørelse i statsstøttesag N 44/2010, Krievu Sala havn, betragtning 67 (EUT C 215 af 21.7.2011, s. 21), og Kommissionens afgørelse i statsstøttesag C 39/2009 (ex N 385/2009), Ventspils havn, betragtning 30, 57 og 58 (EUT C 62 af 13.3.2010, s. 7).

⁽³⁷⁾ Jf. rapporten fra Inspection Générale des Finances (N°2007-M-031-01) og Conseil général des ponts et chaussées (nr. 005126-01) om modernisering af autonome havne, juli 2008, s. 53 («De nuværende afgifter på driftsmateriel falder ind under afgiftspligtige, udbyttegivende aktiviteter, men bortfalder på mellemlang sigt som havneressourcer i henhold til den foreslåede reform. Under disse omstændigheder udgør statsafgifterne på mellemlang sigt den afgiftspligtige aktivitetens primære og varige kilde.») (<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/084000035.pdf>).

⁽³⁸⁾ Jf. BOI-TVA-BASE-10-20-40-10, §§230-270 (<http://bofip.impots.gouv.fr/bofip/1474-PGP.html>). Se også svaret på skriftlig forespørgsel nr. 17487 fra Jean Arthuis offentliggjort i JO Sénat af 10. marts 2011 — s. 573. <http://www.senat.fr/questions/base/2011/qSEQ110317487.html>.

⁽³⁹⁾ Jf. punkt 5 og 7 i analyseskemaet for havneinfrastrukturen (http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_ports_en.pdf).

⁽⁴⁰⁾ Jf. Kommissionens afgørelse af 11. marts 2014 i statsstøttesag SA.35720 (2014/NN) — Det Forenede Kongerige — Liverpool City Council Cruise Liner Terminal, betragtning 64-69 (EUT C 120 af 23.4.2014, s. 4).

⁽⁴¹⁾ Som en procentdel af omsætningen udgør havneafgifter og statsafgifter f.eks. henholdsvis 42 % og 34 % (og samlet 55 % af driftsomkostningerne) for GPM de Bordeaux (i 2013, jf. den franske revisionsrets særberetning offentliggjort den 8. marts 2016, s. 60 og 64) og 62 % og 18 % (og samlet 76 % af driftsomkostningerne for GPM du Havre (i 2013, jr. den franske revisionsrets særberetning offentliggjort den 30. marts 2016, s. 112 og 113).

- (60) Endelig godtager Kommissionen, at infrastrukturens finansiering som helhed kan falde uden for statsstøtte-reglernes anvendelsesområde, når denne infrastruktur næsten udelukkende anvendes til en ikkeøkonomisk aktivitet, og den økonomiske anvendelse forbliver rent accessorisk ⁽⁴²⁾. Det forhold, at havnene udøver ikkeøkonomiske aktiviteter på deres område, betyder imidlertid ikke, at selve havneinfrastrukturen næsten udelukkende anvendes til en ikkeøkonomisk aktivitet, eller at de økonomiske aktiviteter er accessoriske til de ikkeøkonomiske aktiviteter.

5.1.1.6. Konklusion

- (61) Autonome havne (for størstepartens vedkommende nu kaldet store søhavne med undtagelse af de autonome flodhavne i Paris og Strasbourg), maritime handelskamre, handels- og industrikamre, der driver havnefaciliteter, kommuner, der er indehavere af koncessioner på statsejet offentligt driftsmateriel i søhavne, samt virksomheder, som driver dette materiel på deres vegne, som anvender infrastrukturen direkte eller leverer tjenesteydelser i en havn, er, for så vidt angår deres økonomiske aktiviteter — navnlig de aktiviteter, der er angivet i betragtning 45 — »virksomheder« efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

5.1.2. Statsmidler og tilregnelser til staten

- (62) I overensstemmelse med artikel 107, stk. 1, i TEUF anses alene foranstaltninger, som er »statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler«, for at være statsstøtte. Det er fast retspraksis, at statens afkald på midler, der principielt skulle have været indbetalt til statskassen, udgør en overførsel af statsmidler i denne bestemmelses betydning ⁽⁴³⁾.
- (63) Den franske stat giver afkald på skatteindtægter som følge af skattefritagelsen af operatørerne af franske havne, og denne fritagelse indebærer således en overførsel af statsmidler efter artikel 107, stk. 1, i TEUF. Da denne skattefritagelse har sit udspring i en række ministerielle beslutninger, kan den ligeledes tilregnes Frankrig.

5.1.3. Økonomisk fordel

- (64) For at udgøre statsstøtte skal den omhandlede foranstaltning give modtageren en økonomisk fordel. Ved fordel forstås ikke kun positive ydelser, men ligeledes indgreb, der under forskellige former letter de byrder, som normalt belaster en virksomheds budget ⁽⁴⁴⁾.
- (65) Som anført ovenfor bør »autonome havne, maritime handelskamre, handels- og industrikamre, der driver havnefaciliteter, kommuner, der er indehavere af koncessioner på statsejet offentligt driftsmateriel i søhavne, samt virksomheder, som driver dette materiel på deres vegne« ⁽⁴⁵⁾ i henhold til fransk skattelovgivning, for så vidt angår deres økonomiske aktiviteter, pålægges selskabsskat, hvilket ikke sker. Disse enheder har således ikke betalt den selskabsskat, der normalt betales af franske virksomheder i forbindelse med deres økonomiske aktiviteter. De får derfor en økonomisk fordel efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.
- (66) Påstanden om, at selskabsskattefritagelsen kompenserer for meromkostningerne forbundet med de opgaver af almen interesse, som de offentlige myndigheder har overdraget til havnene, ville i øvrigt kun kunne rejse tvivl om betegnelsen som en fordel, hvis fordelene ved fritagelsen fra selskabsskat reelt havde til formål at kompensere for meromkostningerne forbundet med opgaver af almen interesse, og hvis beløbet derudover var begrænset til de nettomeromkostninger, der var forbundet med varetagelsen af disse opgaver (ikke overkompensation) ⁽⁴⁶⁾. Dette er ikke tilfældet i den foreliggende sag. Der er rent faktisk ingen bestemmelser i national ret, der fastsætter en sammenhæng mellem selskabsskattefritagelsen og eventuelle offentlige tjenesteydelsesopgaver overdraget til havnene ⁽⁴⁷⁾. Der er heller ingen bestemmelser i national ret, der sikrer, at kompensationsbeløbet (dvs. den ikke

⁽⁴²⁾ Jf. punkt 207 i meddelelsen af 19. juli 2016.

⁽⁴³⁾ Domstolens dom af 16. maj 2000, Frankrig mod Ladbroke Racing Ltd og Kommissionen, C-83/98 [P] (***), ECLI:EU:C:2000:248, præmis 48-51.

⁽⁴⁴⁾ Jf. Domstolens dom af 8. november 2001, Adria-Wien Pipeline, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, præmis 38.

⁽⁴⁵⁾ Og deres efterfølgere (navnlig de store søhavne), som skattemyndighederne anser for at være fritaget for selskabsskat på samme grundlag.

⁽⁴⁶⁾ Jf. punkt 206 i meddelelsen af 19. juli 2016 — og i forbindelse med tjenesteydelser af almen økonomisk interesse — Domstolens dom af 24. juli 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, præmis 87-95.

⁽⁴⁷⁾ Historisk set var formålet med den skattefritagelse, som blev indrømmet i 1942, at fremskynde genopbygningen af havnene, der var blevet ødelagt under krigen, og ikke at kompensere for offentlige tjenesteydelsesopgaver.

erlagte selskabsskat) er begrænset til, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste. Der er ikke noget loft over fritagelsen for selskabsskat, hvis beløb er proportionalt med det genererede overskud, og fritagelsen kan således indebære en fordel, der ikke står mål med meromkostningen forbundet med forpligtelserne til offentlig tjeneste. Endelig er GPM de Dunkerques påstand om, at omkostningerne ved varetagelsen af de offentlige tjenesteydelsesopgaver systematisk vil overstige en eventuel selskabsbeskatning, ikke blevet påvist ved hjælp af tal og historiske data. Da der ikke er nogen retlig garanti (heller ikke for fremtiden) for, at der ikke sker overkompensation, vil det, selv om det blev bekræftet, at dette hidtil har været tilfældet, ikke være tilstrækkeligt til at opfylde kravet om, at der ikke må ske overkompensation.

5.1.4. Selektivitet

- (67) For at blive betegnet som statsstøtte skal en foranstaltning være selektiv, dvs. den skal begunstige visse virksomheder eller visse produktioner i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF ⁽⁴⁸⁾.
- (68) Ifølge fast retspraksis ⁽⁴⁹⁾ foretages vurderingen af den materielle selektivitet ved en skatteforanstaltning, der letter byrder, som normalt belaster en virksomheds budget, i følgende tre trin: For det første er det nødvendigt at bestemme, hvad der er den almindelige eller »normale« skatteordning i den pågældende medlemsstat (den såkaldte »referenceordning«). For det andet bør det fastslås, om den omhandlede foranstaltning udgør en undtagelse fra referenceordningen, idet den skelner mellem virksomheder, der under hensyntagen til det formål, der forfølges med den pågældende referenceordning, befinder sig i en tilsvarende faktisk og retlig situation. Er dette tilfældet, er skatteforanstaltningen umiddelbart selektiv. For det tredje er det vigtigt at fastslå, om foranstaltningens karakter af undtagelse er begrundet i referenceskatteordningens karakter eller almindelige opbygning. Hvad angår dette tredje trin, påhviler det medlemsstaten at godtgøre, at den skattemæssige forskelsbehandling direkte udspringer af de grundlæggende eller ledende principper for det skattesystem ⁽⁵⁰⁾, der er identificeret som referenceordningen.

Referenceordning

- (69) Referenceordningen er den franske selskabsskat, som i princippet pålægges selskabers og andre juridiske personers samlede overskud eller indtægter (artikel 205 i skatteloven). I henhold til bestemmelserne i artikel 206, stk. 1, og artikel 1654 i skatteloven er privatretlige eller offentligretlige juridiske personer, som driver virksomhed eller foretager udbyttegivende transaktioner, selskabsskattepligtige. I henhold til bestemmelserne i artikel 165 i bilag 4 til skatteloven pålægges offentlige institutioner, der har industriel eller kommerciel karakter, alle de direkte skatter og lignende afgifter, der pålægges tilsvarende private virksomheder. Det præciseres i artikel 167 i bilag 4 til samme lov, at disse bestemmelser navnlig finder anvendelse på handels- og industrikamrene og autonome havne. Hverken de franske myndigheder eller de interesserede parter har fremsat bemærkninger efter indledningsafgørelsen.

Undtagelse fra referenceordningen

- (70) I henhold til de allerede nævnte ministerielle beslutninger fra 1942 og 1943 er »autonome havne, maritime handelskamre, handels- og industrikamre, der driver havnefaciliteter, kommuner, der er indehavere af koncessioner på statsejet offentligt driftsmateriel i søhavne, samt virksomheder, som driver dette materiel på deres vegne«, fritaget for selskabsskat. I modsætning til, hvad visse franske havne hævder, er selskabsskattefritagelsen for havne derfor ikke begrundet i de generelle bestemmelser i skatteloven (navnlig artikel 165 i bilag 4 til skatteloven) og havneaktiviteternes ikkeudbyttegivende karakter, men hjemlet i de ministerielle beslutninger fra 1942 og 1943, som udtrykkeligt indrømmer undtagelser fra disse generelle bestemmelser og implicit antager, at havne har udbyttegivende aktiviteter ⁽⁵¹⁾. Dette bekræftes i afgørelse fra Conseil d'État (øverste domstol i forvaltningsretlige sager), som de interesserede parter henviser til ⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁸⁾ Jf. Domstolens dom af 15. december 2005, Italien mod Kommissionen, C-66/02, EU:C:2005:768, præmis 94.

⁽⁴⁹⁾ Jf. Domstolens dom af 8.9.2011, Paint Graphos m.fl., forenede sager C-78/08-C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, præmis 49, og domstolens dom af 6.9.2006, Portugal mod Kommissionen, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, præmis 56.

⁽⁵⁰⁾ Jf. Domstolens dom af 8.9.2011, Paint Graphos m.fl., forenede sager C-78/08-C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, præmis 65, og domstolens dom af 6.9.2006, Portugal mod Kommissionen, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, præmis 81.

⁽⁵¹⁾ Jf. Bulletin officiel des finances publiques — Impôts — BOI-IS-CHAMP-30-60, II (punkt 240): »[...] de forskellige ministerielle beslutninger har fritaget havnene for direkte skatter [...]«.

⁽⁵²⁾ Conseil d'État, 2. juli 2014, Ministre chargé du budget (finansministeriet), nr. 374807, ECLI:FR:CESSR:2014:374807.20140702.

- (71) I lyset af referenceordningens formål, nemlig at beskatte selskabers og andre juridiske personers overskud, befinder de enheder, der er omfattet af de ministerielle beslutninger fra 1942 og 1943, sig imidlertid i en tilsvarende faktisk og retlig situation som andre virksomheder eller juridiske personer, der er pålagt denne skat, i det omfang alle disse selskaber genererer overskud. Den pågældende fritagelse er således en undtagelse fra de regler, der er fastsat i referenceskatteordningen.
- (72) Kommissionen finder derfor, at skattefritagelsen til fordel for ovennævnte enheder er umiddelbart selektiv.
- (73) Det forhold, at foranstaltningen gælder for alle franske havne — hvis man antager, at det er fastslået ⁽⁵³⁾ — sætter ikke spørgsmålstegn ved denne konklusion. Den omhandlede foranstaltning er rent faktisk ikke generel i forhold til referenceordningen, da den kun finder anvendelse på bestemte virksomheder (havneoperatører), som befinder sig i en tilsvarende faktisk og retlig situation som andre virksomheder eller juridiske personer, der er pålagt denne skat, dvs. alle overskudsgenererende virksomheder. Foranstaltningen er kun generel i forhold til en referenceordning, der kun finder anvendelse på havne (referenceordning etableret i henhold til de ministerielle beslutninger fra 1942 og 1943), men det er påvist ovenfor, at referenceordningen var de generelle bestemmelser om selskabsskat, som finder anvendelse på virksomheder i alle sektorer.
- (74) I betragtning af referenceordningens formål, nemlig at indkomstbeskatte alle juridiske personers overskud, er særlige aspekter som de aspekter, de franske myndigheder og de interesserede parter henviser til (pålagte opgaver vedrørende betjening af andre virksomheder, særlige forpligtelser, CCI'ernes drift, mangel på konkurrence, finansiering gennem havneafgifter og udøvelse af beføjelser som offentlig myndighed), desuden ikke relevante for at kunne fastslå, om der foreligger en anden faktisk og retlig situation. Selv om disse omstændigheder i påkommende tilfælde kan forklare, hvorfor operatører af havne, der er pålagt opgaver af almen interesse, har en lavere rentabilitet og dermed lavere skattepligtige overskud, kan dette ikke begrunde, at overskud — på trods af de omkostninger, der er forbundet med disse opgaver af almen interesse — fritages for selskabsskat.
- (75) De franske myndigheder har desuden allerede i forbindelse med en anmodning om etablering af en særlig skatteordning til fordel for autonome forvaltninger af lystbådehavne anerkendt, at »de europæiske konkurrenceregler er til hinder for afgiftsmæssige undtagelsesbestemmelser til fordel for bestemte aktiviteter« ⁽⁵⁴⁾.

Begrundelse ud fra skattesystemets karakter og opbygning

- (76) De franske myndigheder oplyser, at foranstaltningen har været en integreret del af det franske skattesystem i mere end 70 år, men at udviklingen over tid ikke er tilstrækkeligt til at anse en fravigelse fra de normale regler i dette system som begrundet i systemets karakter og opbygning. Udviklingen over tid kan derimod begrunde anvendelsen af proceduren for eksisterende støtteordninger (jf. nedenfor). Kommissionen er i øvrigt af den opfattelse, at den iboende logik i referenceordningen i den foreliggende sag er at beskatte overskud. En fritagelse for selskabsskat, der udelukkende er baseret på et tilhørsforhold til en bestemt kategori af virksomheder, eller som kun indrømmes visse enheder i henhold til lovgivningen, passer ikke ind i denne logik.
- (77) Hvad angår nogle af de interesserede parters påstand om, at den omhandlede foranstaltning ikke indebærer en »klar tilsidesættelse af ligebehandlingsprincippet«, anfører Kommissionen endelig, at det forhold, at en foranstaltning ikke indebærer en »klar tilsidesættelse af lighedsprincippet« i fransk ret, ikke betyder, at foranstaltningen »følger direkte af de indbyggede grundlæggende eller ledende principper for referenceordningen, eller [...] skyldes de iboende mekanismer, som er nødvendige for ordningens funktion og effektivitet« ⁽⁵⁵⁾ i henhold til statsstøttereglerne. Som det fremgår af Conseil constitutionnels afgørelse ⁽⁵⁶⁾ tages der ved vurderingen af lighedsprincippet i fransk ret således hensyn til formålene med den særlige foranstaltning, dvs.

⁽⁵³⁾ Nogle havne drives af juridiske personer, der ikke er omfattet af afgørelserne fra 1942 og 1943, f.eks. handels- og fiskerihavnen i Sète (drives af en offentlig regional virksomhed — jf. dom afsagt af Cour administrative d'appel (forvaltningsappellretten) i Marseille den 19. januar 2016, nr. 13MA03445), Lorient havn (forvaltet af en halvoffentlig virksomhed, se parlamentarisk spørgsmål nr. 23815 offentliggjort i Frankrigs statstidende af 9. april 2013, s. 3694) eller lystbådehavnen i Saint-Cyprien (drives af den offentlige virksomhed for havnen i Saint-Cyprien, en kommunal enhed med status som juridisk person — jf. dom afsagt af Cour administrative d'appel i Marseille af 27. november 2012, nr. 12MA01312).

⁽⁵⁴⁾ Svar på parlamentarisk spørgsmål nr. 18664, offentliggjort i Frankrigs statstidende af 3. marts 2009, s. 2040.

⁽⁵⁵⁾ Jf. Domstolens dom af 8. september 2011, Paint Graphos m.fl., forenede sager C-78/08-C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, præmis 69.

⁽⁵⁶⁾ Afgørelse nr. 2012-238 QPC af 20. april 2012, Frankrigs statstidende af 21.4.2012, s. 7198.

formål af almen interesse, der ligger uden for skattesystemet, som ikke kan begrundes i skattesystemets karakter og opbygning. Selv om formål, der ligger uden for systemet, kan tages i betragtning ved vurderingen af foreneligheden af en støtteforanstaltning, kan de ikke begrunde den selektive karakter af en undtagelse og derfor heller ikke påvise, at der ikke er tale om statsstøtte. Desuden vedrører Conseil constitutionnels afgørelse, som de interesserede parter henviser til, ikke de ministerielle beslutninger, som fritager havnene for selskabsskat, men en retsakt, der fritager visse sportsbegivenheder fra en skat med en anden iboende logik end selskabsskat.

- (78) Kommissionen mener derfor ikke, at fritagelsen for selskabsskat er begrundet i det franske skattesystems karakter og opbygning.

5.1.5. Fordrejning af konkurrencevilkårene og påvirkning af samhandelen

- (79) For at kunne betegnes som statsstøtte skal foranstaltningen påvirke samhandelen mellem Unionens medlemsstater og fordreje eller true med at fordreje konkurrencen. Disse to kriterier er tæt knyttet til hinanden.

- (80) Som Domstolen navnlig har understreget i Eventech-dommen ⁽⁵⁷⁾:

»65 [...] det fremgår af Domstolens faste praksis, at det med henblik på en national foranstaltnings kvalificering som statsstøtte ikke skal godtgøres, at den pågældende støtte reelt påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne og faktisk fordrejer konkurrencen, men alene undersøges, om støtten kan påvirke denne samhandel og fordreje konkurrencen (dom Libert m.fl., C-197/11 og C-203/11, EU:C:2013:288, præmis 76 og den deri nævnte retspraksis).

66. Det forholder sig navnlig således, at når en støtte, der er ydet af en medlemsstat, styrker visse virksomheders stilling i forhold til andre virksomheder, som de konkurrerer med i samhandelen inden for Fællesskabet, må det antages, at denne samhandel påvirkes af støtten (jf. i denne retning dom Libert m.fl., EU:C:2013:288, præmis 77 og den deri nævnte retspraksis).

67. Herved er det ikke nødvendigt, at de begunstigede virksomheder selv tager del i samhandelen inden for Fællesskabet. Når en medlemsstat tildeler støtte til virksomheder, kan den indenlandske aktivitet fastholdes eller styrkes, hvilket vil svække andre medlemsstaters virksomheders mulighed for at etablere sig på denne medlemsstats marked (jf. i denne retning dom Libert m.fl., EU:C:2013:288, præmis 78, og den deri nævnte retspraksis).

68. Det bemærkes i øvrigt, at der i henhold til Domstolens faste praksis ikke findes en grænseværdi eller en procentsats, hvorunder det kan antages, at samhandelen mellem medlemsstater ikke vil blive påvirket. Den omstændighed, at en støtte er forholdsvis ubetydelig, eller at den begunstigede virksomhed er af beskeden størrelse, udelukker således ikke på forhånd, at samhandelen mellem medlemsstaterne kan være påvirket (dom Altmark Trans og Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, præmis 81).

69. Betingelsen, i henhold til hvilken støtten skal kunne påvirke samhandelen mellem medlemsstater, afhænger derfor ikke af, om de leverede transportydelser er lokale eller regionale, eller af størrelsen af det omhandlede aktivitetsområde (dom Altmark Trans og Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, præmis 82).«

- (81) I Wam-dommen ⁽⁵⁸⁾ har Domstolen navnlig understreget følgende:

»53. Den omstændighed, at en økonomisk sektor har været genstand for liberalisering på fællesskabsplan, er [...] tilstrækkelig med henblik på redegørelsen for den faktiske eller potentielle virkning af støtten for konkurrencen såvel som for støttens påvirkning af samhandelen mellem medlemsstaterne (jf. dommen i sagen Cassa di Risparmio di Firenze m.fl., præmis 142 og den deri nævnte retspraksis).

54. Vedrørende betingelsen om fordrejning af konkurrencevilkårene skal det bemærkes, at støtte, der skal frigøre en virksomhed for omkostninger, som den normalt ville skulle bære inden for dens almindelige drift eller dens sædvanlige aktiviteter, i princippet fordrejer konkurrencevilkårene (jf. dom af 19.9.2000, sag C-156/98, Tyskland mod Kommissionen, Sml. I, s. 6857, præmis 30, og Heiser-dommen, præmis 55).«

⁽⁵⁷⁾ Domstolens dom af 14. januar 2015, Eventech, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, præmis 65-69.

⁽⁵⁸⁾ Domstolens dom af 30. april 2009, Kommissionen mod Italien og Wam, C-494/06, ECLI:EU:C:2009:272, præmis 53 og 54.

- (82) I det foreliggende tilfælde fritager skattefordelen imidlertid de pågældende havne for en løbende omkostning, som de ellers skulle have afholdt. Den begunstiger disse havne i forhold til franske havne og udenlandske havne i EU, som ikke nyder godt af denne fordel. Den vil derfor kunne påvirke samhandelen i EU og fordreje konkurrencen.
- (83) Der hersker rent faktisk konkurrence i havnesektoren, og den skærpes af transportsektorens art og egenskaber, især søtransport og flodtrafik. Selv om havnene kan anses for at have et lovligt monopol på at tilbyde deres tjenester inden for det havneområde, de driver, er de transporttjenester, de tilbyder, i det mindste til en vis grad i konkurrence med de transporttjenester, der tilbydes af eller i andre havne samt af andre transporttjenesteudbydere både i Frankrig ⁽⁵⁹⁾ og i andre medlemsstater.
- (84) I forbindelse med den offentlige høring af interesserede parter vedrørende et forslag til forordning på havneområdet understregede »alle berørte parter [...], at det er nødvendigt med stabile og retfærdige vilkår [...] for konkurrencen mellem havnene i EU [...]« ⁽⁶⁰⁾. Havnene, især kæden af indlandshavne i flodtrafikken og i det hele taget transporten ad indre vandveje, er ligeledes i konkurrence med andre transportformer. I det omfang der findes eller kan findes andre løsninger inden for godstransport i de oversøiske regioner, kan foranstaltningen også for disse havne, som ligger fjernt fra Frankrig eller andre EU-havne, fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.
- (85) Selv om det er korrekt, at en havns tiltrækningskraft er baseret på en række parametre, herunder dens forbindelser til baglandet ⁽⁶¹⁾, er prisen på havnetjenester (havneafgifter og andre afgifter, der betales af rederne) et element i havnenes relative konkurrenceevne ⁽⁶²⁾. I modsætning til, hvad de franske myndigheder og nogle af de interesserede parter gør gældende, kan det ud fra det forhold, at dette element har mere eller mindre betydning i forhold til de andre elementer i havnenes konkurrenceevne, ikke konkluderes, at den omhandlede foranstaltning ikke har nogen indvirkning på konkurrencen, da denne foranstaltning kan påvirke havnenes priser, og alt andet lige vil denne pris desuden være afgørende for rederens valg af en rute eller en logistisk løsning i en havn frem for en anden.
- (86) Det skal desuden bemærkes, at europæiske havne ligeledes konkurrerer om at tiltrække operatører (eller koncessionshavere), der leverer bestemte havnetjenester til redere, når havnemyndigheden ikke leverer disse tjenester direkte. De afgifter, som havnene opkræver for tilrådgivelsesstillelse af deres arealer og infrastruktur (havnefaciliteter) hos koncessionshavere, spiller også en rolle ved koncessionshavernes valg af en havn frem for en anden og valg af de midler, der skal anvendes. Havnene er mere generelt i konkurrence med andre erhvervsdrivende på markedet for finansiering og investering. Alt andet lige giver foranstaltningen desuden havnene en fordel i forhold til investorerne sammenlignet med andre virksomheder, der ikke drager fordel af foranstaltningen (de er en mere attraktiv investering).
- (87) Da den omhandlede foranstaltning udgør en støtteordning, der finder anvendelse på havne, som er meget forskellige med hensyn til størrelse, geografisk placering, art (indlandshavn, søhavn) eller aktiviteter, er det desuden ikke nødvendigt særskilt at påvise, at foranstaltningen fordrejer konkurrencevilkårene og påvirker samhandelen i de enkelte havne, for at fastslå, at den omhandlede foranstaltning er statsstøtte.
- (88) Det er i den forbindelse tilstrækkeligt at bemærke, at de franske myndigheder og de interesserede parter anerkender, at visse store havne såsom havnene i Le Havne, Rouen og Marseille konkurrerer med andre havne i EU, hvorfor foranstaltningen fordrejer konkurrencevilkårene og påvirker samhandelen. Bemærkningerne fra Rotterdams havn går i samme retning.

⁽⁵⁹⁾ De franske havne er navnlig ikke fritaget for selskabsskat. Jf. fodnote 48 i nærværende afgørelse.

⁽⁶⁰⁾ Jf. punkt 2.1 i forslaget til forordning om havnetjenester. Jf. ligeledes Meddelelse fra Kommissionen om en europæisk havnepolitik, KOM(2007) 616 endelig, punkt II.4.2.

⁽⁶¹⁾ Jf. meddelelse fra Kommissionen om en europæisk havnepolitik, KOM(2007) 616 endelig, punkt II.1.

⁽⁶²⁾ Prisen på havnenes transporttjenester udgør ofte en stor del af de samlede transportomkostninger. Jf. Europas søhavne 2030: fremtidens udfordringer, memo fra Kommissionen af 23. maj 2013: »Havnetjenesternes udgifter og kvalitet har stor betydning for europæisk erhvervsliv. Havneomkostninger kan udgøre en betydelig del af de samlede omkostninger i logistikkæden. Håndtering af gods, havneafgifter og nautiske ydelser kan udgøre mellem 40 og 60 % af de samlede dør-til-dør- logistikomkostninger for virksomheder, der bruger nærskibsfarten til godstransport.«

- (89) I øvrigt har påstanden om, at der findes lignende statsstøtteforanstaltninger i andre medlemsstater, og Kommissionens holdning til disse eventuelle foranstaltninger ingen indflydelse på betegnelsen af den omhandlede foranstaltning som statsstøtte ⁽⁶³⁾, idet de franske havnes fritagelse for selskabsskat indebærer en forbedring af deres konkurrencemæssige stilling i forhold til en referencesituation, hvori de ville blive beskattet efter de normale vilkår i selskabsbeskatningssystemet ⁽⁶⁴⁾. Tilsvarende skyldes de forskellige selskabsskattesatser i medlemsstaterne udelukkende den manglende harmonisering af den direkte beskatning mellem medlemsstaterne, og de er blot udtryk for, at medlemsstaterne selv har valgt at skattefinansiere visse tjenesteydelser — eller et bestemt niveau af tjenesteydelser — til skatteyderne.
- (90) Fordrejningen af konkurrencevilkårene eller påvirkningen af samhandelen behøver desuden ikke være betydelig eller væsentlig. Påstanden om, at den konkurrenceudsatte trafik er begrænset, påviser således på ingen måde, at der ikke er tale om konkurrencefordrejning, men tyder nærmere på, at der rent faktisk er en mere eller mindre intens konkurrence mellem de franske havne og andre havne i EU. Det forhold, at den samlede aktivitet i små franske havne kun udgør 1 % af den samlede trafik i EU, betyder heller ikke, at deres markedsandel på en eller flere relevante markeder i forbindelse med en analyse af markedsfordrejning er i samme størrelsesorden. Afgørelsen af 11. april 2016, som de franske myndigheder og de interesserede parter henviser til, vedrører desuden foreneligheden af en støtteforanstaltning til investeringer, hvilket betyder, at den omhandlede foranstaltning anerkendes som statsstøtte, der påvirker konkurrencevilkårene og samhandelen mellem medlemsstaterne.
- (91) Selv om »små havne« som defineret af Frankrig ⁽⁶⁵⁾ kun tegner sig for en begrænset andel af trafikken i EU, er det forhold, at den begunstigede virksomhed er af beskeden størrelse, desuden ikke i sig selv nok til at udelukke, at konkurrencevilkårene fordrejes eller trues med at blive fordrejet i det indre marked, navnlig når støttemodtagernes aktiviteter udføres i grænseområder. Bemærkningerne fra CCI de Bayonne Pays Basque, koncessionshaveren for handelshavnen i Bayonne og fiskerihavnen i Saint-Jean-de-Luz/Ciboure — »små havne« i henhold til de franske myndigheders foreslåede definition — viser i øvrigt opfattelsen i disse havne tæt på grænsen, nemlig at der er en egentlig grænseoverskridende konkurrence ⁽⁶⁶⁾. Selv om Kommissionen anerkender, at en fordelagtig foranstaltning i nogle tilfælde ⁽⁶⁷⁾ ikke påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne, baserer den sig i denne forbindelse ikke kun på den begunstigede virksomheds størrelse, men også på en individuel vurdering af en række kriterier ⁽⁶⁸⁾.
- (92) Kommissionen udelukker ikke, at den pågældende foranstaltning i særlige tilfælde kan anses for ikke at påvirke samhandelen, hvis havnene opfylder de betingelser, der er fastlagt i Kommissionens beslutningspraksis.
- (93) Af de årsager, der er anført mere systematisk ovenfor, påvirker den omhandlede foranstaltning imidlertid som en generel ordning for fritagelse for selskabsskat til fordel for alle de enheder, der er nævnt i de ministerielle beslutninger fra 1942 og 1943, samhandelen inden for Unionen og fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene.

5.1.6. Konklusion

- (94) Kommissionen konkluderer derfor, at fritagelsen for selskabsskat til fordel for autonome havne (for størstepartens vedkommende nu kaldet store søhavne), maritime handelskamre, handels- og industrikamre, der driver havnefaciliteter, kommuner, der er indehavere af koncessioner på statsejet offentligt driftsmateriel i søhavne, samt virksomheder, som driver dette materiel på deres vegne, udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

⁽⁶³⁾ Domstolens dom af 10. december 1969, Kommissionen mod Frankrig, forenede sager 6/69 og 11/69, ECLI:EU:C:1969:68, præmis 21. Domstolens dom af 19. maj 1999, Italien mod Kommissionen, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, præmis 21.

⁽⁶⁴⁾ Domstolens dom af 2. juli 1974, Italien mod Kommissionen, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, præmis 36.

⁽⁶⁵⁾ Havne med en trafik, der er lavere end det niveau, der er fastsat i artikel 20, stk. 2, litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU, EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1 (dvs. 0,1 % af den samlede årlige mængde gods, der passerer gennem EU's søhavne).

⁽⁶⁶⁾ CCI'en anfører, at selskabsbeskatningen vil bringe de havne, den forvalter, i fare på grund af deres grænseoverskridende beliggenhed i forhold til Spanien og i nærheden af store spanske havne.

⁽⁶⁷⁾ Jf. navnlig Kommissionens afgørelser af 29. april 2015 i statsstøttesag SA.37432 — Tjekket — Offentlige hospitaler i Hradec Králové (EUT C 203 af 19.6.2015, s. 1), SA.37904 Tyskland — Ärztehaus Durmersheim (EUT C 188 af 26.6.2015, s. 1), SA.33149 Tyskland — Städtische Projektgesellschaft »Wirtschaftsbüro Gaarden — Kiel« (EUT C 188 af 5.6.2015, s. 1).

⁽⁶⁸⁾ På den ene side er det nødvendigt, at den begunstigede havn er helt lokalt baseret, f.eks. når havnen leverer varer eller tjenesteydelser i et begrænset område inden for det nationale område og sandsynligvis ikke vil tiltrække kunder fra andre medlemsstater. På den anden side må foranstaltningen ikke have nogen forventede virkninger — eller endelige marginale virkninger — for de grænseoverskridende investeringer i den pågældende sektor eller for etableringen af virksomheder i det indre marked.

5.2. Foranstaltningens forenelighed med det indre marked

- (95) Det påhviler den berørte medlemsstat at påvise, at statsstøtteforanstaltningerne kan anses for at være forenelige med det indre marked. Som grundlag for foranstaltningens forenelighed henviser de franske myndigheder kun til kompensation for visse opgaver udført af havne i henhold til artikel 106, stk. 2, i TEUF og artikel 107, stk. 3, litra a), i TEUF, hvorimod visse interesserede parter ligeledes henviser til artikel 93 (samordning af transportvæsenet) og artikel 107, stk. 3, litra b), i TEUF (vigtige projekter af fælleseuropæisk interesse).
- (96) For det første bestemmes det i artikel 106, stk. 2, i TEUF, at en kompensation for udførelse af offentlige tjenesteydelsesopgaver kan erklæres forenelig med det indre marked, hvis den opfylder visse betingelser ⁽⁶⁹⁾. I denne forbindelse mener de franske myndigheder og visse interesserede parter, at den omhandlede foranstaltning er forenelig med det indre marked, da den gør det muligt at kompensere for visse opgaver finansieret af havnene, der falder ind under udøvelsen af offentlig myndighed. Kommissionen bemærker imidlertid, at den omhandlede foranstaltning, som knytter støttebeløbet til det genererede overskud, hverken er knyttet eller begrænset til nettoomkostningerne ved varetagelsen af de offentlige tjenesteydelsesopgaver ⁽⁷⁰⁾. Den udspringer heller ikke af et klart mandat til støttemodtagerne om at varetage disse opgaver ⁽⁷¹⁾. Foranstaltningen kan derfor ikke anses for at være kompensation for offentlig tjeneste, som er forenelig med det indre marked, og den er ikke forenelig på grundlag af artikel 106, stk. 2, i TEUF.
- (97) For det andet bestemmes det i artikel 93 i TEUF, at støtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, ligeledes kan erklæres forenelige med det indre marked. Selv om havnene som understreget af repræsentanterne for forvalterne af de franske indlandshavne spiller en vigtig rolle i udviklingen af multimodal transport, er det ikke alle havneinvesteringer, der falder ind under artikel 93 i TEUF, som er begrænset til støtte, der vedrører behovet for samordning af transportvæsenet. Fritagelsen for selskabsskat er desuden ikke en investeringsstøtte, men en driftsstøtte, der ikke er målrettet investeringer. Foranstaltningen begunstiger virksomheder, der har den største fortjeneste og dermed på forhånd har en større kapacitet til at akkumulere fortjeneste og således til at finansiere investeringer. Foranstaltningen er heller ikke målrettet godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, som forklaret ovenfor. Fordelen ved en regulær selskabsskattefritagelse er desuden ikke begrænset til det beløb, der er nødvendigt for at sikre en samordning af transportvæsenet eller godtgørelsen for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, og garanterer dermed ikke overholdelsen af proportionalitetsprincippet. Den har desuden ingen klart identificeret tilskyndende virkning, navnlig fordi fritagelsen er mere til gavn for rentable havne, der har flest midler — og mindst behov for incitamenter. Derfor finder artikel 93 i TEUF ikke anvendelse.
- (98) Ifølge traktatens artikel 107, stk. 3, litra b), kan støtte, der kan fremme virkeliggørelsen af vigtige projekter af fælleseuropæisk interesse for det tredje ligeledes betragtes som forenelig med det indre marked. I denne forbindelse mener repræsentanterne for en række forvaltere af indlandshavne i Frankrig generelt, at selskabsskattefritagelsen er omfattet af anvendelsesområdet for denne artikel. Af samme grunde som ovenfor kan denne argumentation ikke godtages. Den omhandlede foranstaltning er ikke rettet mod gennemførelsen af et vigtigt projekt af fælleseuropæisk interesse, og den står ikke i rimeligt forhold til omkostningerne ved et sådant projekt. Det er tale om en fordel for havne alene af den grund, at de genererer overskud, og det forhold, at de bidrager til virkeliggørelsen af et vigtigt projekt af fælleseuropæisk interesse, er irrelevant i denne sammenhæng.
- (99) For det fjerde kan støtte til fremme af »den økonomiske udvikling [...] i de områder, der er nævnt i artikel 349, under hensyn til deres strukturelle, økonomiske og sociale situation« betragtes som forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra a), i TEUF. De franske myndigheder og flere oversøiske interesserede parter henviser til denne bestemmelse i forbindelse med oversøiske havne. Den omhandlede foranstaltning er imidlertid ikke rettet mod de pågældende regioner.

⁽⁶⁹⁾ Jf. meddelelse fra Kommissionen om anvendelsen af Den Europæiske Unions statsstøtteregele på kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse – 2012/C 8/02 (EUT C 8 af 11.1.2012, s. 4). Jf. ligeledes Kommissionens afgørelse 2012/21/EU af 20. december 2011 om anvendelse af bestemmelserne i artikel 106, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 7 af 11.1.2012, s. 3).

⁽⁷⁰⁾ Jf. forslag til afgørelse fra generaladvokat Kokott i sag C-74/16, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania mod Ayuntamiento de Getafe, ECLI:EU:C:2017:135, præmis 75.

⁽⁷¹⁾ Artikel L. 5312-2 i transportloven, hvor der henvises til en liste over opgaver, der skal varetages af store havne, vedrører kun store søhavne. Den fastsætter ikke parametrene for beregning af kompensationen eller de foranstaltninger, der skal træffes for at undgå overkompensation.

- (100) Selv om foranstaltningen kun er til gavn for havne i de regioner, der er nævnt i artikel 349 i TEUF, har den ikke til formål at fremme den økonomiske udvikling i disse regioner eller at kompensere for deres ugunstige strukturelle situation, da den kun indrømmer en bestemt type virksomheder i transportsektoren, uanset virksomhedernes aktiviteter, en sektorbestemt fordel. Frankrig påviser ikke, at foranstaltningen vil indvirke på prisen på indførte varer, og det kan i denne henseende bemærkes, at nogle overskudsgivende oversøiske havne udbetaler udbytte til staten ⁽⁷²⁾ og således som udgangspunkt har mulighed for at nedsætte havneafgifterne, hvis de blev anset for at være en hæmsko for den økonomiske udvikling i de pågældende regioner. Selskabsskattefritagelsen kan således have indflydelse på forskellige pengestrømme (navnlig udbytte), men ikke nødvendigvis på prisen på indførte varer. Frankrig anfører i denne forbindelse ikke, at havnene befinder sig i en særlig ugunstig situation i forhold til andre virksomheder i de regioner, der er nævnt i artikel 349. Selve foranstaltningens karakter og funktion (fordel forbeholdt visse virksomheder, uanset deres aktivitet, i forhold til overskud snarere end behov og ikke begrænset til et veldefineret formål, hvis opfyldelse kunne indebære et finansielt incitament) er klart i strid med de skatteordninger for driftsstøtte, som de interesserede parter henviser til, og som Kommissionen har godkendt. Fiskale støtteforanstaltninger til investeringer eller nulsatsen for moms er reelt generelle foranstaltninger, der uden forskelsbehandling finder anvendelse på virksomheder i de regioner, der er nævnt i artikel 349 i TEUF.
- (101) I modsætning til, hvad GPM de Guadeloupe har gjort gældende, finder den reviderede generelle gruppefritagelsesforordning ⁽⁷³⁾, som i et vist omfang dækker driftsstøtte til oversøisk transport, desuden ikke anvendelse på den omhandlede foranstaltning. Forordningens artikel 15, stk. 4, finder nemlig kun anvendelse på foranstaltninger, hvis beløb er begrænset i forhold til visse indikatorer (bruttoværditilvækst, arbejdskraftomkostninger, omsætning), hvilket ikke er tilfældet for en fritagelse for selskabsskat.
- (102) Den omhandlede foranstaltning kan derfor ikke erklæres forenelig med det indre marked efter artikel 107, stk. 3, litra a), i TEUF.
- (103) For det femte, og selv om hverken de franske myndigheder eller de interesserede parter har påberåbt sig artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF, undersøger Kommissionen, om den omhandlede foranstaltning vil kunne »fremme udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner« uden at ændre samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse. Af de grunde, der allerede er anført ovenfor (fravær af proportionalitet, fravær af tilskyndende virkning og fravær af et klart defineret mål af almen interesse), vurderer Kommissionen imidlertid, at artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF ikke finder anvendelse.
- (104) Selv om nogle interesserede parter mener, at ophævelse af foranstaltningen vil få betydning for havnenes investeringskapacitet, understreger Kommissionen endelig, at foranstaltningen ikke er rettet mod investeringer ⁽⁷⁴⁾.

5.3. Eksisterende støtte eller ny støtte

- (105) I overensstemmelse med artikel 1, litra b), nr. i), i procedureforordningen udgør støtteordninger, der blev iværksat inden traktatens ikrafttræden, eksisterende støtte.
- (106) Da den pågældende skattefritagelse trådte i kraft i 1942 og ikke er blevet væsentligt ændret siden, er Kommissionen af den opfattelse, at denne foranstaltning udgør en eksisterende støtteordning.

6. ANMODNINGERNE OM SUSPENSION AF PROCEDUREN

- (107) I medfør af de forpligtende beføjelser, som Kommissionen tillægges ved artikel 107 og 108 i TEUF, skal Kommissionen hurtigt bringe statsstøtte, der anses for at være uforenelig med det indre marked, til ophør og genoprette en effektiv konkurrence.

⁽⁷²⁾ GPM de Guadeloupe skal betale 1,196 mio. EUR i 2016 (jf. bekendtgørelse af 18. februar 2016 offentliggjort i Frankrigs statstidende nr. 0048 af 26. februar 2016).

⁽⁷³⁾ Den reviderede forordning blev offentliggjort den 20. juni 2017, jf. Kommissionens forordning (EU) 2017/1084 af 14. juni 2017 om ændring af forordning (EU) nr. 651/2014 for så vidt angår støtte til havne- og lufthavnsinfrastruktur, anmeldelsestærskler for støtte til kultur og bevarelse af kulturarv samt støtte til sportsinfrastruktur og multifunktionel infrastruktur til rekreative aktiviteter samt regionale driftsstøtteordninger for regionerne i den yderste periferi og om ændring af forordning (EU) nr. 702/2014 for så vidt angår beregning af støtteberettigede omkostninger (EUT L 156 af 20.6.2017, s. 1).

⁽⁷⁴⁾ Andre foranstaltninger, som er rettet mod investeringer og opfylder forenelighedskriterierne (navnlig eksistensen af en almen interesse, foranstaltningens egnethed og proportionalitet), kunne derimod på visse betingelser erklæres forenelige med det indre marked.

- (108) I overensstemmelse med procedureforordningens artikel 9, stk. 6, skal Kommissionen vedtage en endelig afgørelse, så snart den tvivl, der er rejst i indledningsafgørelsen, er fjernet. Hvis Kommissionen på dette trin af proceduren vurderer, at der er ydet uforenelig støtte til visse virksomheder, kan den i princippet ikke suspendere den igangværende undersøgelsesprocedure eller indrømme en overgangsperiode. Dette ville desuden afføde en længere periode med udbetaling af den uforenelige støtte, hvilket også ville være urimeligt over for de konkurrenter, som ikke får støtte eller et lavere støttebeløb. Kommissionen bemærker i den henseende, at de nederlandske havne, som har været pålagt selskabsskat siden 1. januar 2017, anmoder den om hurtigt at pålægge de franske havne at betale selskabsskat.
- (109) Som påpeget ovenfor berettiger den eventuelle forekomst af statsstøtte til andre havne i andre medlemsstater ikke, at proceduren suspenderes, og en fortsat udbetaling af den uforenelige støtte i denne periode. Følgende understreges: »virkningerne på samhandelen mellem medlemsstaterne af flere konkurrencefordrejninger ophæver ikke hinanden gensidigt, men kumuleres, hvilket øger de skadelige virkninger for det fælles marked«⁽⁷⁵⁾. En suspension af proceduren og ophævelse af skattefritagelserne for de franske havne ville desuden forlænge de aktuelle fordrejninger mellem havnene i Nordeuropa, da de nederlandske havne har afskaffet disse skattefordele pr. 1. januar 2017.
- (110) Endelig er det forhold, at den procedure, som Kommissionen har iværksat vedrørende beskatningsordningen for de nederlandske havne⁽⁷⁶⁾, har taget længere tid end proceduren vedrørende de franske havne, ikke et relevant argument til støtte for anmodningen om en overgangsperiode i den foreliggende sag. Kommissionen behandler alle sagerne retfærdigt og hver sag ud fra dens særlige karakter. Kommissionen bestræber sig således på at fastsætte fristen for gennemførelse af Kommissionens afgørelser, således at medlemsstaten har mulighed for at gennemføre afgørelsen inden for en rimelig frist henset til sagens omstændigheder, og ikke for at give de pågældende virksomheder mulighed for at drage fordel af støtteordninger, som er erklæret uforenelige, i længere tid.
- (111) Endelig har Frankrig ikke præciseret, hvorfor revisionen af den generelle gruppefritagelsesforordning og forslaget til forordning om havnetjenester nødvendiggør en suspension af proceduren. Under alle omstændigheder blev den reviderede generelle gruppefritagelsesforordning — der ikke omfatter regulære fritagelser for selskabsskat — vedtaget den 17. maj 2017. Forordningen om havnetjenester, der blev vedtaget den 15. februar 2017⁽⁷⁷⁾, har ikke til formål at påvirke og påvirker heller ikke Kommissionens foranstaltninger i henhold til artikel 107 og 108 i TEUF.
- (112) Det er derfor ikke relevant at suspendere proceduren.

7. DE NEDERLANDSKE HAVNES ANMODNINGER

- (113) For så vidt angår de nederlandske havnes anmodning om at udskyde indførelsen af selskabsbeskatningen af disse havne, minder Kommissionen om, at nærværende procedure ikke vedrører de nederlandske havne, men de [franske]⁽⁷⁸⁾ havne. I sin endelige afgørelse i sag SA.25338 om de nederlandske havne⁽⁷⁸⁾ afviste Kommissionen i øvrigt at udskyde selskabsbeskatningen af de nederlandske havne af de samme principielle grunde som dem, den har gjort rede for i nærværende afgørelse. Selskabsbeskatningen af de nederlandske havne udspringer i øvrigt af nederlandsk national ret, og Kommissionen kan under alle omstændigheder i henhold til artikel 107 i TEUF ikke pålægge en medlemsstat at ændre sin lovgivning for at tildele statsstøtte til visse erhvervsdrivende.

8. KONKLUSION

- (114) Fritagelsen for selskabsskat til fordel for de enheder, der er nævnt i de ministerielle beslutninger af 11. august 1942 og 27. april 1943 (autonome havne — for størstepartens vedkommende nu kaldet store søhavne — maritime handelskamre, handels- og industrikamre, der driver havnefaciliteter, kommuner, der er indehavere af koncessioner på statsejet offentligt driftsmateriel i søhavne, samt virksomheder, som driver dette materiel på deres vegne), udgør en eksisterende statsstøtteordning, som er uforenelig med det indre marked.

⁽⁷⁵⁾ Domstolens dom af 22. marts 1977 i sag 78/76, Steinike og Weinlig mod Tyskland, ECLI:EU:C:1977:52, præmis 24.

⁽⁷⁶⁾ Jf. endelig afgørelse i statsstøttesag SA.25338 (EUT L 113 af 27.4.2016, s. 148).

⁽⁷⁷⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352 af 15. februar 2017 om opstilling af rammer for levering af havnetjenester og fælles regler om finansiel gennemsigtighed for havne (EUT L 57 af 3.3.2017, s. 1).

⁽⁷⁸⁾ Kommissionens afgørelse af 21. januar 2016 i statsstøttesag SA.25338 (2014/C ex E 3/2008 ex CP 115/2004) — Nederlandene — Fritagelse af offentlige virksomheder for selskabsskat (EUT L 113 af 27.4.2016, s. 148).

- (115) De franske myndigheder skal derfor ophæve den omhandlede selskabsskattefritagelse og pålægge de omhandlede enheder selskabsskat. Denne foranstaltning skal vedtages inden udgangen af indeværende kalenderår, hvori denne afgørelse vedtages, og finder anvendelse på senest de indtægter, der skabes ved økonomiske aktiviteter fra begyndelsen af regnskabsåret efter vedtagelsen —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Fritagelsen for selskabsskat til fordel for autonome havne (for størstepartens vedkommende nu kaldet store søhavne), maritime handelskamre, handels- og industrikamre, der driver havnefaciliteter, kommuner, der er indehavere af koncessioner på statsejet offentligt driftsmateriel i søhavne, samt virksomheder, som driver dette materiel på deres vegne, udgør en eksisterende statsstøtteordning, som er uforenelig med det indre marked.

Artikel 2

1. Frankrig forpligtes til at ophæve den i artikel 1 nævnte fritagelse for selskabsskat og at pålægge de enheder, til fordel for hvem fritagelsen gælder, selskabsskat.
2. Den foranstaltning, hvorved Frankrig efterlever de forpligtelser, der udspringer af stk. 1, skal vedtages inden udgangen af indeværende kalenderår, hvori denne afgørelse vedtages. Denne foranstaltning finder anvendelse senest på de indtægter, der skabes ved økonomiske aktiviteter fra begyndelsen af regnskabsåret efter vedtagelsen.

Artikel 3

Frankrig underretter senest to måneder efter meddelelsen af denne afgørelse Kommissionen om de foranstaltninger, der er truffet for at efterkomme denne.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. juli 2017.

På Kommissionens vegne
Margrethe VESTAGER
Medlem af Kommissionen
