

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2017/2116,
annettu 27 päivänä heinäkuuta 2017,
tukiohjelmasta SA.38398 (2016/C, ex 2015/E), jonka Ranska on toteuttanut – Satamien verotus
Ranskassa

(tiedoksiannettu numerolla C(2017) 5176)

(Ainoastaan ranskankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ⁽¹⁾ ja on ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

- (1) Komission yksiköt lähettivät 3 päivänä heinäkuuta 2013 kaikille jäsenvaltioille niiden satamien toimintaa ja verotusta koskevan kyselyn saadakseen yleiskuvan tilanteesta ja selkeyttääkseen satamien asemaa suhteessa unionin valtiontukisäännöstöön. Ranskan viranomaiset vastasivat 25 päivänä lokakuuta 2013 päivätyllä kirjeellä. Komission yksiköt pyysivät lisätietoja Ranskan satamiin soveltaman yhtiöverotuksen säännöistä 3 päivänä helmikuuta 2014 päivätyllä kirjeellä. Ranskan viranomaiset antoivat vastauksen 1 päivänä huhtikuuta 2014 päivätyssä kirjeessä.
- (2) Komissio antoi 9 päivänä heinäkuuta 2014 päivätyllä kirjeellä Ranskan viranomaisille neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589 ⁽²⁾, jäljempänä 'menettelyasetus', 21 artiklan mukaisesti alustavan arvionsa Ranskan satamien verotusta koskevista säännöistä. Kirjeessä todettiin komission katsovan, että asianomaisissa valtiontukisäännöissä oli kyse voimassa olevasta tuesta, ja tarkennettiin, mistä syistä komissio katsoi, että kyseiset säännöt eivät soveltuneet sisämarkkinoille. Komissio tarjosi Ranskan viranomaisille mahdollisuuden esittää huomautuksensa tästä alustavasta arviosta. Ranskan viranomaiset esittivät huomautuksensa 7 päivänä marraskuuta 2014 päivätyssä kirjeessä. Komission yksiköiden ja Ranskan viranomaisten välillä pidettiin kokous 12 päivänä joulukuuta 2014. Ranskan viranomaiset lähettivät komissiolle lisähuomautuksia 15 päivänä tammikuuta 2015. Komission yksiköt ilmoittivat 1 päivänä kesäkuuta 2015 päivätyllä kirjeellä Ranskan viranomaisille, että komission kanta oli edelleen tässä vaiheessa sama kuin 9 päivänä heinäkuuta 2014 päivätyyn kirjeeseen alustavassa arvioissa.
- (3) Komissio vahvisti kantansa 21 päivänä tammikuuta 2016 päivätyssä kirjeessä ja ehdotti aiheellisina toimenpiteinä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 108 artiklan 1 kohdan ja menettelyasetuksen 22 artiklan mukaisesti, että Ranskan viranomaiset poistavat yhtiöverosta (impôt sur les sociétés, IS) annetun vapautuksen, josta satamat saavat etua kilpailussa taloudellisesta toiminnasta saatavista tuloista, verovuoden 2017 alusta alkaen. Ranskan viranomaisia kehoitettiin hyväksymään komission ehdotus ehdoitta ja yksiselitteisesti seuraavien kahden kuukauden kuluessa menettelyasetuksen 23 artiklan 1 kohdan mukaisesti.
- (4) Ranskan viranomaiset toimittivat komissiolle huomautuksensa 11 päivänä huhtikuuta 2016 päivätyllä kirjeellä. Ranskan viranomaisten ja komission yksiköiden välillä pidettiin kokous 27 päivänä kesäkuuta 2016.
- (5) Koska Ranskan viranomaiset eivät vastauksessaan hyväksyneet ehdotusta aiheellisiksi toimenpiteiksi ehdoitta ja yksiselitteisesti, komissio päätti 8 päivänä heinäkuuta 2016 päivätyssä kirjeessä aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa määrätyn menettelyn menettelyasetuksen 23 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Komission päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ⁽³⁾. Komissio kehotti Ranskaa esittämään huomautuksensa päätöksen sisällöstä. Lisäksi se kehotti asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa kyseisestä toimenpiteestä.

⁽¹⁾ EUVL C 302, 19.8.2016, s. 23.

⁽²⁾ Neuvoston asetukset (EU) 2015/1589, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2015, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 248, 24.9.2015, s. 9).

⁽³⁾ EUVL C 302, 19.8.2016, s. 23.

- (6) Ranska toimitti huomautuksensa komissiolle 19 päivänä syyskuuta 2016 päivätyllä kirjeellä.
- (7) Komissio vastaanotti huomautuksia seuraavilta asianomaisilta osapuolilta: suuret merisatamat Manner-Ranskassa (Le Havre, Rouen, Dunkerque) ja merentakaisilla alueilla (Ranskan Guayana, Guadeloupe), teollisuus- ja kauppakamarit, satamien hallintoelimet (Brestin teollisuus- ja kauppakamari, Baskimaan Bayonnen teollisuus- ja kauppakamari), ammatilliset yhdistykset ja satamia ja yleisesti merenkulkualaa edustavat tahot (Ranskan sisäsatamia edustava yhdistys Association française des ports intérieurs, AFPI; vesiliikenteen edistämisen yhdyskomitea Provoideau; Ranskan satamien liitto Union des ports de France, UPF; Ranskan meri-instituutti Institut français de la mer), alueelliset yhteisöt (Guadeloupen departementti, Guadeloupen alue, Bretagnen alue) ja viittä Alankomaiden julkista merisatamaa edustava Rotterdamin satama.
- (8) Komissio toimitti nämä huomautukset Ranskalle tarjoten sille mahdollisuuden kommentoida niitä. Komissio vastaanotti Ranskan huomautukset 3 päivänä marraskuuta 2016 päivätyssä kirjeessä. Ranskan viranomaisten ja komission yksiköiden välillä pidettiin kokous 16 päivänä marraskuuta 2016.

2. TOIMENPITEEN JA SEN TAUSTAN KUVAUS

2.1 Ranskan satamien omistus ja ylläpito

- (9) Ranskan satamajärjestelmän satamista (kalastussatamista, kauppasatamista ja venesatamista) osa kuuluu valtiolle (yhtäältä suuret merisatamat, joista aiemmin käytettiin nimitystä ”itsenäiset satamat”, toisaalta suuret jokisatamat, erityisesti Pariisin ja Strasbourgin itsenäiset satamat) ja osa alueellisille yhteisöille. Vaikka Ranska katsoo, että riidanalainen toimenpide koskee ensi sijassa kalastus- ja kauppasatamia, yhtiöverovapautuksen piiriin kuuluvat yksiköt (kuten teollisuus- ja kauppakamarit) voivat ylläpitää myös venesatamia, joten ne kuuluvat niin ikään tämän menettelyn alaan.
- (10) Suuret merisatamat, joita nimitettiin vuoden 2008 uudistukseen asti ”itsenäisiksi satamiksi”⁽⁴⁾, ovat valtion julkisia laitoksia. Ne hoitavat yli 80 prosenttia tavarankuljetuksista Ranskassa. Ranskan mukaan suurilla merisatamilla on seuraavat tehtävät: satamakonttorien välityksellä hoidettava meriliikenteen ohjaus ja poliisitoini satama-alueilla ja niiden sisääntuloväylillä, satamainfrastruktuurien kunnostus ja ylläpito, satamaomaisuuden hallinnointi ja hyödyntäminen, sataman toiminnan yleinen edistäminen, satamapalveluiden tarjonnan kehittäminen ja sataman yhteyksien kehittäminen sisämaan rautatie- ja jokiliikenteeseen. Tällaisilla satamilla on taloudellinen autonomia.
- (11) Suurten merisatamien ylläpito kuuluu valtiolle. Niillä on julkinen tilinpitäjä, ja valtion edustajat valvovat niiden toimintaa. Ranska toteaa, että sen jälkeen, kun ahtaustoiminnot siirrettiin yksityisen sektorin vastuulle vuoden 2008 uudistuksessa, suurten merisatamien tärkeimmät tehtävät ovat kohdistuneet yhtäältä sataman turvallisuus-toimintoihin ja satamapoliisin toimintaan ja toisaalta satamaomaisuuden kunnostustoimiin. Uudistuksesta saakka satamaomaisuus on ollut satamien omassa omistuksessa.
- (12) Valtion julkiset laitokset ylläpitävät itsenäisiä jokisatamia eli Pariisin itsenäistä satamaa ja Strasbourgin itsenäistä satamaa. Muita jokisatamia hallinnoivat käyttöoikeuden saaneet toimijat (yleensä teollisuus- ja kauppakamarit).
- (13) Alueellisille yhteisöille kuuluvat paikalliset satamat – joista käytetään nimitystä ”ports décentralisés” – toimivat yhteisöjen valvonnassa, ja niiden ylläpito on yleensä annettu teollisuus- ja kauppakamarien tai merenkulun kauppakamarien⁽⁵⁾ tehtäväksi. Ranskan mukaan nämä satamat ovat yleensä pienikokoisia ja niiden toiminta on paikallista.

2.2 Satamiin sovellettavat yhtiöverosäännöt

- (14) Ranskan yleisen verolain (code général des impôts, CGI) 205 §:n, 206 §:n 1 momentin ja 1654 §:n säännösten mukaisesti yksityisoikeudelliset ja julkisoikeudelliset oikeushenkilöt, jotka harjoittavat liiketoimintaa tai tuottoisaa toimintaa, ovat velvollisia suorittamaan yhtiöveroa. Lisäksi yleisen verolain liitteessä 4 olevan 165 §:n mukaan julkiset laitokset, jotka ovat luonteeltaan teollisia tai kaupallisia, ovat velvollisia suorittamaan kaikkia niitä välittömiä veroja ja muita vastaavia veroja, joita sovelletaan samankaltaisiin yksityisiin yrityksiin. Saman lain liitteessä 4 olevassa 167 §:ssä tarkennetaan, että nämä säännökset koskevat erityisesti ”teollisuus- ja kauppakamareita” ja ”itsenäisiä satamia” (joista on vuodesta 2008 alkaen käytetty nimitystä ”suuret merisatamat” tiettyjä satamia, kuten Pariisin ja Strasbourgin itsenäisiä satamia, lukuun ottamatta).

⁽⁴⁾ Ks. komission päätös, annettu 29 päivänä kesäkuuta 2011, toimenpiteestä SA.27106 (C 13/09 – ex N 614/08), jonka Ranska aikoo toteuttaa satama-alalla (EUVL L 221, 27.8.2011, s. 8).

⁽⁵⁾ Tällä tarkoitetaan kauppakamareita, jotka sijaitsevat merenrantakaupungeissa, ja kauppakamareita, jotka ovat saaneet oikeuden käyttää jonkin merisataman välineistöä, olipa niiden maantieteellinen sijainti mikä tahansa.

- (15) Kahden 11 päivänä elokuuta 1942 ja 27 päivänä huhtikuuta 1943 tehdyn ministeriön päätöksen ⁽⁶⁾ nojalla seuraavat tahot on kuitenkin vapautettu yhtiöverosta: "itsenäiset satamat, merenkulun kauppakamarit, satamalaitteita hallinnoivat teollisuus- ja kauppakamarit, kunnat, joilla on oikeus käyttää merisatamien valtion omistuksessa olevaa julkista välineistöä, sekä yritykset, joille ne ovat voineet luovuttaa oikeutensa tämän välineistön hyödyntämiseen". Tämä vapautus koskee yleisesti kaikkia "satamatoiminnassa tarvittavia tai tästä toiminnasta suoraan riippuvaisia kiinteistöjä ja palveluita". Veroasiakirjoissa tarkennetaan, "että edellä mainittua päätöstä [11 päivänä elokuuta 1942 tehtyä päätöstä] on aiheellista soveltaa vapaasti ja vapauttaa verosta ei ainoastaan ne palvelut, jotka ovat kiistatta merenkulun palveluita, vaan myös sellaiset merenkulun kauppakamareiden laitteet, jotka eivät ole varsinaisia satamalaitteita mutta liittyvät kuitenkin satamatoimintaan eivätkä olisi olemassa ilman sitä" ja että "rahoitustuotot, joita itsenäiset satamat ja merenkulun teollisuus- ja kauppakamarit saavat merenkulun teollisten ja kaupallisten laitteiden hyödyntämisestä peräisin olevien summien sijoittamisesta" vapautetaan niin ikään yhtiöverosta.

3. MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISEN SYYT

- (16) Komissio huomautti 8 päivänä heinäkuuta 2016 päivätyssä kirjeessään, että Ranskan viranomaiset eivät olleet hyväksyneet komission 21 päivänä tammikuuta 2016 päivätyssä kirjeessä esittämää aiheellisten toimenpiteiden toteutusaiakataulua. Vaikka Ranskan viranomaiset totesivatkin lähtökohtaisesti, että ne eivät periaatteessa vastusta komission ehdottamia toimenpiteitä, ne vaikuttivat asettavan pienten satamien osalta kyseenalaiseksi komission tekemän luokittelun, jonka mukaan kyse on valtiontuesta. Komissio katsoi, että Ranskan viranomaiset eivät olleet hyväksyneet ehdotta, yksiselitteisesti ja kokonaisuudessaan komission 21 päivänä tammikuuta 2016 ehdottamia aiheellisia toimenpiteitä.
- (17) Koska komissio yhä katsoi, että satamien nauttimassa vapautuksessa yhtiöverosta oli kyse – sikäli kuin satamilla on taloudellista toimintaa – voimassa olevasta valtiontukiohjelmasta ja että sillä oli epäilyksiä tukiohjelman soveltuvuudesta sisämarkkinoille, se päätti aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa säädetyn menettelyn menettelyasetuksen 23 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

4. RANSKAN VIRANOMAISTEN JA ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISEN JOHDOSTA

4.1 Yritykset / taloudellinen toiminta

- (18) Tietyt Ranskan merisatamien ylläpitäjät ja satamien hallintoelinten edustajat, erityisesti Le Havren suuri merisatama, Brestin teollisuus- ja kauppakamari ja Ranskan satamien liitto, katsovat, että satamat eivät ole SEUT-sopimuksen 10 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja "yrityksiä". Ranskan viranomaiset jakavat tämän näkemyksen ja lisäävät, että satamat "eivät ole tavanomaisia yrityksiä" vaan "muita yrityksiä palvelevia toimijoita" ja että "se, että Euroopan unionin toiminnasta tehtyyn sopimukseen sisällytettiin erillinen artikla [93 artikla] kuljetusalan valtiontukien käsittelystä, osoittaa, että Euroopan lainsäätävä halusi ottaa huomioon tämän alan erityisluonteen".

4.1.1 Yleishyödyllinen tai valtion keskeisiin tehtäviin kuuluva toiminta

- (19) Brestin teollisuus- ja kauppakamarin mukaan satamilla on yleishyödyllistä palvelutoimintaa, joka ei ole taloudellista, ja julkisella viranomaisella on yksinomainen toimivalta määrittellä yleishyödyllisen toiminnan laajuus. SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohtaa ei sovelleta silloin, kun valtio "käyttää julkista valtaa", ja tämä pätee satamiin, sillä niillä on täytäntöönpanotoimintaa, jonka valtio on lain nojalla niille siirtänyt. Brestin teollisuus- ja kauppakamarin mukaan 11 päivänä elokuuta 1942 ja 27 päivänä huhtikuuta 1943 tehdyissä ministeriön päätöksissä sovelletaan Ranskan yleisen verolain liitteessä 4 olevaa 165 §:ää ja todetaan, että satamatoiminta ei ole tuottoisaa.
- (20) Ranskan satamien liitto ja Le Havren suuri merisatama lisäävät, että tietyt Ranskan satamat ovat elintärkeitä rakenteita, "joiden toimintakyvyttömyys uhkaisi heikentää olennaisesti kansakunnan taisteluvälmiyttä tai taloudellista potentiaalia, turvallisuutta tai selviytymiskykyä" Ranskan maanpuolustuslain L. 1332-1 §:ssä tarkoitetulla tavalla, joten ne ovat valtion keskeisiin tehtäviin kuuluvaan toimintaan tarkoitettuja infrastruktuureita.
- (21) Le Havren suuri merisatama nostaa esiin asian C-276/97 ja korostaa, että suuret merisatamat ovat julkisoikeudellisia elimiä, jotka harjoittavat toimintaansa omassa erityisessä järjestelmässään, jonka syntyprosessi, valvonta, hallinto ja tuloerät eroavat muista järjestelmistä. Koska suuret merisatamat ovat "julkisoikeudellisia elimiä", jotka harjoittavat toimintaansa "julkisina viranomaisina", ne täyttäisivät ehdot, joiden nojalla ne voitaisiin vapauttaa arvonlisäverosta kuudennen arvonlisäverodirektiivin 4 artiklan 5 kohdan mukaisesti.

⁽⁶⁾ Ks. Ranskan veroasiakirjat BOI-IS-CHAMP-30-60, 230 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

- (22) Tämän lisäksi Ranskan viranomaiset ja monet satamien hallintoelimet katsovat, että ruoppaustoimet – sekä satamissa että niiden ulkopuolella – ovat muuta kuin taloudellista toimintaa ja että komissio on todennut tämän 20 päivänä lokakuuta 2004 asiassa N 520/200[3] (***)⁽⁷⁾ tekemässään päätöksessä, jäljempänä '20 päivänä lokakuuta 2004 tehty päätös'. Ne selittävät, että tämä toiminta mahdollistaa liikennöinnin kaikissa terminaaleissa ja on välttämätöntä sen varmistamiseksi, että kaikilla toimijoilla on tarvittaessa turvallinen pääsy sataman laivaväyliin ja satama-altaisiin, ja mahdollistaa näin ollen kaikkien alusten vapaan liikkumisen. Ruoppaus hyödyttäisi erotuksetta kaikkia asianomaisen liikennöntialueen toimijoita ja siten koko merenkulkuyhteisöä.

4.1.2 Muu kuin taloudellinen toiminta

- (23) Le Havren suuri merisatama huomauttaa, että satamamaksujen rakenteesta päätetään kansallisella tasolla ja että yhteisöjen tuomioistuin on asiassa C-343/95 painottanut erityisesti sitä seikkaa, että julkinen viranomainen hyväksyy käyttömaksut. Se katsoo, että kaikki suurille merisatamille Ranskan liikennelain L. 5312-2 §:llä annetut tehtävät ovat komission päätöskäytännön mukaan luonteeltaan muita kuin taloudellisia – se viittaa erityisesti 20 päivänä lokakuuta 2004 tehtyyn päätökseen ja päätöksiin, jotka mainitaan komission valtiontuen käsitteestä 19 päivänä heinäkuuta 2016 antaman tiedonannon⁽⁸⁾, jäljempänä '19 päivänä heinäkuuta 2016 annettu tiedonanto', 17 kohdan a ja f alakohdassa. Se toteaa, että vuoden 2008 uudistuksen jälkeen suuret merisatamat eivät ole voineet hyödyntää julkista välineistöä muuta kuin poikkeustapauksissa ja että vain kyseinen toiminta olisi ollut luonteeltaan sellaista, että sitä olisi voitu pitää taloudellisena toimintana.
- (24) Le Havren suuri merisatama ja Brestin teollisuus- ja kauppakamari katsovat, että mikäli satamilla olisi muun toimintansa ohella vielä jonkinlaista taloudellista toimintaa, se luokiteltaisiin joka tapauksessa oheistoiminnaksi, joten tällaista toimintaa ei pitäisi katsoa 19 päivänä heinäkuuta 2016 annetun tiedonannon 18 ja 207 kohdan mukaisesti taloudelliseksi toiminnaksi.
- (25) Ranskan sisäsatamien yhdistys AFPI toteaa, että satamilla investointien tuoton varmistaminen, joka on perinteisissä yrityksissä investointipäätösten tärkein päämäärä, on toissijainen tavoite, sillä ne tavoittelevat ensi sijassa yleistä etua. AFPI katsoo, että komissio on itse todennut 20 päivänä lokakuuta 2004 tehdyssä päätöksessä, että satamainfrastruktuurihankkeisiin "ei koskaan ryhdyttäisi pelkästään kaupallisiin perusteisiin". Se lisää, että kilpailulainsäädäntöä tulee soveltaa ainoastaan tuottoa tavoitteleviin taikka kaupallisiin yrityksiin ja että sisäsatamien (jokisatamien) – joilla ei ole osakkeenomistajia – saamat voitot investoidaan järjestelmällisesti uudelleen.

4.2 Taloudellinen etu

- (26) Monet Ranskan merisatamien ylläpitäjät ja sisäsatamien ylläpitäjien edustajat katsovat, että kyseessä olevalla toimenpiteellä satamille annetaan korvausta julkisen vallan niille antamien tehtävien hoitamisesta. Dunkerquen suuri merisatama väittää, että näiden tehtävien kustannukset ylittävät järjestelmällisesti yhtiöveron teoreettisen määrän. Verovapaus ei näin ollen antaisi satamille taloudellista etua.

4.3 Valikoivuus

- (27) Ranskan viranomaiset ja monet Ranskan merisatamien ylläpitäjät katsovat, että toimenpide ei ole valikoiva, sillä se koskee kaikkia Ranskan satamia ja se on ollut olennainen osa Ranskan verojärjestelmää yli 70 vuoden ajan.
- (28) Ne lisäävät, että niiden mukaan komissio ei ole todistanut, että satamat olisivat samankaltaisessa tosiasiallisessa ja oikeudellisessa tilanteessa kuin muut yhtiöt. Ne myös huomauttavat, että kansallisen lainsäädännön mukaan satamat tarjoavat liikenteenharjoittajille välttämättömät toimintaedellytykset niille kuuluvien tehtävien hoitamiseen ilman, että satamat kilpailisivat liikenteenharjoittajien kanssa taikka ottaisivat hoitaakseen niiden tehtäviä. Niiden mukaan satamat hoitavat tehtäviä, joihin kuuluu julkisia velvoitteita tai jotka kuuluvat julkisen vallan piiriin. Le Havren suuri merisatama tarkentaa, että satamamaksujen huomattava osuus satamien budjetissa, suurten merisatamien kuuluminen valtion valvonnan piiriin ja se seikka, että ei ole olemassa mitään sellaisia "toimijoita, jotka toimivat normaalissa taloudellisessa tilanteessa [...], kun otetaan huomioon, että suurilla merisatamilla on lakisääteinen monopoli satamien hallinnoinnin alalla", erottavat suuret merisatamat muista toimijoista. Bretagnen alueen osalta väitetään, että se, että tietyt pienet satamat ovat teollisuus- ja kauppakamarien hallinnassa, olisi osoitus siitä, että ne ovat eri tilanteessa.

(***) Olennaisen virheen korjaus.

(7) Komission 20 päivänä lokakuuta 2004 tekemä päätös valtiontuesta N 520/2003 – Belgia – Rahoitustuki Flanderin satamien infrastruktuuritöille (EUVL C 176, 16.7.2005, s. 11), johdanto-osan 35 kappale.

(8) EUVL C 262, 19.7.2016, s. 1.

- (29) Brestin teollisuus- ja kauppakamari, Brestin sataman hallintoelin ja Le Havren suuri merisatama toteavat, että perusta satamien vapauttamiselle yhtiöverosta olisi yleisen verolain liitteessä 4 oleva 165 § sikäli kuin satamat eivät harjoita tuottoisaa toimintaa, joka saattaisi kuulua yhtiöveron piiriin. Siten 11 päivänä elokuuta 1942 ja 27 päivänä huhtikuuta 1943 tehdyissä ministeriön päätöksissä vain vahvistettaisiin se, millä tavalla yleisen verolain liitteessä 4 olevan 165 §:n yleisiä säännöksiä ja 205 ja 206 §:ää sovelletaan satamiin.
- (30) Useat Ranskan merisatamien ylläpitäjät viittaavat Ranskan perustuslakineuvoston toteamukseen, jonka mukaan yhdenvertaisuusperiaatteesta voidaan verotuksessa poiketa sillä edellytyksellä, että lainsäätäjän säätämä erilainen kohtelu perustuu toimenpiteen mukaisiin objektiivisiin ja rationaalsiin kriteereihin, ja sillä edellytyksellä, että tämä toimenpide ei johda julkisten maksujen osalta sovellettavan yhdenvertaisuuden selvään järkkymiseen (20 päivänä huhtikuuta 2012 tehty päätös nro 2012-238 QPC ⁽⁹⁾). Ne väittävät niin ikään, että kyseessä oleva toimenpide ei johda julkisten maksujen osalta sovellettavan yhdenvertaisuuden selvään järkkymiseen.

4.4 Kilpailun vääristyminen ja vaikutus kauppaan

- (31) Ranskan viranomaisten ja useiden Ranskan merisatamien ylläpitäjien mukaan komissio ei todista, että toimenpide vaikuttaisi kilpailuun, vaan kilpailevien liikennemuotojen asema on heikko ja sataman vetovoimaisuus riippuu hyvin monista tekijöistä (logistiikkaketjun muiden lenkkien suorituskyvystä), joihin satamien yhtiöverovelvollisuudella ei olisi mitään vaikutusta. Ranskan sisäsatamien yhdistys AFPI katsoo, että sisäsatamat eivät kilpaile merisatamien tavoin keskenään, sillä niiden takamaat ovat paljon pienempiä ja keskenään erilaisia.
- (32) Ranskan viranomaiset ja useat Ranskan merisatamien ylläpitäjät toteavat, että pienten satamien (jotka eivät kuulu Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin) toiminta ei vaikuta kilpailuun, sillä niiden toiminta on pienimuotoista ja niiden vaikutus on ensi sijassa paikallinen. Tätä näkemystä perustellaan erityisesti sillä, että Ranskan pienten satamien toiminnan yhteenlaskettu määrä on vain 1 prosentti unionin liikenteen kokonaismäärästä. Komission itsensä katsotaan todenneen, että ”vakiintuneen käytännön mukaan infrastruktuuriin liittyvät tuet, jotka myönnetään satamille, joiden osuus matkustaja- tai tavaraliikenteestä kyseisillä markkinoilla on alle 5 prosenttia, eivät vaikuta kielteisesti kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan” (11 päivänä huhtikuuta 2016 tehty päätös Funchalin satamaa koskevassa asiassa SA.43975 ⁽¹⁰⁾).
- (33) Useat asianomaiset osapuolet katsovat, että merentakaisilla satamilla ei ole mahdollisuutta kilpailla muiden jäsenvaltioiden satamien kanssa.
- (34) Jos Ranskan satamat veloitettaisiin nyt suorittamaan yhtiöveroa, se johtaisi Ranskan viranomaisten ja useiden asianomaisten osapuolten mukaan tosiasiassa eurooppalaisten satamien välisen kilpailun vääristymiseen, sillä kussakin valtiossa sovelletaan erilaisia veroasteita. Ne lisäävät, että suuri osa valtioista tukee satamiaan taloudellisesti useilla erilaisilla – verotuksellisilla ja muunlaisilla – keinoilla.
- (35) Rotterdamin satama katsoo, että yhtiöverosta aiheutuu Alankomaiden satamille vuonna 2017 huomattavia kustannuksia eikä Alankomaiden satamien kilpailijoille, erityisesti Dunkerquen ja Le Havren satamille, voida antaa vapautusta tästä verovelvollisuudesta.

4.5 Soveltuvuus sisämarkkinoille

- (36) Ranskan viranomaisten ja useiden Ranskan satamien ylläpitäjien mukaan kyseessä oleva vapautus soveltuisi joka tapauksessa sisämarkkinoille, sillä sen avulla satamille korvataan tiettyjen sellaisten satamien rahoittamien tehtävien suorittaminen, jotka kuuluvat julkisen vallan piiriin (tehtävät, jotka liittyvät satamakonttoreihin, satamien sisäntuloväylien ruoppaukseen, puolustuslaitteiden ylläpitoon, satamien maaliikenneyhteyksiin, ympäristönsuojeluun sekä turvallisuuteen). Mikäli yhtiöveroa, jonka suorittamisesta kukin satama on vapautettu, ei ylitä julkisen vallan piiriin kuuluvista tehtävistä aiheutuneiden kustannusten määrää tai on peräti kyseistä määrää pienempi, asianomainen vapautus soveltuu sisämarkkinoille.
- (37) Sisäsatamien hallintoelinten edustajat korostavat, että sisäsatamilla on tärkeä tehtävä monivälinekuljetusten kehittämisessä, että satamien investoinnit kuuluvat SEUT-sopimuksen 93 artiklan (liikenteen yhteensovittaminen) soveltamisalaan ja että vapautus yhtiöverosta kuuluu niin ikään SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan b alakohdan soveltamisalaan, joka käsittää Euroopan yhteistä etua koskevat tärkeät hankkeet, kuten esimerkiksi Seine Nord Europe -kanavahankkeen ja yleiseurooppalaisiin liikennekäytäviin liittyvät hankkeet. Ranskan sisäsatamien yhdistys AFPI täsmentää, että SEUT-sopimuksen 93 artikla voisi olla sovellettavissa sikäli kuin tuki on ”korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien veloitteiden täyttämisestä”.

⁽⁹⁾ Virallinen lehti, 21.4.2012, s. 7198.

⁽¹⁰⁾ Komission 11 päivänä huhtikuuta 2016 tekemä päätös valtiontuesta SA.43975 (2016/NN) – Portugali – Funchalin satamalle myönnettävä investointituki (EUVL C 183, 11.5.2016, s. 1).

- (38) Ranskan viranomaisten ja useiden merentakaisien alueiden asianomaisten osapuolten mukaan toimenpiteen soveltuvuutta olisi merentakaisilla alueilla sijaitsevien satamien osalta tarkasteltava erikseen SEUT-sopimuksen 349 artiklan mukaisesti. Koska alueiden markkinat ovat kapea-alaiset ja alueet sijaitsevat saaristossa taikka syrjäseuduilla ja etäällä kaikista muista eurooppalaisista satamista, kyseessä olevalla toimenpiteellä ei näytä olevan vaikutusta kilpailuun. Guadeloupen suuri merisatama mainitsee ehdotuksen merentakaiselle liikenteelle myönnettävien toimintatukien integroimisesta komission asetukseen (EU) N:o 651/2014⁽¹⁾, jäljempänä 'yleinen ryhmäpoikkeusasetus'. Guayan suuri merisatama katsoo toteuttavansa yleishyödyllistä tehtävää (yleinen turvallisuus, kansallinen puolustus, tavarantoimitukset) muuttamatta kaupankäynnin edellytyksiä, sillä asianomainen satama on ainoa toimitusväylä. Tavarankuljetus alueelle lentoteitse on nimittäin niin kallista, että sen osuus alueen koko tavaraliikenteestä on vain 1 prosentti. Asianomaiset osapuolet katsovat, että yhtiöverovapautuksen poistaminen johtaisi siihen, että alueen tavarantoimitukset kallistuisivat – mikä puolestaan nostaisi tavaroiden loppukäyttäjiltä veloitettavia hintoja – ja investointikyky heikkenisi. Ne korostavat, että poisto olisi ristiriidassa komission hyväksymien muiden verotusta koskevien poikkeusmääräysten kanssa – tällaisia poikkeuksia ovat esimerkiksi investointi- ja kehittämisavustuksia koskevat toimenpiteet ja arvonnisäveron nollaverokanta, jonka avulla madalletaan kulutushyödykekaupan kustannuksia.

4.6 Menettelyn toteutusaikataulu

- (39) Useat Ranskan merisatamien ylläpitäjät vaativat komissiota keskeyttämään käynnissä olevan menettelyn siihen saakka, kunnes saadaan päätökseen tämänhetkinen Euroopan satamia koskeva toimintaohjelma, erityisesti yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen tarkistus ja ehdotus asetukseksi satamapalvelujen markkinoille pääsyä koskevista puitteista ja satamien rahoituksen avoimuudesta, jäljempänä 'ehdotus satamapalveluja koskevaksi asetukseksi'⁽¹²⁾. Ne ovat hämmästyneitä Ranskaa vastaan toteutetun menettelyn nopeudesta, kun komissio kävi sitä vastoin Alankomaiden kanssa neuvotteluja parisenkymmentä vuotta ennen lopullisen päätöksen antamista.
- (40) Rotterdamin satama pyytää komissiota luopumaan Alankomaiden satamien yhtiöverovelvollisiksi saattamisesta siihen saakka, kunnes toimialatutkinta valmistuu ja kunnes kaikki Pohjanmeren eteläpuolisella rannikolla sijaitsevat merisatamat (niin sanottu Range nord-européen) voidaan samanaikaisesti velvoittaa suorittamaan veroa, taikka vähintään saattamaan Belgian ja Ranskan satamat nopeasti ja samaan aikaan yhtiöverovelvollisiksi.

5. TOIMENPITEIDEN ARVIOINTI

5.1 SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun valtiontuen olemassaolon arviointi

- (41) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätään, että jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

5.1.1 Yritykset / taloudellinen toiminta

5.1.1.1 Yleiset huomautukset

- (42) Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan "käsite 'yritys' tarkoittaa jokaista yksikköä, joka harjoittaa taloudellista toimintaa, riippumatta kyseisen yksikön oikeudellisesta muodosta ja rahoitustavasta"⁽¹³⁾. Unionin tuomioistuimen mukaan "taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla"⁽¹⁴⁾.

⁽¹⁾ Komission asetus (EU) N:o 651/2014, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2014, tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti (EUVL L 187, 26.6.2014, s. 1).

⁽²⁾ COM(2013) 296 final – 2013/0157 (COD), EUVL C 327, 12.11.2013, s. 111. Tällä välin on annettu seuraava säädös: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2017/352, annettu 15 päivänä helmikuuta 2017, satamapalvelujen tarjoamisen puitteista ja satamien rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 57, 3.3.2017, s. 1).

⁽³⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 12.9.2000, Pavlov ym., yhdistetyt asiat C-180/98–C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, 74 kohta.

⁽⁴⁾ Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.6.1987, komissio v. Italia, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7 kohta, ja yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 18.6.1998, komissio v. Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, 36 kohta.

- (43) Komissio on vahvistanut useissa päätöksissään oikeuskäytännön⁽¹⁵⁾ mukaisesti, että satamainfrastruktuurien kaupallinen käyttäminen ja rakentaminen ovat taloudellista toimintaa⁽¹⁶⁾. Esimerkiksi käyttäjille käyttömaksua vastaan tarjotun satamaterminaalin kaupallinen käyttäminen on taloudellista toimintaa⁽¹⁷⁾. Unionin tuomioistuimien on niin ikään jo epäsuorasti mutta varmasti todennut, että tietyt satamatoiminnot, erityisesti ”lastaus, purku, uudelleen lastaaminen, varastointi ja kaikenlaisten tavaroiden käsittely yleensä satamassa”⁽¹⁸⁾, ovat luonteeltaan taloudellisia. Näitä sääntöjä sovelletaan sekä merisatamiin että sisäsatamiin⁽¹⁹⁾.
- (44) Komissio ei kiistä sitä, että satamille voidaan siirtää tiettyjä julkisen vallan tehtäviä tai tehtäviä, jotka eivät ole luonteeltaan taloudellisia, kuten meriliikenteen valvonta ja turvallisuus⁽²⁰⁾ tai saastumisen estämiseen liittyvä valvonta⁽²¹⁾, eikä myöskään sitä, että tällaisia tehtäviä suorittaessaan satamat eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja yrityksiä. Komissio tarkentaa tältä osin, että tämän menettelyn kohteena oleva yhtiöverovapautus voidaan katsoa valtiontueksi vain siinä tapauksessa, että se koskee taloudellisesta toiminnasta saatavia tuloja. Sitä vastoin se, että yksikkö harjoittaa yhtä tai useampaa kuninkaan määräykseen perustuvaa tai muuta kuin taloudellista toimintaa, ei vielä sinänsä yleensä tarkoita, etteikö sitä voitaisi luokitella ”yritykseksi”. Satama katsotaan näin ollen ”yritykseksi”, jos – ja sikäli kuin – se tosiasiallisesti harjoittaa yhtä tai useampaa taloudellista toimintaa.
- (45) Ranskan satamat voivat harjoittaa useita erityyppisiä taloudellisia toimintoja, jotka vastaavat eri palveluiden tarjoamista useilla eri markkinoilla⁽²²⁾. Ensinnäkin satamat tarjoavat aluksille yleistä palvelua antamalla niille oikeuden käyttää satamainfrastruktuuria korvausta vastaan. Toiseksi tietyt satamat tarjoavat aluksille erityisiä palveluita, eritoten luotsipalveluita, nostopalveluita, ahtauspalveluita ja kiinnityspalveluita, niin ikään korvausta vastaan. Näissä kahdessa ensimmäisessä tapauksessa sataman perimää korvausta kutsutaan yleensä ”satamamaksuksi”⁽²³⁾. Kolmanneksi satamat tarjoavat korvausta vastaan tiettyjä infrastruktuureita taikka tiettyjä maa-alueita yritysten käyttöön, ja yritykset käyttävät näitä tiloja omiin tarpeisiinsa tai tarjotakseen aluksille joitain edellä mainituista satamapalveluista⁽²⁴⁾.

⁽¹⁵⁾ Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 12.12.2000, *Aéroports de Paris v. komissio*, T-128/98, ECLI:EU:T[] (**):2000:290, 125 kohta, vahvistettu muutoksenhaussa yhteisöjen tuomioistuimen tuomiolla 24.10.2002, *Aéroports de Paris v. komissio*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617. Ks. myös yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 17.12.2008, *Ryanair v. komissio*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, 88 kohta. Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 24.3.2011, *Freistaat Sachsen ja Land Sachsen-Anhalt ym. v. komissio*, yhdistetyt asiat T-443/08 ja T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, erityisesti 93 ja 94 kohta, vahvistettu muutoksenhaussa unionin tuomioistuimen tuomiolla 19.12.2012, *Mitteldeutsche Flughafen ja Flughafen Leipzig-Halle v. komissio*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, erityisesti 40–43 ja 47 kohta.

⁽¹⁶⁾ Ks. esim. komission 15 päivänä joulukuuta 2009 tekemä päätös valtiontuesta N 385/2009 – Ventspilsin sataman satamainfrastruktuurin julkinen rahoitus (EUVL C 62, 13.3.2010, s. 7); komission 15 päivänä kesäkuuta 2011 tekemä päätös valtiontuesta 44/2010 – Latvian tasavalta – Krievu salän satamainfrastruktuurin julkinen rahoitus (EUVL C 215, 21.7.2011, s. 21); komission 22 päivänä helmikuuta 2012 antama päätös valtiontuesta SA.30742 (N/2010) – Liettua – Infrastruktuurien rakentaminen Klaipėdan matkustaja- ja rahtiterminaalia varten (EUVL C 121, 26.4.2012, s. 1); komission 2 päivänä heinäkuuta 2013 tekemä päätös valtiontuesta SA.35418 (2012/N) – Kreikka – Pireuksen sataman laajennus (EUVL C 256, 5.9.2013, s. 2); komission 18 päivänä syyskuuta 2013 tekemä päätös valtiontuesta SA.36953 (2013/N) – Espanja – Bahía de Cádizin satamaviranomainen (EUVL C 335, 16.11.2013, s. 1).

⁽¹⁷⁾ Ks. esim. komission 18 päivänä syyskuuta 2013 tekemä päätös valtiontuesta SA.36953 (2013/N) – Espanja – Bahía de Cádizin satamaviranomainen (EUVL C 335, 16.11.2013, s. 1).

⁽¹⁸⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 10.12.1991, *Merci Convenzionali Porto di Genova*, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, 3 ja 27 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 17.7.1997 asiassa C-242/95 *GT-Link A/S v. de Danske Statsbaner*, ECLI:EU:C:1997:376, 52 kohta: ”Tämä ei kuitenkaan merkitse sitä, että kauppasataman käyttö olisi aina yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamista, eikä myöskään sitä, että kaikki tällaisessa satamassa suoritettavat palvelut kuuluisivat tällaisen tehtävän piiriin.”

⁽¹⁹⁾ Ks. esim. komission 18 päivänä joulukuuta 2013 tekemä päätös valtiontuesta SA.37402 – Budapesti szabadkikötő -satama (EUVL C 141, 9.5.2014, s. 1); komission 17 päivänä lokakuuta 2012 tekemä päätös valtiontuesta SA.34501 – Königs Wusterhausenin / Wildaun sisäsatama (EUVL C 176, 21.6.2013, s. 1); komission 1 päivänä lokakuuta 2014 tekemä päätös valtiontuesta SA.38478 – Győr-Gönyün satama (EUVL C 418, 21.11.2014, s. 1).

⁽²⁰⁾ Komission 16 päivänä lokakuuta 2002 tekemä päätös valtiontuesta N 438/02 – Belgia – Tuki satamaviranomaisille julkisten viranomaisten tehtävien suorittamiseksi (EYVL C 284, 21.11.2002, s. 2).

⁽²¹⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 18.3.1997, *Calí & Figli*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, 22 kohta.

⁽²²⁾ Nämä toiminnot liittyvät satamatoiminnassa tarvittaviin kiinteistöihin ja palveluihin, joten ne on näin ollen vapautettu yhtiöverosta.

⁽²³⁾ Ranskan liikennelain L. 5321-1 §:ssä todetaan, että ”satamamaksu voidaan periä valtiolle, alueellisille yhteisöille tai niiden yhteenliittymille kuuluvissa merisatamissa satamassa toteutettujen kaupallisten toimintojen tai alusten satamassa oleskelun perusteella” ja että tämä maksu ”voi koostua useista eri osatekijöistä” tai ”käyttömaksuista” (saman lain L. 5321-3 §:n mukaan). Lain L. 4323-1 §:n mukaan näitä säännöksiä sovelletaan myös jokisatamiin. Ranskan perustuslakineuvosto totesi 6 päivänä lokakuuta 1976 tekemässään päätöksessä nro 76-92 L, että kyseessä olevilla säännöksillä ”otetaan käyttöön alusten satamissa oleskeluun ja satamissa toteutettaviin toimintoihin perustuvia maksuja, joiden määrä varataan kokonaisuudessaan sataman kulujen rahoittamiseen [...] ja joiden vastineena maksun suorittajalle annetaan samassa yhteydessä oikeus käyttää julkista omaisuutta ja maksun suorittajalle tarjotaan palveluita, [ja että nämä maksut] ovat luonteeltaan tarjotuista palveluista perittäviä käyttömaksuja”.

⁽²⁴⁾ Liikennelain L. 5312-2 §:n mukaan suuret merisatamat ovat erityisesti vastuussa ”sen omaisuuden hallinnoinnista ja hyödyntämisestä, jonka se omistaa tai joka sille on osoitettu”. Ks. myös itsenäisten satamien osalta L. 5313-2 § ja Pariisiin itsenäisen sataman osalta L. 4322-1 §.

- (46) Kaikki Ranskan satamat eivät välttämättä harjoita kaikkia edellä mainittuja toimintoja. Eritoten suuret merisatamat – kuten osa niistä mainitsee – eivät periaatteessa voi enää hyödyntää ”välineistöä, jota käytetään aluksiin liittyvissä lastaus-, purku-, ahtaus- ja varastointitoiminnoissa” (Ranskan liikennelain L. 5312-4 §). Vaikuttaa kuitenkin siltä, että tietyt suuret merisatamat hyödyntävät edelleen tätä välineistöä ja tarjoavat vastaavia palveluja ⁽²⁵⁾.
- (47) Vaikka julkisella viranomaisella onkin paljon harkintavaltaa sen määrittelemisessä, mitkä taloudelliset toiminnot voidaan luokitella yleistä taloudellista etua koskeviksi palveluiksi, tämä ei kuitenkaan sulje pois sitä, etteivätkö nämä toiminnot olisi luonteeltaan taloudellisia. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan itse ”taloudellisen toiminnan” käsite perustuu kuitenkin tosiseikkoihin, eritoten siihen, että kyseisille palveluille on olemassa markkinat, eikä se riipu kansallisista valinnoista tai näkemyksistä. Näin ollen se, että satamatoiminta ei olisi yleisen verolain säännöksissä tarkoitettulla tavalla tuottoisaa, ei vielä riitä – vaikka näin oletettaisiinkin olevan – perusteluksi sille, että tällä toiminnalla ei olisi valtioneuvoston sääntöjen tarkoitettua taloudellista luonnetta. Myöskään se seikka, että valtio on siirtänyt satamien vastuulle niiden hoitamat tehtävät, ei vielä yksin anna riittävää perustetta sille, että kyseessä olevaa toimintaa pidettäisiin muuna kuin taloudellisena. Itse asiassa kaikki yleistä taloudellista etua koskevat palvelut ovat tehtäviä, jotka valtio on siirtänyt yrityksille, mutta yleistä taloudellista etua koskevissa palveluissa on hyvinkin kyse taloudellisen toiminnan harjoittamisesta.
- (48) Myöskään se, että tietyt satamat voidaan luokitella Ranskan maanpuolustuslain L. 1332-1 §:ssä tarkoitetuiksi elintärkeiksi rakenteiksi, ei vielä sinänsä tarkoita, että satamatoimintaa tulisi pitää valtioneuvoston sääntöjen tarkoitettuna valtion keskeisiin tehtäviin kuuluvana toimintana. Monet taloudelliset toiminnot energian, tietoliikenteen ja liikenteen alalla ovat sellaisia, että ne voivat osoittautua elintärkeiksi kansankunnan selviytymisen kannalta, mutta tämä ei kuitenkaan poista niiden taloudellista luonnetta. Komissio huomauttaa niin ikään, että maanpuolustuslaissa (ks. L. 1332-4, L. 1332-5 ja L. 1332-6 §) mainitaan nimenomaisesti ainakin joidenkin toimijoiden osalta, että nämä ovat luonteeltaan ”yrityksiä”.
- (49) Väite, jonka mukaan suuret merisatamat täyttäisivät kuudennen arvonlisäverodirektiivin 4 artiklan 5 kohdassa esitetyt kriteerit ⁽²⁶⁾, joita unionin tuomioistuin on tarkastellut asiassa C-276/97, ei myöskään ole merkityksellinen tässä asiassa. Asianomaisessa arvonlisäverodirektiivin artiklassa määrätään, että ”valtioita, hallinnollisia alueita, kuntia ja muita julkisoikeudellisia yhteisöjä ei niiden viranomaisen ominaisuudessa harjoittaman toiminnan tai suorittamien liiketoimien osalta ole pidettävä verovelvollisina, vaikka ne tämän toiminnan tai liiketoimien yhteydessä kantaisivat maksun, lupamaksun, jäsenmaksun tai korvauksen”, ja unionin tuomioistuin toteaa, että ”kuudennen direktiivin 4 artiklan 5 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettu viranomaisen ominaisuudessa harjoitettu toiminta on sellaista toimintaa, jota julkisoikeudelliset yhteisöt harjoittavat niitä erityisesti koskevan oikeudellisen järjestelmän piirissä” ⁽²⁷⁾. Vaikka voitaisiin olettaa, että satamat toimivat niitä erityisesti koskevan oikeudellisen järjestelmän piirissä, tämä ominaispiirre ei vielä yksin vapauta niitä arvonlisäverovelvollisuudesta ⁽²⁸⁾. Verovapautukseen vetoamalla ei suinkaan kiistetä harjoitetun toiminnan taloudellista luonnetta, vaan se pikemminkin vahvistaa, että harjoitettu toiminta on taloudellista, sillä vapautuksella (jolla on suora vaikutus verovelvollisuuteen) ei ole merkitystä, ellei harjoitettu toiminta ole taloudellista ⁽²⁹⁾. Ennen kaikkea unionin tuomioistuin on kehittänyt kyseisen kriteerin (toiminnan harjoittaminen julkisia yhteisöjä erityisesti koskevan oikeudellisen järjestelmän piirissä) liittyen arvonlisäverodirektiivin 4 artiklan 5 kohtaan, eikä sille ole vastinetta valtioneuvoston sääntöjen tarkoitettuna. Johdanto-osan 43 kappaleessa mainitun oikeuskäytännön mukaan oikeudellinen järjestelmä, jonka piiriin toimijat kuuluvat, ei päinvastoin riitä sulkemaan pois SEUT-sopimuksen 107 artiklassa tarkoitettua taloudellista toimintaa.

⁽²⁵⁾ Ks. Ranskan tilintarkastustuomioistuin, Le bilan de la réforme des grands ports maritimes (Arvio suurten merisatamien uudistamisesta), vuoden 2017 julkinen vuosikertomus – helmikuu 2017, La Documentation française: Le maintien d’activités de manutention dans certains ports (Ahtaustoimintojen jatkaminen tietyissä satamissa).

⁽²⁶⁾ ”Valtioita, hallinnollisia alueita, kuntia ja muita julkisoikeudellisia yhteisöjä ei niiden viranomaisen ominaisuudessa harjoittaman toiminnan tai suorittamien liiketoimien osalta ole pidettävä verovelvollisina, vaikka ne tämän toiminnan tai liiketoimien yhteydessä kantaisivat maksun, lupamaksun, jäsenmaksun tai korvauksen.” Tämän säännöksen sisältö toistetaan yhteisestä arvonlisäverojärjestelmästä 28 päivänä marraskuuta 2006 annetun neuvoston direktiivin 2006/112/EY (EUVL L 347, 11.12.2006, s. 1) 13 artiklassa.

⁽²⁷⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 12.9.2000, Euroopan yhteisöjen komissio v. Ranskan tasavalta, C-276/97, ECLI:EU:C:2000:424, 40 kohta.

⁽²⁸⁾ Sen lisäksi, että edellytetään, että verovelvollisuuden ulkopuolelle jättäminen ei saa johtaa ”huomattavaan kilpailun vääristymiseen”, arvonlisäverodirektiivin 4 artiklan 5 kohdassa todetaan, että ”julkisoikeudellisia yhteisöjä on joka tapauksessa pidettävä verovelvollisina liitteessä I luetelluista toimista, jos nämä eivät ole merkitykseltään vähäisiä”. Satamapalvelut sisältyvät liitteeseen I.

⁽²⁹⁾ Asiassa C-276/97 yhteisöjen tuomioistuin määrittelee kyseessä olevan toiminnan (tieinfrastruktuurin tarjoaminen käyttäjille korvausta vastaan) taloudelliseksi toiminnaksi (32 kohta), ennen kuin se ryhtyy selvittämään, voidaanko arvonlisäverodirektiivin 4 artiklan 5 kohdassa säädettyä vapautusta soveltaa (37 kohta).

- (50) Myöskään se, toimivatko satamat puhtaasti kaupallisin tuottojen maksimointiin tähtäävin perustein, se, asettavatko ne yleisen edun investoinneista saatavan tuoton edelle, se, tavoittelevatko ne tuottoa, ja se, investoivatko ne kerryttämänsä tuotot järjestelmällisesti uudelleen, eivät riitä sulkemaan pois sitä mahdollisuutta, että toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla, olisi luonteeltaan taloudellista ⁽³⁰⁾. Lisäksi komissio huomauttaa, että tietyt Ranskan satamat ovat tuottoisia ja maksavat osinkoja valtiolle ⁽³¹⁾ eivätkä näin ollen investoi tuottojaan järjestelmällisesti uudelleen infrastruktuuriin.
- (51) Edelleen todetaan, että Ranskan viranomaisten esittämä väite, jonka mukaan SEUT-sopimuksessa on erillinen artikla (93 artikla) liikenteen valtiontukien käsittelyyn, ainoastaan vahvistaa päätelmän siitä, että liikennetoiminta on taloudellista toimintaa (jos näin ei olisi, kyseessä ei olisi valtiontuki).

5.1.1.2 Satamainfrastruktuurin käytöstä yleisesti

- (52) Niiden palveluiden osalta, joita satamat nimenomaisesti tarjoavat satamamaksuja vastaan, todetaan, ettei se vielä yksin riitä poistamaan näiden palveluiden taloudellista luonnetta, että satamamaksujen rakenteesta päätetään kansallisella tasolla ja julkinen viranomainen hyväksyy käyttömaksut ⁽³²⁾. Erityisesti huomautetaan, että Le Havren mainitsemassa asiassa C-343/95 yhteisöjen tuomioistuin perusti arvionsa toiminnan taloudellisesta luonteesta ensi sijassa harjoitetun toiminnan laatuun (ks. johdanto-osan 18 ja 23 kappale) ja toissijaisesti maksujen hyväksymiseen kansallisella tasolla. Ranskan liikennelain ⁽³³⁾ mukaan vastuu maksujen asettamisesta on sitä paitsi satamilla itsellään.
- (53) Le Havren suuri merisatama viittaa komission 20 päivänä lokakuuta 2004 asiassa N 520/200[3] (***) tekemään päätökseen. Sen osalta komissio toteaa, että komission päätöskäytäntö on muuttunut vuoden 2004 jälkeen samalla, kun myös unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö on muuttunut. Satamien kulkuinfrastruktuurien rakentamista ja ylläpitoa pidetään tavallisesti yleisinä toimenpiteinä, jotka valtio ottaa hoitaakseen meriliikenteen kehittämisvastuunsa puitteissa, silloin, kun asianomaiset infrastruktuurit ovat kaikkien käyttäjien käytettävissä ketään syrjimättä ja ilman vastiketta. Elleivät asian tietyt erityispiirteet johda päinvastaiseen päätelmään, komission kanta on periaatteessa se, että sataman ulkopuolella sijaitsevat kulkuinfrastruktuurit hyödyttävät koko merenkulkuyhteisöä eikä niiden julkinen rahoitus ole valtiontukea. Sitä vastoin sataman sisäpuolella sijaitsevien kulkuinfrastruktuurien julkisen rahoituksen oletetaan periaatteessa hyödyttävän nimenomaan itse sataman toimintaa, ja näin ollen se olisi valtiontukea ⁽³⁴⁾.

5.1.1.3 Tiettyjen maa-alueiden ja infrastruktuurien tarjoamisesta yritysten käyttöön korvausta vastaan

- (54) Komission asiassa SA.36346 ⁽³⁵⁾ tekemästä päätöksestä, joka mainitaan 19 päivänä heinäkuuta 2016 annettun tiedonannon 17 kohdan f alakohdassa, ei voida päätellä, että satamaomaisuuden hallinnointi tai hyödyntäminen ja erityisesti tiettyjen maa-alueiden ja infrastruktuurien vuokraaminen tai käyttöön tarjoaminen korvausta vastaan eivät olisi taloudellista toimintaa. Asiassa SA.36346 oli itse asiassa kyse julkisten maa-alueiden elvyttämiseen annettavasta tuesta eikä maa-alueiden vuokrauksesta korvausta vastaan.

⁽³⁰⁾ Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 10.1.2006, Cassa di Risparmio di Firenze SpA ym., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, 122 ja 123 kohta.

⁽³¹⁾ Pariisin itsenäinen satama maksoi 8 miljoonaa euroa varainhoitovuodelta 2014 ja 11 miljoonaa euroa varainhoitovuodelta 2016. Dunkerquen suuri merisatama maksoi puolestaan 5 miljoonaa euroa varainhoitovuodelta 2014 ja 4 miljoonaa euroa varainhoitovuodelta 2016. Ks. 18 päivänä helmikuuta 2016 ja 23 päivänä helmikuuta 2017 annetut määräykset, joissa määritetään osinkojen määrä, joka Pariisin itsenäisen sataman ja suurten merisatamien on maksettava, JORF nro 0048, 26.2.2016, ja JORF nro 53, 3.3.2017. Maksettujen osinkojen määrä vaihtelee melko suuresti vuodesta toiseen sataman nettotuloksen mukaan (vuosina 2008–2013 osinkojen osuus oli 14–33 prosenttia Le Havren suuren merisataman nettotuloksesta, ja Marseillen suurella merisatamalla osinkojen osuus oli 22–35 prosenttia nettotuloksesta vuosina 2009–2014).

⁽³²⁾ Ks. komission 22 päivänä helmikuuta 2012 tekemä päätös valtiontuesta SA.30742 (N/2010) – Liettua – Klaipeðan satama (EUVL C 121, 26.4.2012, s. 1), johdanto-osan 9 kappale.

⁽³³⁾ Ks. erityisesti R. 5321-2 ja R. 5321-11 §.

⁽³⁴⁾ Ks. kohdat 5 ja 7 satamainfrastruktuurien analyysikehyksessä (http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_ports_en.pdf) ja komission 30 päivänä huhtikuuta 2015 tekemä päätös valtiontuesta SA.39608 – Wismarin sataman laajennus (EUVL C 203, 19.6.2015, s. 3), johdanto-osan 31 kappale.

⁽³⁵⁾ Komission 27 päivänä maaliskuuta 2014 tekemä päätös toimenpiteestä SA.36346 (2013/N) – GRW-maankäyttöohjelma teollista ja kaupallista käyttöä varten (EUVL C 141, 9.5.2014, s. 1).

- (55) Yleensä julkisen omaisuuden vuokraaminen korvausta vastaan on taloudellista toimintaa – erityisesti silloin, kun sataman sopimuskumppani tarjoaa satamapalveluita asiakkailleen⁽³⁶⁾. Ranskan hallinto on sitä paitsi jo itse katsonut, että maa-alueiden vuokrauksesta saatavista tuloista (valtion omaisuuden käyttömaksuista) on myös kansallisen lainsäädännön mukaan suoritettava yhtiöveroa⁽³⁷⁾. Ranskan julkisen talouden pääosaston julkaisemista verolainsäädäntöä koskevista huomautuksista (Ranskan verohallinnon virallisista toimintaperiaatteista)⁽³⁸⁾ käy niin ikään ilmi, että koko sataman taikka jonkin sen osan (esimerkiksi julkisen välineistön) käyttöoikeudesta perittävistä maksuista suoritetaan arvonlisäveroa, mikä myös viittaa siihen, että toiminta on luonteeltaan taloudellista.

5.1.1.4 Ruoppaustoimista

- (56) Satamien kulkuinfrastruktuurien rakentamista ja ylläpitoa, erityisesti jokien, sisäntuloväylien ja kanavien ruoppausta, pidetään tavallisesti yleisinä toimenpiteinä, jotka valtio ottaa hoitaakseen meriliikenteen kehittämissä vastuunsa puitteissa, silloin, kun nämä infrastruktuurit ovat kaikkien käyttäjien käytettävissä ketään syrjimättä ja ilman vastiketta. Yleensä komissio erottaa infrastruktuurit toisistaan sen mukaan, sijaitsevatko infrastruktuurit sataman sisä- vai ulkopuolella ja ovatko ne yleisessä käytössä. Elleivät asian tietyt erityispiirteet johda päinvastaiseen päätelmään, komission kanta on periaatteessa se, että sataman ulkopuolella sijaitsevat kulkuinfrastruktuurit hyödyttävät koko merenkulkuyhteisöä eikä niiden julkinen rahoitus ole valtiontukea. Sitä vastoin sataman sisäpuolella sijaitsevien kulkuinfrastruktuurien julkisen rahoituksen oletetaan periaatteessa hyödyttävän nimenomaan itse sataman toimintaa, ja näin ollen se on valtiontukea⁽³⁹⁾.
- (57) Komissio on esimerkiksi todennut, että ruoppaus jokisuistossa parantaa pääsyä joelle ja hyödyttää erotuksetta kaikkia suistoalueella ja sisävesiväylien varrella olevia toimijoita, joten sitä pidetään yleisenä toimenpiteenä, joka hyödyttää koko merenkulkuyhteisöä. Näin ollen komissio katsoi kyseisessä tapauksessa, että ruoppaus ei ollut taloudellista toimintaa⁽⁴⁰⁾.

5.1.1.5 Taloudellisesta toiminnasta oheistoimintana tai pääasiallisena toimintana

- (58) Se, että yksikön taloudellinen toiminta on vähäistä tai vähäpätöistä sen muuhun kuin taloudelliseen toimintaan verrattuna, ei yleensä tarkoita sitä, että valtiontukisääntöjä voitaisiin olla soveltamatta kyseiseen taloudelliseen toimintaan.
- (59) Lisäksi edellä esille tuoduista seikoista ilmenee, että hyvin olennainen osa toiminnoista, joita tietyt asianomaiset osapuolet ja Ranskan viranomaiset pitävät muina kuin taloudellisina, on luonteeltaan taloudellista – tämä voidaan todeta ilman, että olisi tarpeen suorittaa satamakohtaista arviointia eri taloudellisten toimintojen osuuksista. Niin ikään selvästi suurin osa suurten merisatamien tuloista saadaan satamamaksuista ja käyttöoikeusmaksuista⁽⁴¹⁾, joten nämä maksut vaikuttavat olennaisesti satamien positiivisen yhtiöveropohjan muodostumiseen.

⁽³⁶⁾ Ks. komission päätös Bahía de Cádizin satamaa koskevasta valtiontuesta SA.36953 (2013/N) (EUVL C 335, 16.11.2013, s. 1), johdanto-osan 29 kappale; komission päätös Klaipėdaa koskevasta valtiontuesta SA.30742 (N/2010) (EUVL C 121, 26.4.2012, s. 1), johdanto-osan 8 ja 9 kappale; komission päätös Krievu Salan satamaa koskevasta valtiontuesta N 44/2010 (EUVL C 215, 21.7.2011, s. 21), johdanto-osan 67 kappale; komission päätös Ventspilsin satamaa koskevasta valtiontuesta C 39/2009 (ex N 385/2009) (EUVL C 62, 13.3.2010, s. 7), johdanto-osan 30, 57 ja 58 kappale.

⁽³⁷⁾ Ks. julkisen talouden tarkastusyksikön (nro 2007-M-031-01) ja tien rakentamis- ja kunnossapitolaitoksen yleisneuvoston (nro 005126-01) raportti itsenäisten satamien uudenaikaistamisesta, heinäkuu 2008, sivu 53 ("Välineistöä tällä hetkellä perittävät käyttömaksut kuuluvat tuottoisan ja veronalaisen toiminnan piiriin, mutta ehdotetun uudistuksen myötä asianomaisia maksuja ei enää keskipitkällä aikavälillä ole tarkoitus suorittaa sataman varoihin. Näin ollen satamien veronalaisen toiminnan keskeisenä ja pysyvänä lähteenä tulisivat keskipitkällä aikavälillä olemaan valtion omaisuuden käytöstä perittävät käyttömaksut.") (<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/084000035.pdf>).

⁽³⁸⁾ Ks. BOI-TVA-BASE-10-20-40-10, 230–270 § (<http://bofip.impots.gouv.fr/bofip/1474-PGP.html>). Ks. myös vastaus senaatin jäsenen Jean Arthuisin kirjalliseen kysymykseen nro 17487, joka on julkaistu Ranskan senaatin virallisessa lehdessä 10.3.2011, sivu 573 (<http://www.senat.fr/questions/base/2011/qSEQ110317487.html>).

⁽³⁹⁾ Ks. kohdat 5 ja 7 satamainfrastruktuurien analyysikehyksessä (http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_ports_en.pdf).

⁽⁴⁰⁾ Ks. komission 11 päivänä maaliskuuta 2014 tekemä päätös valtiontuesta SA.35720 (2014/NN) – Yhdistynyt kuningaskunta – Liverpoolin kaupunginvaltuuston risteilyalustermiinalihanke, johdanto-osan 64–69 kappale (EUVL C 120, 23.4.2014, s. 4).

⁽⁴¹⁾ Esimerkiksi Bordeaux'n suuressa merisatamassa satamamaksujen osuus liikevaihdosta on ollut 42 prosenttia ja valtion omaisuuden käytöstä kertyneiden tuloerien osuus liikevaihdosta on ollut 34 prosenttia (yhteenlaskettuna tämä vastaa 55:tä prosenttia käyttökustannuksista) (tiedot ovat vuodelta 2013, ks. tilintarkastusviranomaisen 8 päivänä maaliskuuta 2016 julkaisema erityiskertomus, s. 60 ja 64). Le Havren suuressa merisatamassa satamamaksujen osuus liikevaihdosta on ollut 62 prosenttia ja valtion omaisuuden käytöstä kertyneiden tuloerien osuus liikevaihdosta on ollut 18 prosenttia (yhteenlaskettuna tämä vastaa 76:tä prosenttia käyttökustannuksista) (tiedot ovat vuodelta 2013, ks. tilintarkastusviranomaisen 30 päivänä maaliskuuta 2016 julkaisema erityiskertomus, s. 112 ja 113).

- (60) Komissio hyväksyy sen näkökannan, että infrastruktuurin rahoitus voidaan kokonaisuudessaan jättää valtiontukisääntöjen soveltamisalan ulkopuolelle silloin, kun kyseistä infrastruktuuria käytetään lähes yksinomaan muuhun kuin taloudelliseen toimintaan ja kun infrastruktuurin taloudellinen käyttö on puhtaasti oheistoimintaa ⁽⁴²⁾. Se, että satamat harjoittavat muuta kuin taloudellista toimintaa hallussaan pitämällä alueella, ei kuitenkaan tarkoita sitä, että itse satamainfrastruktuuria käytettäisiin lähes yksinomaan muuhun kuin taloudelliseen toimintaan, eikä sitä, että taloudellinen toiminta olisi muun kuin taloudellisen toiminnan oheistoimintaa.

5.1.1.6 Päätelmä

- (61) Itsenäiset satamat (joista suurimmasta osasta on tullut suuria merisatamia lukuun ottamatta erityisesti Pariisin ja Strasbourgin itsenäisiä jokisatamia), merenkulun kauppakamarit, satamalaitteita hallinnoivat teollisuus- ja kauppakamarit, kunnat, joilla on oikeus käyttää merisatamien valtion omistuksessa olevaa julkista välineistöä, sekä yritykset, joille kunnat ovat voineet luovuttaa oikeutensa tämän välineistön hyödyntämiseen, jotka hyödyntävät infrastruktuureita suoraan tai jotka tarjoavat palveluita satamassa, ovat taloudellisen toimintansa – erityisesti johdanto-osan 45 kappaleessa mainitun taloudellisen toimintansa – perusteella SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja ”yrityksiä”.

5.1.2 Valtion varat ja toimenpiteen katsominen valtion toiminnaksi

- (62) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan ainoastaan valtioiden myöntämät taikka valtion varoista myönnetyt toimenpiteet voidaan katsoa valtiontuiksi. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan luopuminen varoista, jotka olisi yleensä pitänyt siirtää valtion budjettiin, katsotaan tässä säännöksessä tarkoitetuksi valtion varojen siirtämiseksi ⁽⁴³⁾.
- (63) Myöntämällä verovapautuksen Ranskan satamien ylläpitäjien hyväksi Ranskan valtio luopuu tietyistä verotuloeristä, joten tässä vapautuksessa on kyse SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtion varojen siirtämisestä. Koska tämä verovapautus perustuu useisiin ministeriön päätöksiin, se voidaan myös katsoa Ranskan valtion toiminnaksi.

5.1.3 Taloudellinen etu

- (64) Kyseessä oleva toimenpide voidaan katsoa valtiontueksi sillä edellytyksellä, että se antaa taloudellista etua edunsaajalle. Edulla ei tarkoiteta yksinomaan positiivisia suorituksia vaan myös toimenpiteitä, jotka eri tavoin keventävät yrityksen vastattavaksi tavallisesti kuuluvia kustannuksia ⁽⁴⁴⁾.
- (65) Kuten edellä on todettu, Ranskan verolainsäädännön mukaan ”itsenäiset satamat, merenkulun kauppakamarit, satamalaitteita hallinnoivat teollisuus- ja kauppakamarit, kunnat, joilla on oikeus käyttää merisatamien valtion omistuksessa olevaa julkista välineistöä, sekä yritykset, joille ne ovat voineet luovuttaa oikeutensa tämän välineistön hyödyntämiseen” ⁽⁴⁵⁾, ovat taloudellisen toimintansa perusteella tahoja, joiden tulisi kuulua yhtiöverovelvollisuuden piiriin, mutta ne on vapautettu tästä velvollisuudesta. Näin ollen näiden yksiköiden vastattavaksi ei koidu yhtiöverokustannuksia, joita ranskalaisille yrityksille tavallisesti aiheutuu niiden taloudellisesta toiminnasta. Ne siis nauttivat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua taloudellisesta edusta.
- (66) Myöskään väite, jonka mukaan yhtiöverovapautuksella korvataan julkisen vallan satamille antamista yleishyödyllisistä tehtävistä niille aiheutuvat lisäkustannukset, ei antaisi aihetta asettaa kyseenalaiseksi edun määrittelyä muuta kuin siinä tapauksessa, jos yhtäältä verovapautuksesta johtuvan edun määrä olisi tosiasiallisesti kohdennettu yleishyödyllisiin tehtäviin liittyvien lisäkustannusten korvaamiseen ja jos toisaalta tämä määrä olisi rajattu näiden tehtävien harjoittamiseen liittyvään nettomääräiseen lisäkustannukseen (eli liiallisten korvausten mahdollisuus olisi suljettu pois) ⁽⁴⁶⁾. Näin ei tässä tapauksessa ole. Itse asiassa missään kansallisen lainsäädännön säännöksessä ei muodosteta minkäänlaista yhteyttä yhtiöverosta annetun vapautuksen ja mahdollisten satamille annettujen julkisen palvelun tehtävien välille ⁽⁴⁷⁾. Kansallisessa lainsäädännössä ei myöskään taata, että korvauksen määrä (eli maksamatta jätettävä yhtiöveron määrä) rajoittuisi siihen, mikä on tarpeen julkisen palvelun

⁽⁴²⁾ Ks. 19 päivänä heinäkuuta 2016 annetun tiedonannon 207 kohta.

⁽⁴³⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.5.2000, Ranska v. Ladbroke Racing Ltd ja komissio, C-83/98 [P] (***), ECLI:EU:C:2000:248, 48–51 kohta.

⁽⁴⁴⁾ Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 8.11.2001, Adria-Wien Pipeline, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, 38 kohta.

⁽⁴⁵⁾ Myös näiden seuraajat (erityisesti suuret merisatamat) on verohallinnon mukaan vapautettu yhtiöverosta tällä samalla perusteella.

⁽⁴⁶⁾ Ks. 19 päivänä heinäkuuta 2016 annetun tiedonannon 206 kohta ja yleistä taloudellista etua koskevien palveluiden osalta yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24.7.2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 87–95 kohta.

⁽⁴⁷⁾ Vuonna 1942 myönnettyllä verovapautuksella pyrittiin nopeuttamaan sodassa tuhoutuneiden satamien jälleenrakentamista, eikä kyse ollut julkisen palvelun tehtävien suorittamisesta annettavasta korvauksesta.

velvoitteiden täyttämistä aiheutuneiden kustannusten kattamiseksi kokonaan tai osittain. Yhtiöverovapautuksella, jonka määrä riippuu saatujen tuottojen määrästä, ei ole ylärajaa, joten se voi johtaa edun syntymiseen, sillä sitä ei ole yleispätevästi sidottu julkisen palvelun velvoitteista aiheutuvaan lisäkustannukseen. Dunkerquen suuren merisataman väitettä, jonka mukaan julkisen palvelun tehtävien kustannukset ylittävät järjestelmällisesti yhtiöveron teoreettisen määrän, ei myöskään ole osoitettu todeksi millään tilastotiedoilla tai historiallista kehitystä kuvaavilla tiedoilla. Vaikka osoitettaisiinkin, että tämä väite on historiallisesti pitänyt paikkansa, se ei riittäisi täyttämään ehtoa liiallisten korvausten mahdollisuuden poissulkemisesta, sillä liiallisten korvausten poissulkemista ei taata lainsäädännössä (mikä tarkoittaisi, että liialliset korvaukset eivät olisi mahdollisia myöskään tulevaisuudessa).

5.1.4 Valikoivuus

- (67) Jotta toimenpidettä voidaan pitää valtiontukena, sen on oltava valikoiva, mikä tarkoittaa, että sen on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaisesti suosittava joitakin yrityksiä tai tuotannonaloja ⁽⁴⁸⁾.
- (68) Vakiintuneen oikeuskäytännön ⁽⁴⁹⁾ mukaan yrityksen vastattavaksi tavallisesti kuuluvia kustannuksia keventävän verotoimenpiteen aineellisen valikoivuuden arvioinnissa on kolme vaihetta. Ensimmäiseksi on tarpeen määrittää asianomaisessa jäsenvaltiossa voimassa oleva yleinen taikka ”normaali” verojärjestelmä (josta käytetään nimitystä ”viitejärjestelmä”). Toiseksi on selvittävä, poikkeako kyseessä oleva toimenpide viitejärjestelmästä sikäli, että siinä erotellaan toisistaan talouden toimijat, jotka ovat mainitun järjestelmän tavoitteeseen nähden samankaltaisessa tosiasiallisessa ja oikeudellisessa tilanteessa. Jos näin on, toimenpide on lähtökohtaisesti valikoiva. Kolmanneksi on syytä selvittää, onko viitejärjestelmästä poikkeava toimenpide perusteltu viitejärjestelmän luonteen tai yleisen rakenteen perusteella. Kolmannessa vaiheessa jäsenvaltion tehtävänä on osoittaa, että erilainen verokohtelu perustuu suoraan viitejärjestelmäksi määritellyn verojärjestelmän perus- tai pääperiaatteisiin ⁽⁵⁰⁾.

Viitejärjestelmä

- (69) Viitejärjestelmä on Ranskan yhtiövero, joka periaatteessa kannetaan kaikista yhtiöiden ja muiden oikeushenkilöiden saamista voitoista tai tuloista (Ranskan yleisen verolain 205 §). Yleisen verolain 206 §:n 1 momentin ja 1654 §:n säännösten mukaan yksityisoikeudelliset ja julkisoikeudelliset oikeushenkilöt, jotka harjoittavat liiketoimintaa tai tuottoisaa toimintaa, ovat velvollisia suorittamaan yhtiöveroa. Yleisen verolain liitteessä 4 olevan 165 §:n säännösten mukaan julkiset laitokset, jotka ovat luonteeltaan teollisia tai kaupallisia, ovat velvollisia suorittamaan kaikkia niitä välittömiä veroja ja muita vastaavia veroja, joita sovelletaan samankaltaisiin yksityisiin yrityksiin. Saman lain liitteessä 4 olevassa 167 §:ssä täsmennetään, että näitä säännöksiä sovelletaan erityisesti teollisuus- ja kauppakamareihin ja itsenäisiin satamiin. Ranskan viranomaiset ja asianomaiset kolmannet osapuolet eivät ole esittäneet tästä seikasta mitään huomautuksia tutkintamenettelyn aloittamista koskevan päätöksen tekemisen jälkeen.

Poikkeus viitejärjestelmästä

- (70) Edellä mainittujen vuonna 1942 ja vuonna 1943 tehtyjen ministeriön päätösten nojalla seuraavat tahot on vapautettu yhtiöverosta: ”itsenäiset satamat, merenkulun kauppakamarit, satamalaitteita hallinnoivat teollisuus- ja kauppakamarit, kunnat, joilla on oikeus käyttää merisatamien valtion omistuksessa olevaa julkista välineistöä, sekä yritykset, joille ne ovat voineet luovuttaa oikeutensa tämän välineistön hyödyntämiseen”. Toisin kuin tietyt Ranskan satamat väittävät, yhtiöverovapautus, josta satamat hyötyvät, ei näin ollen perustu yleisen verolain (erityisesti yleisen verolain liitteessä 4 olevan 165 §:n) yleisiin säännöksiin ja siihen, että satamatoiminta ei olisi luonteeltaan tuottoisaa, vaan pikemminkin vuoden 1942 ja vuoden 1943 ministeriön päätöksiin, joissa poiketaan selvästi näistä yleisistä säännöksistä ja joissa katsotaan epäsuorasti, että satamilla on tuottoisaa toimintaa ⁽⁵¹⁾. Asianomaisten osapuolten mainitsema Conseil d'État'n päätös ⁽⁵²⁾ vahvistaa tämän näkemyksen.

⁽⁴⁸⁾ Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 15.12.2005, Italia v. komissio, C-66/02, EU:C:2005:768, 94 kohta.

⁽⁴⁹⁾ Ks. unionin tuomioistuimen tuomio 8.9.2011, Paint Graphos ym., yhdistetyt asiat C-78/08–C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, 49 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 6.9.2006, Portugali v. komissio, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, 56 kohta.

⁽⁵⁰⁾ Ks. unionin tuomioistuimen tuomio 8.9.2011, Paint Graphos ym., yhdistetyt asiat C-78/08–C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, 65 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 6.9.2006, Portugali v. komissio, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, 81 kohta.

⁽⁵¹⁾ Ks. *Bulletin officiel des finances publiques – Impôts* (verohallinnon viralliset tiedotukset) – BOI-IS-CHAMP-30-60, II (240 kohta): ”[...] satamat on vapautettu välittömistä veroista peräkkäin tehdyillä ministeriön päätöksillä [...]”.

⁽⁵²⁾ Conseil d'État, 2.7.2014, budjetista vastaava ministeri, nro 374807, ECLI:FR:CESSR:2014:374807.20140702.

- (71) Siihen nähden, että viitejärjestelmän tavoitteena on verottaa yhtiöiden ja oikeushenkilöiden saamia voittoja, vuoden 1942 ja vuoden 1943 ministeriön päätöksissä tarkoitettujen yksiköt ovat kuitenkin samankaltaisessa tosiasiallisessa ja oikeudellisessa tilanteessa kuin muut yhtiöt tai oikeushenkilöt, jotka ovat velvollisia suorittamaan asianomaista veroa, sikäli, että kaikki nämä yritykset tuottavat voittoja. Kyseessä oleva vapautus on näin ollen poikkeus viitejärjestelmänä olevassa verojärjestelmässä määritellyistä säännöistä.
- (72) Näin ollen komissio katsoo, että verovapautus edellä mainittujen yksiköiden hyväksi on ensi näkemältä valikoiva.
- (73) Se seikka, että tämä toimenpide koskee kaikkia Ranskan satamia (olettaen, että tämä pitää todella paikkansa⁽⁵³⁾), ei aseta kyseenalaiseksi tätä päätelmää. Kyseessä oleva toimenpide ei nimittäin ole viitejärjestelmään nähden yleinen, sillä sitä sovelletaan vain tiettyihin yrityksiin (satamien ylläpitäjiin), jotka ovat kuitenkin samankaltaisessa tosiasiallisessa ja oikeudellisessa tilanteessa kuin muut yhtiöt tai oikeushenkilöt, jotka ovat velvollisia suorittamaan asianomaista veroa, eli samassa tilanteessa kuin kaikki voittoja tuottavat yritykset. Toimenpide olisi yleinen ainoastaan siinä tapauksessa, että huomioon otettavaa viitejärjestelmää supistettaisiin niin, että se sisältäisi vain itse satamat (eli viitejärjestelmä perustuisi vuosien 1942 ja 1943 ministeriön päätöksiin), vaikka edellä on osoitettu, että viitejärjestelmänä ovat yhtiöverosta annetut yleiset säännökset, joita kaikkien alojen yritysten on noudatettava.
- (74) Siihen nähden, että viitejärjestelmän tavoitteena on saattaa kaikkien oikeushenkilöiden tuottamat voitot tuloverotuksen piiriin, Ranskan viranomaisten ja asianomaisten osapuolten mainitsemilla ominaispiirteillä (satamille asetetut tehtävät, jotka palvelevat muita yrityksiä, erityiset velvoitteet, teollisuus- ja kauppakamarien toimiminen ylläpitäjinä, kilpailun puuttuminen, satamamaksuihin perustuva rahoitus ja julkisen vallan käyttö) ei myöskään ole merkitystä silloin, kun pyritään vahvistamaan, että satamien tosiasiallinen ja oikeudellinen tilanne eroaa muista yrityksistä. Vaikka näillä olosuhteilla voidaan tarvittaessa selittää, miksi yleishyödyllisiä tehtäviä hoitavien satamien ylläpitäjien toiminnan kannattavuus on muita heikompi ja miksi niiden veronalaiset voitot ovat näin ollen muita pienemmät, niiden avulla ei voida perustella sitä, että näihin yleishyödyllisiin tehtäviin liittyvistä kustannuksista huolimatta saadut voitot on vapautettu yhtiöverosta.
- (75) Pyynnöstä, joka koski verotuksellisen poikkeusjärjestelmän perustamista venesatamien itsenäisten viranomaisten hyväksi, Ranskan hallinto on sitä paitsi jo todennut, että ”eurooppalainen sääntely kilpailusääntöjen alalla ei anna mahdollisuutta verotusta koskevien poikkeustoimenpiteiden myöntämiseen tietyn toiminnan hyväksi”⁽⁵⁴⁾.

Järjestelmän luonteeseen ja rakenteeseen pohjautuva perustelu

- (76) Ranskan viranomaiset toteavat, että toimenpide on ollut olennainen osa Ranskan verojärjestelmää yli 70 vuoden ajan, mutta ajan kulumisen ei ole riittävä peruste sille, että poikkeamista asianomaisten järjestelmän normaaleista säännöistä voitaisiin pitää perusteltuna tämän järjestelmän luonteen ja rakenteen perusteella. Ajan kulumisen voi päinvastoin antaa perusteen voimassa olevia tukia koskevan menettelyn (ks. jäljempänä) soveltamiselle. Komissio sitä paitsi katsoo, että tässä tapauksessa viitejärjestelmän sisäisenä toimintaperiaatteena on verottaa voittoja. Näin ollen verovapautus, joka perustuu yksinomaan tiettyyn yrityskategoriaan kuulumiseen taikka joka myönnetään vain tietyille laissa määritellyille yksiköille, ei noudata tätä toimintaperiaatetta.
- (77) Tiedetyt asianomaiset osapuolet ovat lisäksi väittäneet, että kyseessä oleva toimenpide ei johtaisi ”yhdenvertaisuusperiaatteen selvään järkkymiseen”. Tämän väitteen osalta komissio toteaa, että vaikka toimenpide ei johtaisi Ranskan lainsäädännön mukaan ”yhdenvertaisuusperiaatteen selvään järkkymiseen”, tämä ei tarkoita sitä, että toimenpide olisi valtioneuvoston lainsäädännössä tarkoitettulla tavalla suora seuraus viitejärjestelmän perus- tai pääperiaatteista tai tulosta järjestelmään olennaisena osana kuuluvista ja sen toiminnan ja vaikuttavuuden kannalta tarpeellisista mekanismeista (***)⁽⁵⁵⁾. Näin ollen, kuten Ranskan perustuslakineuvoston päätöksestä⁽⁵⁶⁾ ilmenee, Ranskan lainsäädännössä yhdenvertaisuusperiaatteen arvioinnissa otetaan huomioon ne tavoitteet, jotka poikkeustoimenpiteellä pyritään saavuttamaan, toisin sanoen verojärjestelmän ulkopuoliset yleishyödylliset päämäärät, joihin ei

⁽⁵³⁾ Tiettyjen satamien ylläpitäjinä on oikeushenkilöitä, joita vuosien 1942 ja 1943 päätöksissä ei mainita: tällaisia ovat esimerkiksi Sète kauppaja kalastussatama (satamaa ylläpitää alueellinen julkinen laitos – ks. Marseillen kamarioikeuden tuomio 19.1.2016, nro 13MA03445), Lorientin satama (satamaa hallinnoi sekaomistuksessa oleva yhtiö, ks. parlamentin jäsenen kysymys nro 23815, JORF, 9.4.2013, s. 3694) ja Saint-Cyprienin venesatama (satamaa ylläpitää Saint-Cyprienin sataman julkinen laitos, kunnallinen viranomainen, jolla on oikeushenkilöys – ks. Marseillen kamarioikeuden tuomio 27.11.2012, nro 12MA01312).

⁽⁵⁴⁾ Vastaus parlamentin jäsenen kysymykseen nro 18664, JORF, 3.3.2009, s. 2040.

⁽⁵⁵⁾ Ks. unionin tuomioistuimen tuomio 8.9.2011, Paint Graphos ym., yhdistetyt asiat C-78/08–C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, 69 kohta.

⁽⁵⁶⁾ Päätös nro 2012-238 QPC, annettu 20 päivänä huhtikuuta 2012, JORF, 21.4.2012, s. 7198.

voida vedota siinä vaiheessa, kun toimenpidettä pyritään perustelevaan verojärjestelmän luonteen ja rakenteen perusteella. Vaikka järjestelmän ulkopuoliset päämäärät voidaankin mahdollisesti ottaa huomioon siinä vaiheessa, kun arvioidaan tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille, niiden avulla ei voida perustella poikkeuksen valikoivuutta eikä näin ollen osoittaa, että kysymys ei ole valtiontuesta. Asianomaisten osapuolten mainitsema perustuslakineuvoston päätös ei myöskään koske ministeriön päätöksiä, joilla satamat on vapautettu yhtiöverosta, vaan säädöstä, jolla tietyt urheilukilpailut vapautetaan verosta, joka eroaa sisäiseltä toimintaperiaatteeltaan yhtiöverosta.

- (78) Näin ollen komissio katsoo, että yhtiöverovapautusta ei voida perustella Ranskan verojärjestelmän luonteella ja rakenteella.

5.1.5 Kilpailun vääristyminen ja vaikutus kauppaan

- (79) Jotta toimenpidettä voidaan pitää valtiontukena, sen tulee vaikuttaa unionin jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja vääristää tai uhata vääristää kilpailua. Nämä kaksi kriteeriä liittyvät läheisesti toisiinsa.

- (80) Unionin tuomioistuimien toteaa asiassa *Eventech* ⁽⁵⁷⁾ antamassaan tuomiossa eritoten seuraavaa:

”65 [...] vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on niin, että määriteltäessä kansallista toimenpidettä valtiontueksi ei ole tarpeen osoittaa, että asianomainen tuki todellisuudessa vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja että se tosiasiallisesti vääristää kilpailua, vaan on ainoastaan tutkittava, saattaako tämä tuki vaikuttaa tähän kauppaan ja vääristää kilpailua (tuomio *Libert ym.*, C-197/11 ja C-203/11, EU:C:2013:288, 76 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

66 Erityisesti silloin, kun jäsenvaltion myöntämä tuki vahvistaa tiettyjen yritysten asemaa jäsenvaltioiden välisessä kaupassa muihin, kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (ks. vastaavasti tuomio *Libert ym.*, EU:C:2013:288, 77 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

67 Tältä osin ei ole tarpeen, että tuensaajaryitykset itse osallistuvat jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Kun jäsenvaltio myöntää tuen yrityksille, jäsenvaltion sisäinen liiketoiminta voi tämän johdosta pysyä ennallaan tai lisääntyä sillä seurauksella, että muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten mahdollisuudet päästä tuon jäsenvaltion markkinoille vähentyvät (ks. vastaavasti tuomio *Libert ym.*, EU:C:2013:288, 78 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

68 Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan ei myöskään ole olemassa tiettyä rajaa tai prosenttilukua, jonka alittavan toimenpiteen osalta voitaisiin katsoa, että sillä ei ole vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Tuen suhteellisen vähäinen merkitys tai tukea saavan yrityksen suhteellisen vaatimaton koko ei nimittäin sulje ensi arviolta pois sitä mahdollisuutta, että se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (tuomio *Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, 81 kohta).

69 Soveltamisedellytys, jonka mukaan tuen on oltava omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, ei näin ollen riipu siitä, ovatko tuotetut liikennepalvelut paikallisia tai alueellisia, tai siitä, kuinka merkittävä kyseinen toiminta-ala on (tuomio *Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg*, EU:C:2003:415, 82 kohta).”

- (81) Asiassa *Wam* ⁽⁵⁸⁾ antamassaan tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin painottaa erityisesti seuraavaa:

”53 [...] se seikka, että jokin talouden ala on ollut yhteisön vapauttamistoimien kohteena, voi riittää sen toteamiseen, että tuet vaikuttavat tosiasiallisesti tai potentiaalisesti kilpailuun ja että niillä on vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (em. asia *Cassa di Risparmio di Firenze ym.*, tuomion 142 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

54 Kilpailun vääristymistä koskevasta edellytyksestä on todettava, että tuilla, joilla pyritään vapauttamaan yritys kustannuksista, joista sen olisi muuten vastattava liikkeenjohdossaan tai tavanomaisessa toiminnassaan, vääristetään lähtökohtaisesti kilpailuolosuhteita (asia C-156/98, *Saksa v. komissio*, tuomio 19.9.2000, Kok., s. I-6857, 30 kohta, ja em. asia *Heiser*, tuomion 55 kohta).”

⁽⁵⁷⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 14.1.2015, *Eventech*, asia C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, 65–69 kohta.

⁽⁵⁸⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 30.4.2009, komissio v. *Italia*, ja *Wam SpA*, asia C-494/06, ECLI:EU:C:2009:272, 53 ja 54 kohta.

- (82) Tässä tapauksessa asianomaisten satamien saama veroetus vapauttaa ne liiketoimintakuluista, joista niiden olisi tavanomaisesti muuten vastattava. Veroetus on luonteeltaan sellainen, että se suosii asianomaisia satamia verrattuna muihin Ranskan satamiin ja Euroopan unionin muiden jäsenvaltioiden satamiin, joilla tällaista etuutta ei ole. Näin ollen se on omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja vääristämään kilpailua.
- (83) Satamien toimialalla on nimittäin kilpailua, ja liikenteen, erityisesti meri- ja sisävesiliikenteen, luonne ja liikenteen ominaispiirteet kiihdyttävät tätä kilpailua. Vaikka voidaankin katsoa, että satamilla on lakisääteinen monopoli satamapalveluiden tarjoamisessa omalla satama-alueellaan, niiden tarjoamat liikennepalvelut kilpailevat ainakin jossain määrin muiden satamien tai muissa satamissa tarjottavien palveluiden kanssa sekä niiden palveluiden kanssa, joita muut liikennepalveluiden tarjoajat tarjoavat niin Ranskassa ⁽⁵⁹⁾ kuin myös muissa jäsenvaltioissa.
- (84) Näin ollen asianomaisten osapuolten julkisessa kuulemisessa, jossa käsiteltiin satama-alaa koskevaa asetusehdotusta, ”kaikki sidosryhmät korostivat, että EU:n ’satamien välisen’ kilpailun alalla (satamien välillä käytävässä kilpailussa) on välttämätöntä huolehtia toimintaedellytysten vakaudesta ja oikeudenmukaisuudesta [...]” ⁽⁶⁰⁾. Niin ikään satamat, erityisesti sisäsatamat ja yleisemmin vesiliikenne, jossa satamat toimivat yhtenä lenkinä, kilpailevat muiden liikennemuotojen kanssa. Sikäli kuin on olemassa tai voisi olla olemassa muita ratkaisuja tavaroiden kuljettamiseen merentakaisille alueille, tämä toimenpide voi johtaa kilpailun vääristymiseen ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan myös niiden satamien osalta, jotka sijaitsevat etäällä Manner-Ranskasta, tai muiden eurooppalaisten satamien osalta.
- (85) Vaikka onkin totta, että sataman vetovoimaisuus riippuu useista tekijöistä, erityisesti sen yhteyksistä takamaahan ⁽⁶¹⁾, hinnat, joita satamat perivät tarjoamistaan palveluista (satamamaksut ja muut laivanvarustajien suorittamat käyttömaksut), ovat kuitenkin selvästi yksi satamien suhteelliseen kilpailukykyyn vaikuttava osatekijä ⁽⁶²⁾. Toisin kuin Ranskan viranomaiset ja tietyt asianomaiset osapuolet väittävät, sen perusteella, onko asianomaisen osatekijän merkittävyys pieni taikka suuri suhteessa satamien kilpailukykyyn muihin osatekijöihin, ei voida päätellä, että kyseessä oleva toimenpide ei vaikuta kilpailuun. Tämä toimenpide voi nimittäin vaikuttaa satamien veloittamiin hintoihin, ja mikäli kaikki muut osatekijät olisivat kauttaaltaan samat, tämä hinta ratkaisisi sen, minkä sataman kautta kulkevan reitin tai logistisen ratkaisun laivanvarustaja valitsisi.
- (86) Tämän lisäksi on syytä mainita, että eurooppalaiset satamat kilpailevat niin ikään houkutelukseen satamiin toimijoita (tai käyttöoikeuksien käyttäjiä), jotka tarjoaisivat laivanvarustajille tiettyjä satamapalveluita silloin, kun satamaviranomainen ei suoraan huolehdi tällaisista palveluista. Se, miten korkea käyttömaksua satamat vaativat vastineeksi maa-alueiden ja infrastruktuurien (satamavälineistön) tarjoamisesta käyttöoikeuden saaneiden toimijoiden käyttöön, vaikuttaa niin ikään siihen, että viimeksi mainitut toimijat päättävät sijoittautua juuri tiettyyn satamaan, ja siihen, millaista toimintaa ne päättävät siellä harjoittaa. Yleisemmin voidaan todeta, että satamat kilpailevat toisten talouden toimijoiden kanssa rahoitus- ja investointimarkkinoilla. Mikäli kaikki muut osatekijät olisivat kauttaaltaan samat, kyseinen toimenpide antaisi satamille etua kilpailussa sijoittajista verrattuna muihin toimijoihin, jotka eivät hyödy kyseisestä toimenpiteestä (satamat olisivat siis kiinnostavampi sijoituskohde).
- (87) Koska asianomaisessa toimenpiteessä on kyse tukiohjelmasta, jota sovelletaan satamiin, jotka ovat kooltaan, maantieteelliseltä sijainniltaan, tyypiltään (sisäsatamat, merisatamat) ja toiminnaltaan hyvin erilaisia, ei myöskään ole välttämätöntä osoittaa kunkin sataman osalta erikseen, että asianomainen toimenpide johtaa kilpailun vääristymiseen ja vaikuttaa kauppaan, jotta voidaan todeta, että tutkinnan kohteena olevassa toimenpiteessä on kyse valtiontuesta.
- (88) Tältä osin riittää maininta siitä, että Ranskan viranomaiset ja asianomaiset osapuolet myöntävät, että tietyt suuret satamat, kuten Le Havren, Rouenin ja Marseillen satamat, kilpailevat Euroopan unionin muiden satamien kanssa, joten toimenpide vaikuttaa kaupankäyntiin ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Rotterdamin sataman huomautukset tukevat niin ikään tätä päätelmää.

⁽⁵⁹⁾ Erityisesti on otettava huomioon ne Ranskan satamat, joita ei ole vapautettu yhtiöverosta. Ks. tämän päätöksen alaviite nro 48.

⁽⁶⁰⁾ Ks. satamapalveluja koskevaksi asetukseksi tehdyn ehdotuksen 2.1 kohta. Ks. myös komission tiedonanto Euroopan satamapolitiikasta, COM(2007) 616 final, II.4.2 kohta.

⁽⁶¹⁾ Ks. komission tiedonanto Euroopan satamapolitiikasta, KOM/2007/0616 lopullinen, II.1 kohta.

⁽⁶²⁾ Usein merkittävä osa kuljetusten kokonaiskustannuksista muodostuu satamien tarjoamien liikennepalveluiden hinnasta. Ks. Euroopan merisatamien tavoitteet vuodeksi 2030, Euroopan komission taustatiedote, 23.5.2013. ”Satamapalvelujen kustannukset ja laatu ovat liiketoiminnan kannalta tärkeitä tekijöitä. Satamakustannusten osuus logistiikkaketjun kokonaiskustannuksista voi olla hyvinkin suuri. Lähimerenkulkua tavaroiden kuljettamisessa käyttävien yritysten ovelta ovelle -kokonaislogistiikkakustannuksista voi tavarankäsittelyn, satamamaksujen ja satamien merenkulupalvelujen osuus olla jopa 40–60 prosenttia.”

- (89) Myöskään väitteellä, jonka mukaan muissa jäsenvaltioissa on vastaavia valtiontukitoimenpiteitä, ja sillä, miten komissio menettelee näiden mahdollisten muiden toimenpiteiden suhteen, ei ole mitään vaikutusta siihen, että asianomainen toimenpide luokitellaan valtiontueksi⁽⁶³⁾. Ranskan satamien vapauttaminen yhtiöverosta johtaa näet ilman muuta niille edullisempaan kilpailutilanteeseen suhteessa perustilanteeseen, jossa niitä verotettaisiin yhtiöverojärjestelmän normaalien ehtojen mukaisesti⁽⁶⁴⁾. Myös se, että jäsenvaltioissa yhtiöveroaasteet vaihtelevat, on yksinkertaisesti seurausta siitä, että välitöntä verotusta ei ole yhdenmukaistettu jäsenvaltioiden välillä, ja ilmentää jäsenvaltioiden tekemiä itsenäisiä päätöksiä rahoittaa tietyt veronmaksajille tarjottavat palvelut – tai tietty osuus palveluista – verotuloilla.
- (90) Kilpailun vääristymisen tai vaikutuksen kauppaan ei sitä paitsi tarvitse olla merkittävää tai olennaista. Näin ollen väite siitä, että kilpailevien liikennemuotojen asema on heikko, ei niinkään ole omiaan osoittamaan, että kilpailu ei ole vääristynyt, vaan pikemminkin todistaa, että Ranskan satamien ja unionin muiden satamien välillä todellakin käydään – enemmän tai vähemmän kiivasta – kilpailua. Se seikka, että Ranskan pienten satamien toiminnan yhteenlaskettu määrä on ainoastaan 1 prosentti unionin liikenteen kokonaismäärästä, ei myöskään tarkoita sitä, että niiden osuus yksistä taikka useammista merkityksellisistä markkinoista – joka on otettava huomioon kilpailun vääristymien analyysissä – olisi samaa tasoa. Tämän lisäksi 11 päivänä huhtikuuta 2016 tehty päätös, jonka Ranskan viranomaiset ja asianomaiset osapuolet mainitsevat, koskee investointitukitoimenpiteen soveltuvuutta, mikä merkitsee sitä, että kyseessä olevan toimenpiteen on todettu olevan valtiontukea, joka vaikuttaa kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (91) Lisäksi todetaan, että vaikka Ranskan määritelmän⁽⁶⁵⁾ mukaiset ”pienet satamat” vastaavatkin vain pienestä osasta unionin liikennettä, se seikka, että edunsaajaryitys on pienikokoinen, ei sinänsä sulje pois sitä mahdollisuutta, että kilpailu sisämarkkinoilla vääristyy tai uhkaa vääristyä, erityisesti silloin, kun edunsaajat toimivat raja-alueilla. Baskimaan Bayonnen teollisuus- ja kauppakamari, jolla on oikeus käyttää Bayonnen kauppasatamaa ja Saint-Jean-de-Luzin / Cibouren kalastussatamaa (jotka ovat Ranskan ehdottaman määritelmän mukaan ”pieniä satamia”), on esittänyt huomautuksia, joista käy niin ikään ilmi, että tällaiset lähellä rajaa sijaitsevat satamat katsovat rajatylittävän kilpailun olevan todellista⁽⁶⁶⁾. Mikäli komissio tietyissä tapauksissa⁽⁶⁷⁾ toteaa, että etua tuottava toimenpide ei välttämättä vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, se ei perusta tällaista näkemystään vain edunsaajaryityksen kokoon vaan useiden eri kriteerien erilliseen arviointiin⁽⁶⁸⁾.
- (92) Komissio ei sulje pois sitä mahdollisuutta, että tiettyjä satamia – erityisesti satamia, jotka täyttävät komission päätöskäytännössä määritellyt edellytykset – koskevissa erityistapauksissa voidaan katsoa, että kyseessä olevalla toimenpiteellä ei ole vaikutusta kauppaan.
- (93) Edellä esitetyin johdonmukaisin perustein komissio kuitenkin katsoo, että tutkinnan kohteena oleva toimenpide – sikäli kuin kyseessä on tukiohjelma, jossa kaikille vuosien 1942 ja 1943 ministeriön päätöksissä mainituille edunsaajille myönnetään yleinen vapautus yhtiöverosta – vaikuttaa unionin sisäiseen kauppaan ja vääristää tai saattaa vääristää kilpailua.

5.1.6 Päätelmä

- (94) Näin ollen komissio päättää, että verovapautus, joka on myönnetty itsenäisille satamille (joista osa on nykyään suuria merisatamia), merenkulun kauppakamareille, satamalaitteita hallinnoiville teollisuus- ja kauppakamareille, kunnille, joilla on oikeus käyttää merisatamien valtion omistuksessa olevaa julkista välineistöä, sekä yrityksille, joille kunnat ovat voineet luovuttaa oikeutensa tämän välineistön hyödyntämiseen, on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

⁽⁶³⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 10.12.1969, komissio v. Ranska, yhdistetyt asiat 6/69 ja 11/69, ECLI:EU:C:1969:68, 21 kohta. Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 19.5.1999, Italia v. komissio, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, 21 kohta.

⁽⁶⁴⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 2.7.1974, Italia v. komissio, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, 36 kohta.

⁽⁶⁵⁾ Satamat, joiden liikennemäärä alittaa tason, joka on määritely unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta 11 päivänä joulukuuta 2013 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1315/2013 (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1) 20 artiklan 2 kohdan b alakohdassa (tämä viitetaso on 0,1 prosenttia unionin kaikissa merisatamissa vuosittain käsitellystä kokonaislastimäärästä).

⁽⁶⁶⁾ Teollisuus- ja kauppakamari toteaa, että jos se velvoitettaisiin maksamaan yhtiöveroa, sen hallinnoimien satamien toiminta vaarantuisi, sillä ne sijaitsevat maantieteellisesti Ranskan ja Espanjan välisellä raja-alueella ja lähellä espanjalaisia satamia.

⁽⁶⁷⁾ Ks. erityisesti Euroopan komission 29 päivänä huhtikuuta 2015 tekemät päätökset asiassa SA.37432 Tšekki – Hradec Královén julkiset sairaalat (EUVL C 203, 19.6.2015, s. 1), asiassa SA.37904 Saksa – Durmersheimin lääkärikeskus (EUVL C 188, 26.6.2015, s. 1) ja asiassa SA.33149 Saksa – Städtische Projektgesellschaft ”Wirtschaftsbüro Gaarden – Kiel” (EUVL C 188, 5.6.2015, s. 1).

⁽⁶⁸⁾ Edunsaajana olevan sataman toiminnan tulee yhtäältä olla aidosti paikallista. Toiminta on paikallista esimerkiksi silloin, kun satama tarjoaa tavaroita tai palveluita jäsenvaltion alueen sisäpuolisella rajatulla alueella eikä pyri houkuttelemaan asiakkaita muista jäsenvaltioista. Toimenpiteellä ei toisaalta saa olla ennakoitavissa olevia vaikutuksia – tai vaikutusten on oltava vain vähäisiä – rajatylittäviin investointeihin asianomaisilla markkinoilla tai yritysten perustamiseen sisämarkkinoilla.

5.2 Toimenpiteen soveltuvuus sisämarkkinoille

- (95) Asianomaisen jäsenvaltion velvollisuus on osoittaa, että valtiontukitoimenpiteiden voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille. Ranskan viranomaiset esittävät toimenpiteen sisämarkkinoille soveltuvuuden perusteluksi yhtäältä tietyistä satamien hoitamista tehtävistä myönnettävää korvausta, joka liittyy SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohtaan, ja toisaalta SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohtaa, mutta tietyt asianomaiset osapuolet vetoavat tämän lisäksi SEUT-sopimuksen 93 artiklaan (liikenteen yhteensovittaminen) ja 107 artiklan 3 kohdan b alakohtaan (Euroopan yhteistä etua koskevat tärkeät hankkeet).
- (96) Ensinnäkin SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdassa määrätään, että julkisen palvelun tehtävien toteuttamisesta suoritettava korvaus voidaan todeta sisämarkkinoille soveltuvaksi, mikäli se täyttää tietyt ehdot ⁽⁶⁹⁾. Tältä osin Ranskan viranomaiset ja tietyt asianomaiset osapuolet katsovat, että kyseinen toimenpide soveltuu sisämarkkinoille, sillä sen avulla satamille korvataan tiettyjen sellaisten satamien rahoittamien tehtävien suorittaminen, jotka kuuluvat julkisen vallan piiriin. Komissio kuitenkin huomauttaa, että kyseessä olevaa toimenpidettä, jossa tuen määrä on sidoksissa saatujen tuottojen määrään, ei ole sidottu tai rajattu julkisen palvelun tehtävistä aiheutuviin nettokustannuksiin ⁽⁷⁰⁾. Toimenpide ei myöskään perustu selkeään toimeksiantoon, jonka nojalla toimenpiteen edunsaajat olisi velvoitettu hoitamaan tiettyjä tehtäviä ⁽⁷¹⁾. Näin ollen toimenpidettä ei voida pitää sisämarkkinoille soveltuvana korvauksena julkisesta palvelusta, eikä se sovellu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan perusteella.
- (97) Toiseksi SEUT-sopimuksen 93 artiklassa todetaan, että tuet, jotka ovat tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai jotka ovat korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämiseksi, voidaan myös todeta soveltuviksi sisämarkkinoille. Vaikka sisäsatamilla on – kuten Ranskan sisäsatamien hallintoelinten edustajat korostavat – tärkeä asema monivälinekuljetusten kehittämisessä, kaikki satamien investoinnit eivät kuitenkaan kuulu SEUT-sopimuksen 93 artiklan soveltamisalaan vaan ainoastaan tuet, jotka ovat välttämättömiä liikenteen yhteensovittamiseksi. Yhtiöverosta vapauttaminen ei myöskään ole investointitukea vaan toimintatukea, jota ei ole kohdennettu investointeihin. Toimenpide suosii kaikkein tuottoisimpia yrityksiä, joilla on näin ollen muita paremmat valmiudet tuottojen kerryttämiseen ja siten investointien rahoittamiseen. Toimenpidettä ei myöskään ole kohdennettu niin, että se olisi korvausta – kuten edellä mainittiin – tiettyjen julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämiseksi. Verovapautuksesta suoraan koituvan edun määrää ei myöskään ole rajattu määrään, joka on tarpeen liikenteen yhteensovittamisen varmistamiseksi, eikä korvaukseen julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämiseksi, eikä näin ollen voida taata, että suhteellisuusperiaatetta noudatetaan. Toimenpiteellä ei myöskään ole selvästi havaittavaa kannustavaa vaikutusta erityisesti siksi, että vapautus hyödyttää muita enemmän kaikkein kannattavimpia satamia, joilla on näin ollen käytettävissään eniten resursseja – ja jotka tarvitsevat kannustimia kaikkein vähiten. SEUT-sopimuksen 93 artiklaa ei näin ollen voida soveltaa.
- (98) Kolmanneksi tuet, jotka on tarkoitettu Euroopan yhteistä etua koskevan tärkeän hankkeen edistämiseen, voidaan niin ikään SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan b alakohdan mukaan todeta soveltuviksi sisämarkkinoille. Tältä osin Ranskan sisäsatamien hallintoelinten edustajat katsovat yleensä, että yhtiöverovapautus kuuluu tämän artiklan piiriin. Samoin perustein kuin edellä tätä näkemystä ei kuitenkaan voida hyväksyä. Kyseessä olevaa toimenpidettä ei ole kohdennettu Euroopan yhteistä etua koskevan tärkeän hankkeen toteuttamiseen, eikä tuen määrää ole sidottu tällaisen hankkeen kustannuksiin. Kyse on näin ollen edusta, josta satamat hyötyvät yksinkertaisesti siitä syystä, että niiden toiminta on tuottoisaa. Sillä seikalla, että ne osallistuvat Euroopan yhteistä etua koskevaan tärkeään hankkeeseen, ei ole tässä yhteydessä merkitystä.
- (99) Neljänneksi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaan sisämarkkinoille soveltuvina voidaan erityisesti pitää sellaisia tukia, jotka on tarkoitettu ”taloudellisen kehityksen edistämiseen [...] SEUT-sopimuksen 349 artiklassa tarkoitetuilla alueilla, niiden rakenteellinen, taloudellinen ja sosiaalinen tilanne huomioon ottaen”. Ranskan viranomaiset ja useat merentakaisen alueiden asianomaiset osapuolet vetoavat tähän sääntöksen merentakaisilla alueilla sijaitsevien satamien osalta. Kyseessä olevaa toimenpidettä ei kuitenkaan ole kohdennettu asianomaisille alueille.

⁽⁶⁹⁾ Ks. komission tiedonanto Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen – 2012/C 8/02 (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 4). Ks. myös komission päätös 2012/21/EU, annettu 20 päivänä joulukuuta 2011, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen (EUVL L 7, 11.1.2012, s. 3).

⁽⁷⁰⁾ Ks. julkisasiamies Kokottin ratkaisuehdotus asiassa C-74/16, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania v. Ayuntamiento de Getafe, ECLI:EU:C:2017:135, 75 kohta.

⁽⁷¹⁾ Liikennelain L. 5312-2 §, joka sisältää luettelon satamien vastuulla olevista tehtävistä, koskee ainoastaan suuria merisatamia. Pykälässä ei määritellä korvauslaskelmassa käytettäviä parametreja eikä suojatoimia, joilla vältetään liiallisten korvausten maksaminen.

- (100) Vaikka toimenpide hyödyttäisi vain SEUT-sopimuksen 349 artiklassa tarkoitetuilla alueilla sijaitsevia satamia, sen tavoitteena ei kuitenkaan ole näiden alueiden taloudellisen kehityksen edistäminen eikä korvauksen suorittaminen niiden rakenteellisesti epäedullisen tilanteen perusteella, sillä toimenpiteellä rajoitetaan antamaan toimialakohtaista etua tiettytyypisille liikennealan yrityksille siitä riippumatta, minkälaista toimintaa nämä yritykset harjoittavat. Ranska ei osoita, että toimenpide vaikuttaisi tavaroiden tuontiin liittyviin kustannuksiin, ja tältä osin voidaan panna merkille, että tietyt merentakaisten alueiden satamat tekevät voittoja ja maksavat osinkoja valtiolle⁽⁷²⁾, joten niillä olisi lähtökohtaisesti varaa alentaa satamamaksujen määrää, jos maksujen katsottaisiin haittaavan kyseessä olevien alueiden taloudellista kehitystä; yhtiöverosta vapauttaminen voi siis vaikuttaa useisiin eri rahavirtoihin (erityisesti osinkoihin) eikä välttämättä ainoastaan tavaroiden tuontiin liittyviin kustannuksiin. Ranska ei tältä osin väitä, että satamat olisivat erityisen epäedullisessa tilanteessa muihin 349 artiklassa tarkoitetuilla alueilla sijaitseviin yrityksiin nähden. Jo toimenpiteen luonne ja sen toteutustapa (vain tietyille yrityksille varattu etu, jonka myöntämisessä ei oteta huomioon yritysten toimintaa ja jonka määrä riippuu saaduista voitoista eikä niinkään tarpeista ja jota ei ole rajattu johonkin tiettyyn tarkasti määriteltyyn tavoitteeseen, jonka saavuttaminen muodostaisi taloudellisen kannustimen) osoittavat, että se on selvästi ristiriidassa niiden toimintatukea koskevien veromääräysten kanssa, joita asianomaiset osapuolet ovat maininneet ja joille komissio on antanut hyväksyntänsä. Verotuksellisia investointiavustuksia koskevat toimenpiteet ja arvonlisäveron nollaverokanta ovat itse asiassa yleisiä toimenpiteitä, joiden soveltamisala kattaa syrjimättä yritykset, jotka sijaitsevat SEUT-sopimuksen 349 artiklassa tarkoitetuilla alueilla.
- (101) Toisin kuin Guadeloupen suuri merisatama väittää, tarkistettua yleistä ryhmäpoikkeusasetusta⁽⁷³⁾, joka kattaa tietyssä määrin merentakaisten alueiden kuljetuksiin myönnettävät toimintatuet, ei ole mahdollista soveltaa kyseessä olevaan toimenpiteeseen. Asetuksen 15 artiklan 4 kohtaa voidaan nimittäin soveltaa vain toimenpiteisiin, joiden tukimäärä on rajattu tiettyjen indikaattorien (bruttomääräisen arvonlisän, työvoimakustannusten, liikevaihdon) perusteella – yhtiöverovapautuksen kohdalla näin ei kuitenkaan ole.
- (102) Tästä seuraa, että tutkinnan kohteena olevaa toimenpidettä ei voida todeta soveltuvaksi sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdan perusteella.
- (103) Viidenneksi komissio tarkastelee, onko kyseessä oleva toimenpide luonteeltaan sellainen, että sitä voitaisiin pitää tukena ”tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen” muuttamatta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla, huolimatta siitä, että Ranska ja muut asianomaiset osapuolet eivät ole vedonneet SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohtaan. Jo edellä esiin tuoduista syistä (suhteellisuuden puuttuminen, kannustavan vaikutuksen puuttuminen ja yhteyden puuttuminen johonkin tiettyyn yleistä etua palvelemaan tavoitteeseen) komissio kuitenkin toteaa, että SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohtaa ei voida soveltaa.
- (104) Tietyt asianomaiset osapuolet katsovat, että toimenpiteen lakkauttaminen vaikuttaisi satamien investointikykyyn, mutta komissio painottaa, että kyseessä olevaa toimenpidettä ei ole kohdennettu investointeihin⁽⁷⁴⁾.

5.3 Voimassa oleva vai uusi tuki

- (105) Menettelyasetuksen 1 artiklan b kohdan i alakohdan mukaisesti tukiohjelmat, jotka on pantu täytäntöön ennen sopimuksen voimaantuloa, ovat voimassa olevia tukiohjelmiä.
- (106) Kun otetaan huomioon, että kyseessä oleva verovapautus on tullut voimaan vuonna 1942 ja että se on sen jälkeen pysynyt olennaisilta osin muuttumattomana, komissio katsoo, että tämä toimenpide on voimassa oleva tukiohjelma.

6. MENETTELYN KESKEYTTÄMISTÄ KOSKEVISTA PYYNNÖISTÄ

- (107) Komissiolle SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklassa annetun keskeisen tehtävän mukaisesti sen tulee pitää huolta siitä, että sisämarkkinoille soveltumattomiksi todetut valtiontuet lopetetaan, ja luoda uudelleen edellytykset reilulle kilpailulle.

⁽⁷²⁾ Guadeloupen suuren merisataman oli vuonna 2016 määrä maksaa 1,196 miljoonaa euroa osinkoja (ks. 18 päivänä helmikuuta 2016 annettu määräys, JORF nro 0048, 26.2.2016).

⁽⁷³⁾ Tarkistettu asetus julkaistiin 20 päivänä kesäkuuta 2017, ks. asetuksen (EU) N:o 651/2014 muuttamisesta satama- ja lentoasemainfrastruktuurille myönnettävän tuen, kulttuurin ja kulttuuriperinnön edistämiseen ja urheiluinfrastruktuurille ja monikäyttöiselle vapaa-ajan infrastruktuurille myönnettävään tukeen sovellettavien ilmoituskynnysarvojen sekä syrjäisimmillä alueilla sovellettavien alueellisten toimintatukiohjelmien osalta ja asetuksen (EU) N:o 702/2014 muuttamisesta tukikelpoisten kustannusten laskennan osalta 14 päivänä kesäkuuta 2017 annettu komission asetus (EU) 2017/1084 (EUVL L 156, 20.6.2017, s. 1).

⁽⁷⁴⁾ Sitä vastoin toisenlaiset investointeihin kohdennetut toimenpiteet, jotka täyttävät soveltuvuudelle asetetut kriteerit (joita ovat erityisesti yleisen edun olemassaolo ja toimenpiteen asianmukaisuus ja suhteellisuus), voitaisiin tietyn ehdoin todeta sisämarkkinoille soveltuviksi.

- (108) Menettelyasetuksen 9 artiklan 6 kohdan mukaan komission on hyväksyttävä lopullinen päätös heti, kun tutkintamenettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä mainitut epäilykset on voitu osoittaa aiheettomiksi. Jos komissio menettelyn tässä vaiheessa toteaa, että joillekin yrityksille myönnetään sisämarkkinoille soveltumatonta tukea, se ei periaatteessa voi keskeyttää kyseessä olevaa valtiontukea koskevaa menettelyä tai myöntää siirtymäkautta. Tämä tarkoittaisi sitä paitsi sitä, että kyseisen sisämarkkinoille soveltumattoman tuen maksamista voitaisiin jatkaa entistä pidempään, mikä olisi puolestaan epäoikeudenmukaista niiden kilpailijoiden kannalta, jotka eivät saa tukea tai joiden tuki on asianomaisten edunsaajien tukea pienempi. Komissio panee tältä osin merkille, että Alankomaiden satamat, jotka ovat olleet velvollisia suorittamaan yhtiöveroa 1 päivästä tammikuuta 2017, ovat pyytäneet komissiota saattamaan Ranskan satamat nopeasti yhtiöverovelvollisuuden piiriin.
- (109) Kuten edellä on todettu, se, että muiden jäsenvaltioiden muissa satamissa saattaa olla käytössä muita tukia, ei anna perustetta menettelyn keskeyttämiselle, jolloin sisämarkkinoille soveltumattoman tuen maksamista voitaisiin edelleen jatkaa. On syytä korostaa, että ”monien kilpailun vääristymien vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan tai tasaannu, vaan päinvastoin kasautuu keskinäisessä vuorovaikutuksessa, mikä lisää yhteismarkkinoihin kohdistuvia haitallisia vaikutuksia”⁽⁷⁵⁾. Mikäli Ranskan satamien verovapaudet poistava menettely keskeytettäisiin, se myös pitkittäisi niiden vääristymien olemassaoloa, joita Pohjois-Euroopan satamien välillä nykyisin on, sillä Alankomaiden satamissa nämä veroetuudet on poistettu 1 päivästä tammikuuta 2017 alkaen.
- (110) Myöskään sillä seikalla, että komission menettely Alankomaiden satamien verojärjestelmää koskevassa tapauksessa⁽⁷⁶⁾ on saattanut kestää pidempään kuin menettely Ranskan satamia koskevassa tapauksessa, ei voida nyt tarkasteltavassa tapauksessa perustella siirtymäkautta koskevaa pyyntöä. Komissio käsittelee kaikkia tapauksia samalla tavalla ja ottaa kussakin asiassa huomioon tarkasteltavan asian ominaispiirteet. Siksi komissio näkee vaivaa määrittellä päätöksensä täytäntöönpanolle sellaisen määräajan, että jäsenvaltiolla on sen puitteissa vallitseviin olosuhteisiin nähden kohtuullisesti aikaa panna päätös täytäntöön ja että asianomaiset yritykset eivät voisi enää pidempään hyötyä sisämarkkinoille soveltumattomiksi todetuista tuista.
- (111) Ranska ei myöskään tarkenna sitä, millä tavalla tarkistettu yleinen ryhmäpoikkeusasetus ja ehdotus satamapalveluja koskevaksi asetukseksi pakottaisivat keskeyttämään menettelyn. Joka tapauksessa yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen tarkistettu versio – joka ei kata toimenpiteitä, joissa on puhtaasti kyse yhtiöverovapauksista – hyväksyttiin 17 päivänä toukokuuta 2017. Satamapalveluja koskeva asetus puolestaan hyväksyttiin 15 päivänä helmikuuta 2017⁽⁷⁷⁾, ja tämän osalta todetaan, ettei sillä vaikuteta eikä edes pyritä vaikuttamaan SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklaan perustuvaan komission toimintaan.
- (112) Näin ollen menettelyn keskeyttämiselle ei ole perusteita.

7. ALANKOMAIDEN SATAMIEN PYYNNÖISTÄ

- (113) Alankomaiden satamat ovat pyytäneet, että niiden saattamisesta yhtiöverovelvollisiksi luovuttaisiin toistaiseksi. Tältä osin komissio muistuttaa, että meneillään oleva menettely ei koske Alankomaiden satamia vaan [Ranskan] (***) satamia. Alankomaiden satamia koskevasta asiasta SA.25338 antamassaan lopullisessa päätöksessä⁽⁷⁸⁾ komissio sitä paitsi kieltäytyi luopumasta Alankomaiden satamien saattamisesta yhtiöverotuksen piiriin samoista periaatteellisista syistä kuin nyt käsillä olevassa päätöksessä on esitetty. Alankomaiden satamien yhtiöverovelvollisuus perustuu sitä paitsi Alankomaiden kansalliseen lainsäädäntöön, eikä komissio joka tapauksessa SEUT-sopimuksen 107 artiklan puitteissa voi pakottaa jäsenvaltiota muuttamaan lainsäädäntöään valtiontukien myöntämiseksi tietyille talouden toimijoille.

8. PÄÄTELMÄ

- (114) Yhtiöverovapautuksessa, joka on myönnetty 11 päivänä elokuuta 1942 ja 27 päivänä huhtikuuta 1943 tehdyissä ministeriön päätöksissä mainituille yksiköille (eli itsenäisille satamille, joista osa on nykyään suuria merisatamia, merenkulun kauppakamareille, satamalaitteita hallinnoiville teollisuus- ja kauppakamareille, kunnille, joilla on oikeus käyttää merisatamien valtion omistuksessa olevaa julkista välineistöä, sekä yrityksille, joille kunnat ovat voineet luovuttaa oikeutensa tämän välineistön hyödyntämiseen), on kyse voimassa olevasta valtiontukiohjelmasta, joka ei sovellu sisämarkkinoille.

⁽⁷⁵⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 22.3.1977 asiassa 78/76, Steinike & Weinlig v. Saksan liittotasavalta, ECLI:EU:C:1977:52, 24 kohta.

⁽⁷⁶⁾ Ks. lopullinen päätös valtiontuesta SA.25338 (EUVL L 113, 27.4.2016, s. 148).

⁽⁷⁷⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2017/352, annettu 15 päivänä helmikuuta 2017, satamapalvelujen tarjoamisen puitteista ja satamien rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 57, 3.3.2017, s. 1).

⁽⁷⁸⁾ Komission 21 päivänä tammikuuta 2016 tekemä päätös tuesta SA.25338 (2014/C ex E 3/2008 ex CP 115/2004) – Alankomaat – Julkisten yritysten vapauttaminen yhtiöverosta (EUVL L 113, 27.4.2016, s. 148).

- (115) Ranskan viranomaisten tulee näin ollen poistaa kyseessä oleva vapautus yhtiöverosta ja velvoittaa asianomaiset yksiköt suorittamaan yhtiöveroa. Tämä toimenpide on hyväksyttävä ennen sen kalenterivuoden päättymistä, jonka aikana tämä päätös on annettu, ja sitä on sovellettava taloudellisesta toiminnasta saataviin tuloihin viimeistään sen hyväksymistä seuraavan verovuoden alusta alkaen,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Yhtiöverovapautuksessa, joka on myönnetty itsenäisille satamille (joista osa on nykyään suuria merisatamia), merenkulun kauppakamareille, satamalaitteita hallinnoiville teollisuus- ja kauppakamareille, kunnille, joilla on oikeus käyttää merisatamien valtion omistuksessa olevaa julkista välineistöä, sekä yrityksille, joille kunnat ovat voineet luovuttaa oikeutensa tämän välineistön hyödyntämiseen, on kyse voimassa olevasta valtioneuvoston päätöksestä, joka ei sovellu sisämarkkinoille.

2 artikla

1. Ranskan on poistettava 1 artiklassa tarkoitettu vapautus yhtiöverosta ja veloitettava ne yksiköt suorittamaan yhtiöveroa, joihin tätä vapautusta on sovellettu.

2. Toimenpide, jolla Ranska panee 1 kohtaan perustuvat veloitteensa täytäntöön, on hyväksyttävä ennen sen kalenterivuoden päättymistä, jonka aikana tämä päätös on annettu tiedoksi. Tätä toimenpidettä on sovellettava taloudellisesta toiminnasta saataviin tuloihin viimeistään sen hyväksymistä seuraavan verovuoden alusta alkaen.

3 artikla

Ranskan on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta sen noudattamiseksi toteuttamansa toimenpiteet.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu Ranskan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 27 päivänä heinäkuuta 2017.

Komission puolesta
Margrethe VESTAGER
Komission jäsen
