

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

LA COMISIÓN EUROPEA,

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

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

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

Considerando lo siguiente:

**1. PROCEDIMIENTO**

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

<sup>(1)</sup> DO C 302 de 19.8.2016, p. 23.

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

<sup>(3)</sup> DO C 302 de 19.8.2016, p. 23.

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

## 2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA Y SU CONTEXTO

### 2.1. Propiedad y explotación de los puertos de Francia

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

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

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

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

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

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

### 3. MOTIVOS PARA INCOAR EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL

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

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

#### 4.1. Empresas/actividades económicas

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

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

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

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

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

#### 4.1.2. Actividades no económicas

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

#### 4.2. Ventaja económica

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

#### 4.3. Selectividad

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

(\*\*\*) Corrección de un error material.

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

(8) DO C 262 de 19.7.2016, p. 1.

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

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

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

#### 4.5. Compatibilidad

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

<sup>(9)</sup> *Journal officiel de la République française* de 21.4.2012, p. 7198.

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

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

#### 4.6. Calendario del procedimiento

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

### 5. EVALUACIÓN DE LAS MEDIDAS

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

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

##### 5.1.1. Empresas/actividades económicas

##### 5.1.1.1. Información general

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 5.1.1.2. Acceso a la infraestructura portuaria en general

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 5.1.1.4. Operaciones de dragado

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

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

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

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

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

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

<sup>(39)</sup> Cf. apartados 5 y 7 de los criterios de evaluación de las infraestructuras portuarias ([http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/modernisation/grid\\_ports\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_ports_en.pdf)).

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

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

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

#### 5.1.1.6. Conclusión

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

#### 5.1.2. Fondos estatales e imputabilidad de la medida al Estado

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

#### 5.1.3. Ventaja económica

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

<sup>(42)</sup> Véase el apartado 207 de la Comunicación de 19 de julio de 2016.

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

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

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

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

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

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

#### 5.1.4. *Selectividad*

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

#### *Sistema de referencia*

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

#### *Excepción al sistema de referencia*

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

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

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

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

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

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

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

*Justificación basada en la naturaleza y la economía del sistema*

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

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

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

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

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

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

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

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

- (79) Para que una medida pueda considerarse ayuda estatal, debe afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros de la Unión Europea y falsear o amenazar con falsear la competencia. Ambos criterios están estrechamente relacionados.
- (80) Como recuerda el Tribunal concretamente en la sentencia *Eventech* <sup>(57)</sup>,

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

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

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

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

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

- (81) En la sentencia *Wam* <sup>(58)</sup>, destacó en particular lo siguiente:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 5.1.6. Conclusión

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

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

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

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

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

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

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

## 5.2. Compatibilidad de la medida con el mercado interior

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

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

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

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

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

### 5.3. Clasificación como nueva ayuda o ayuda existente

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

## 6. SOLICITUDES DE SUSPENSIÓN DEL PROCEDIMIENTO

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

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

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

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

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

## 7. SOLICITUDES DE LOS PUERTOS NEERLANDESES

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

## 8. CONCLUSIÓN

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

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

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

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

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

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

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

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

*Artículo 2*

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

*Artículo 3*

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

*Artículo 4*

El destinatario de la presente Decisión será la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 27 de julio de 2017.

*Por la Comisión*  
Margrethe VESTAGER  
*Miembro de la Comisión*

---