

V

(Skelbimai)

PROCEDŪROS, SUSIJUSIOS SU KONKURENCIJOS POLITIKOS ĮGYVENDINIMU

KOMISIJA

VALSTYBĖS PAGALBA – PRANCŪZIJA

Valstybės pagalba, apie kurią pranešta, C 13/2009 (ex N 614/08) – Prancūzija – Uostų sektoriui skirtos priemonės

Kvietimas teikti pastabas pagal EB Sutarties 88 straipsnio 2 dalį

(Tekstas svarbus EEE)

(2009/C 122/06)

2009 m. balandžio 8 d. raštu, pateiktu originalo kalba po šios santraukos, Komisija pranešė Prancūzijai savo sprendimą pradėti EB sutarties 88 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl minėtų priemonių.

Suinteresuotosios šalys gali teikti pastabas per vieną mėnesį nuo šios santraukos ir prie jos pridėto rašto paskelbimo šiuo adresu:

Commission européenne
Direction générale de l'Énergie et des Transports
Direction A — Unité A2
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Faksas + 32 22964104

Šios pastabos bus perduotos Prancūzijai. Pastabas teikianti suinteresuotoji šalis gali pateikti pagrįstą raštišką prašymą neatskleisti jos tapatybės.

SANTRAUKA

1. PROCEDŪRA

2008 m. gruodžio 4 d. raštu Prancūzijos valdžios institucijos pagal EB sutarties 88 straipsnio 3 dalį pranešė apie pagalbos schemą, kurią sudaro uostų sektoriui skirtos mokesčių priemonės, nustatytos 2008 m. liepos 4 d. įstatymu Nr. 2008-660 dėl uostų reformos.

2. GLAUSTAS PAGALBOS APRAŠYMAS

Priemonės, apie kurias pranešta, nustatytos pagal uostų reformą, numatytą įstatyme dėl uostų reformos. Šia reforma siekiama pagerinti Prancūzijos jūrų uostų veiklos rezultatus ir konkurencingumą.

Uostų reforma numatoma uosto krovos darbus pavesti privatiems ūkio subjektams, didžiuosiuose jūrų uostuose jiems perlei-

džiant įrangą, bei nustatoma mokesčių priemonė, sudaryta iš dviejų dalių. Viena dalis – didžiuosiuose jūrų uostuose perleidžiamai įrangai taikomi sumažinti fiskaliniai mokesčiai, kita dalis gali būti skirta atleisti nuo visuose jūrų uostuose (dide-liuose jūrų uostuose ir decentralizuotuose uostuose) naudojamiems įrenginiams taikomų vietos mokesčių.

Neapmokestinimo laikotarpis ne ilgesnis kaip 6 metai. Bendra neapmokestinamo laikotarpio suma 97,50 mln. EUR.

3. ĮVERTINIMAS

Šiuo metu Komisija negali atmesti galimybes, kad uosto krovos įrenginių perleidimas pagal viešojo pirkimo vedant derybas procedūrą turi valstybės pagalbos elementų pagal Sutarties 87 straipsnio 1 dalį. Komisija taip pat abejoja dėl tokios priemonės suderinamumo su EB sutarties 87 straipsnio 2 ir 3 dalių nuostatomis.

Kadangi šios priemonės pobūdis mokestinis, Komisija mano, kad ši pagalba yra valstybės pagalba uostų krovos įmonėms ir abejoja dėl jos suderinamumo su Sutartyje nustatytais išimtimis, o ypač su 2007–2013 m. nacionalinės regioninės pagalbos teikimo gairėmis ⁽¹⁾.

RAŠTO TEKSTAS

„Par la présente, la Commission a l'honneur d'informer la France qu'après avoir examiné les informations fournies par vos autorités sur la mesure citée en objet, elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE.

1. PROCÉDURE

1. Par courrier du 4 décembre 2008, les autorités françaises ont notifié, au titre de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, un régime d'aides consistant en des mesures fiscales en faveur du secteur portuaire et introduites par la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire. La notification a été enregistrée sous le numéro N 614/2008.
2. Par lettre du 11 décembre 2008, la Commission a invité les autorités françaises à fournir quelques éléments complémentaires nécessaires. A la demande des autorités françaises, la Commission a étendu le délai de réponse jusqu'au 9 février 2009.
3. Le 28 janvier 2009 a eu lieu une réunion entre les représentants des autorités françaises et les services de la Commission. Par lettre du 10 février 2009, les autorités françaises ont fourni les éléments complémentaires.

2. DESCRIPTION DES MESURES

2.1. Eléments de contexte

4. Les mesures notifiées s'inscrivent dans le cadre de la réforme portuaire qui fait l'objet de la loi portant réforme portuaire ⁽²⁾. L'objectif de cette réforme est d'améliorer les performances et la compétitivité des ports maritimes français.
5. Dans ce contexte, la loi portant réforme portuaire vise à :
 - redéfinir les missions des ports autonomes qui deviennent en France métropolitaine des "grands ports maritimes" ⁽³⁾
 - moderniser la gouvernance des grands ports maritimes;
 - organiser la coordination entre ports d'une même façade ou situés sur un même axe fluvial;
 - simplifier et rationaliser la manutention portuaire selon le modèle des principaux ports européens avec la mise en place d'opérateurs intégrés de terminaux responsables de l'ensemble des opérations de manutention.
6. Les missions des grands ports maritimes seront recentrées sur les activités régaliennes (sécurité, sûreté et police portuaire) et sur les fonctions d'aménageur du domaine

portuaire. En revanche, des opérateurs intégrés de terminaux seront responsables de l'ensemble des opérations de manutention, ce qui devrait augmenter l'efficacité de ces activités.

7. Les autorités françaises ont précisé que la loi vise la simplification par le transfert des activités de manutention portuaire encore exercées par les grands ports maritimes vers des opérateurs privés.
8. La réforme rapproche le système français du modèle européen où les fonctions respectives de l'autorité portuaire et de l'opérateur portuaire sont clairement distinguées et où ce dernier est le plus souvent une entreprise privée.

2.2. Grandes lignes du régime d'aide notifié

9. La réforme portuaire comporte le transfert des activités de manutention portuaire vers les opérateurs privés par une procédure de cession des outillages dans les grands ports maritimes ainsi qu'un dispositif fiscal comprenant deux volets: l'un qui réduit les charges fiscales applicables aux équipements transférés dans les grands ports maritimes et l'autre qui peut conduire à l'exonération de taxes locales applicables aux équipements exploités dans l'ensemble des ports maritimes (grands ports maritimes et ports décentralisés).
10. Les autorités françaises ont notifié le dispositif fiscal qui sera mis en œuvre à partir du 1^{er} juin 2009. Ce dispositif concerne deux impôts locaux, à savoir la taxe foncière, due tous les ans par le propriétaire d'un bien immobilier ⁽⁴⁾, et la taxe professionnelle, payée par les entreprises ⁽⁵⁾. Le transfert des outillages aura lieu, pour chaque grand port maritime, dans les 27 mois suivant son institution.

2.3. La cession des outillages

11. Les grands ports maritimes cessent d'exploiter les outillages, équipements et installations spécifiques de manutention portuaire (outillages de manutention) qu'ils cèdent aux entreprises privées selon une procédure de vente décrite à l'article 9 de la loi portant réforme portuaire.
12. D'après cette disposition, la procédure de vente des outillages de manutention et de cession des droits réels qui leur sont attachés suppose plusieurs étapes. Dans un premier temps, le grand port maritime négocie les modalités du transfert des outillages avec les opérateurs qui utilisent régulièrement les services du port ou ont fait des investissements significatifs sur le terminal. Ensuite, s'il n'y a pas d'opérateurs présents ou si les négociations n'aboutissent pas dans un délai de trois mois, le grand port maritime lance un appel à candidatures dans le cadre d'une procédure transparente et non discriminatoire. Enfin, si l'appel à candidatures est infructueux et lorsque le projet stratégique du grand port maritime le prévoit, le port peut créer une filiale pour lui confier l'activité concernée; au terme d'une période de cinq ans, un nouvel appel à candidatures est organisé. A l'issue de l'appel à candidature, des conventions de terminal seront conclues avec les opérateurs retenus.

⁽¹⁾ OL C 54, 2006 3 4, p. 13.

⁽²⁾ Loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire.

⁽³⁾ Suite à cette réforme, les ports maritimes seront classifiés en deux catégories: les grands ports maritimes, héritiers des anciens ports autonomes, et les autres ports de commerce dits «décentralisés», qui relèvent des collectivités locales.

⁽⁴⁾ Notamment hangars.

⁽⁵⁾ L'assiette de la taxe foncière est calculée d'après la valeur locative des biens concernés. Le calcul de la taxe professionnelle se fait sur la base de deux éléments: 1) la valeur locative des biens immobiliers et 2) 16 % du prix d'achat des équipements et des biens mobiliers.

13. Selon l'article 9 de la loi portant réforme portuaire, une commission nationale indépendante est chargée de veiller "au bon déroulement et à la transparence de la procédure" de cession des outillages. Son rôle est d'émettre un avis public sur l'évaluation des biens avant leur cession. Elle doit prendre en compte l'équilibre économique et les perspectives de développement de l'activité. Pour l'évaluation, la commission peut faire également appel à un expert additionnel. La commission compte parmi ses membres un magistrat de la Cour des comptes, un représentant des collectivités locales et une personnalité qualifiée choisie en raison de ses compétences dans le domaine portuaire. Des conditions d'incompatibilité entre les fonctions de membre de la commission et une autre fonction à responsabilité dans les instances de direction ou de surveillance des grands ports ou dans les entreprises de manutention sont également prévues.

2.4. Le dispositif fiscal

14. Le transfert des outillages de manutention portuaire vers les opérateurs privés est complété par deux mesures fiscales qui font l'objet de la notification.
15. Le premier volet prévoit un régime d'allègement fiscal automatique qui consiste en une réduction dégressive, sur une durée limitée à 5 ans, de la valeur locative servant comme base de calcul des impôts locaux des opérateurs privés repreneurs des outillages de manutention portuaire (il s'agit en l'occurrence de la taxe professionnelle et de la taxe foncière). La réduction est de 100 % les deux premières années au titre desquelles le bien entre dans la base d'imposition de l'opérateur, puis respectivement de 75 %, 50 % et 25 % les trois années suivantes.
16. Le deuxième volet fiscal prévoit pour les collectivités locales qui gèrent des ports maritimes la possibilité d'exonérer les entreprises de manutention de la taxe professionnelle. Il s'agit d'une mesure complémentaire prise sur délibération. Cette exonération porte sur la valeur des outillages exploités au 31 décembre 2009 et ceux acquis ou créés en remplacement de ces biens et qui sont utilisés dans le ressort d'un des 24 ports figurant à l'annexe 1 de la présente décision.
17. L'exonération est limitée à une période de 6 ans, de 2010 à 2015.
18. Pour le premier volet, les entreprises bénéficiaires sont celles qui ont repris le matériel cédé par les grands ports maritimes ⁽¹⁾ dans le cadre de la réforme portuaire. Dans le cas du deuxième volet, la possibilité d'exonération concerne les entreprises de manutention portuaire de 24 ports maritimes français. Le nombre des entreprises bénéficiaires concernées est estimé par les autorités françaises de 11 à 50.

2.4.1. Budget de la mesure

19. Le montant de l'exonération est estimé par les autorités françaises à 7,5 millions d'euros par an pour le premier volet et à 10 millions d'euros par an pour le deuxième volet. Le montant total pour toute la période de l'exonération s'élève à 97,50 millions d'euros.

2.5. Position des autorités françaises

20. Les autorités françaises considèrent que l'absence d'unité entre les différents services de manutention serait responsable du manque de productivité et de fiabilité des ports français. La réforme a pour but de relancer lesdits ports, afin d'améliorer leur performance et leur compétitivité.
21. Selon les autorités françaises, en accompagnant la nouvelle organisation portuaire, les exonérations fiscales temporaires sont destinées à encourager la reprise des activités de manutention et du personnel associé ainsi que les investissements privés.
22. Quant au volet d'exonération qui concerne les outillages existants, les autorités françaises mettent en avant le fait que cette mesure permet d'accompagner le transfert d'outillage et donc la modernisation des grands ports maritimes. Pour les ports décentralisés, la mesure devrait inciter les collectivités locales à mettre en œuvre une réforme de la manutention similaire à celle portée par l'Etat pour les grands ports maritimes.

3. APPRÉCIATION

3.1. Appréciation de la cession des outillages de manutention portuaire

3.1.1. Qualification de la mesure

23. Conformément à l'article 87, paragraphe 1 du traité, toute aide accordée par un Etat au moyen de ressources d'Etat qui fausse ou qui menace de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions est incompatible avec le marché commun, dans la mesure où elle affecte les échanges entre Etats membres, sauf dérogations prévues par le Traité.
24. La qualification d'une mesure nationale en tant qu'aide d'Etat au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité suppose que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir que: 1) la mesure en cause confère un avantage économique sélectif; 2) cet avantage soit financé au moyen de ressources d'Etat; 3) cet avantage fausse ou menace de fausser la concurrence et, enfin; 4) cet avantage affecte les échanges entre Etats membres ⁽²⁾.

Existence d'un avantage économique sélectif

25. Afin d'exclure tout avantage, les biens publics concernés (outillages de manutention portuaire) doivent être vendus au prix du marché. La Commission observe que dans le cas d'espèce, la vente ne s'effectue pas dans le cadre d'une procédure d'offre ouverte, transparente, non-discriminatoire et inconditionnelle. C'est uniquement si les négociations de gré à gré n'aboutissent pas avec les opérateurs déjà présents ou s'il n'y a pas d'opérateur présent, qu'une telle procédure est mise en place. Conformément à la Communication

⁽¹⁾ Les grands ports maritimes français sont: Dunkerque, Havre, Rouen, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Marseille.

⁽²⁾ Voir, par exemple, l'arrêt de la Cour du 10 janvier 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (222/04, Rec. p. I-289, point 129).

de la Commission concernant les éléments d'aide d'Etat contenus dans des ventes de terrains et de bâtiments par les pouvoirs publics ⁽¹⁾, dont les dispositions sont applicables par analogie au cas d'espèce, en l'absence d'une procédure d'offre inconditionnelle, l'évaluation du prix de vente doit être réalisée par un expert indépendant préalablement aux négociations précédant la vente pour fixer la valeur marchande sur la base d'indicateurs du marché et de critères d'évaluation communément acceptés. Le prix du marché ainsi fixé représente le prix d'achat minimal qui peut être accepté sans que l'on puisse parler d'aide d'Etat.

26. En l'espèce, la Commission constate que, en cas de vente de gré à gré, la procédure proposée prévoit l'établissement d'une commission nationale d'évaluation des biens cédés. La Commission note que ladite commission doit rendre préalablement à la cession un avis public sur la valeur des biens qui font l'objet de la vente.
27. Toutefois, la Commission observe qu'il ne ressort pas du dossier que l'avis exprimé par la commission d'évaluation soit contraignant. En absence de caractère contraignant de cet avis, la Commission ne peut pas exclure à ce stade que les biens soient vendus à un prix inférieur au prix du marché. La Commission a des doutes sur le fait que l'avis public sur la valeur des biens qui font l'objet de la vente s'impose en tant que prix minimal du transfert desdits biens.
28. De plus, la Commission s'interroge sur les garanties offertes par la France en matière d'indépendance de la commission et sur les qualifications et l'expérience que devront posséder ses membres aux fins de l'évaluation des biens en question au regard des critères mentionnés au point II.2.a) de la communication susvisée.
29. Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission ne peut exclure à ce stade que la cession de l'outillage de manutention portuaire dans le contexte d'une vente de gré à gré ne confère un avantage économique aux acheteurs de ce matériel.
30. Dans l'hypothèse où la Commission conclurait que la mesure confère à ces bénéficiaires un avantage économique, cet avantage serait sélectif puisqu'il ne concerne que les entreprises de manutention portuaire déjà établies sur le port.

Présence de ressources d'Etat

31. La procédure de cession concerne des biens publics qui pourraient être cédés à un prix inférieur au prix du marché, les autorités portuaires renonçant ainsi à des recettes publiques. La Commission conclut que la cession, dans l'hypothèse où elle conférerait un avantage, impliquerait un transfert de ressources d'Etat.

Affectation des échanges entre Etats membres et distorsion de concurrence

32. Compte tenu des avantages que les acheteurs pourraient recevoir lors d'une vente à un prix inférieur au prix du marché, la mesure examinée est susceptible d'affecter les entreprises concurrentes sur le marché européen des

services portuaires et de créer des distorsions de concurrence entre opérateurs portuaires.

Conclusion

33. A la lumière de ce qui précède, la Commission ne peut exclure à ce stade que la cession des outillages de manutention portuaire dans le contexte d'une procédure de gré à gré incorpore des éléments d'aide d'Etat au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité.

3.1.2. Compatibilité de la mesure

34. La Commission note que la cession de l'outillage de manutention des ports maritimes vers des entreprises privées s'inspire du constat fait par la Commission dans sa communication sur une politique portuaire européenne (points II.1 et II.4.1) ⁽²⁾. Toutefois, à ce stade, la Commission estime que ceci est insuffisant pour conclure à la compatibilité d'une aide éventuelle. Elle remarque que les objectifs de la mesure tels que visés ci-dessus ne justifient pas de céder les actifs à un prix inférieur à celui du marché.
35. Les autorités françaises sont invitées à expliquer les effets de cette mesure sur l'efficacité et la compétitivité des grands ports maritimes.
36. A ce stade la Commission exprime des doutes sur la compatibilité de la mesure avec les dispositions de l'article 87 paragraphes 2 et 3 du traité. La mesure ne semble pas remplir les conditions pour bénéficier d'aucune des dérogations fixées par ces dispositions. Les autorités françaises sont invitées à montrer pourquoi la mesure satisferait ces conditions.

3.2. Appréciation du dispositif fiscal notifié

3.2.1. Qualification de la mesure

Existence d'un avantage économique sélectif

37. La mesure examinée confère aux bénéficiaires des avantages sous forme de réduction d'impôts. La mesure est sélective puisqu'elle ne s'adresse qu'à des entreprises de manutention portuaire situées dans 24 ports maritimes français.

Présence de ressources étatiques

38. Le dispositif fiscal notifié conduit à une perte de ressources pour les collectivités locales et, de ce fait, est financé au moyen de ressources d'Etat.

Affectation des échanges entre Etats membres et distorsion de concurrence

39. Les mêmes considérations qu'au point 32 ci-dessus s'appliquent.

Conclusion

40. A la lumière de ce qui précède, la Commission conclut que le dispositif fiscal notifié par les autorités françaises constitue une aide d'Etat aux entreprises de manutention portuaire.

⁽¹⁾ JO C 209 du 10.7.1997, p. 3.

⁽²⁾ COM(2007) 616 final.

3.2.2. *Compatibilité de la mesure*

41. Au titre de l'article 87 paragraphe 3 sous c) du traité CE, une aide d'Etat peut être déclarée compatible avec le marché commun pour autant qu'elle soit destinée à favoriser le développement de certaines activités ou de certaines régions, dans la mesure où elle n'affecte pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.
42. Les autorités françaises font valoir le rôle d'encouragement que les mesures fiscales proposées auront dans la reprise et la restructuration du parc de matériel de manutention.
43. La Commission note cet aspect ainsi que le fait que le transfert de l'outillage de manutention vers des acteurs privés est cohérent avec la communication envisagée sur une politique portuaire européenne (points II.1 et II.4.1. de la communication). Toutefois, elle estime que la nécessité, la justification et la proportionnalité des aides pour ce faire n'ont pas été démontrées. Cela est d'autant plus vrai lorsqu'aucun transfert n'a lieu, comme pour le deuxième volet. La Commission a donc des doutes sur la compatibilité de la mesure notifiée avec l'article 87 paragraphe 3 sous c) du traité (aides destinées à favoriser le développement de certaines activités).
44. Afin de mieux apprécier la mesure au regard des encadrements existants, la Commission a calculé l'intensité des mesures notifiées en équivalent subvention brut (ESB). Elle note que ces intensités sont conséquentes. L'intensité d'aide s'élève pour le premier volet:
- i) en matière de taxe foncière à 4,12 % du prix de revient de l'immobilisation ⁽¹⁾;
- ii) en matière de taxe professionnelle à 13,2 % du prix de revient de l'immobilisation ⁽²⁾.
45. S'agissant du deuxième volet, deux situations sont à distinguer: les biens qui font l'objet d'un transfert et auxquels on applique la réduction automatique de taxe professionnelle et les biens non transférés qui sont exploités par les opérateurs privés. L'intensité de l'aide dans la première situation

⁽¹⁾ Pour le calcul de la taxe foncière payable pour les biens acquis ou créés depuis 1^{er} janvier 1976, la valeur locative est égale au prix de revient multiplié par 8 %. Elle fait ensuite l'objet d'un abattement forfaitaire de 50 % et doit être multipliée par le taux global moyen de la taxe foncière sur les propriétés bâties, qui est dans ce cas de 32 %. En appliquant le taux d'actualisation de la Commission pour la France, soit le taux de base 4,99 % majoré de 100 points de base, on obtient le taux d'intensité suivant: $\frac{[100 \% + 100 \% / (1 + 0,0599) + 75 \% / (1 + 0,0599)^2 + 50 \% / (1 + 0,0599)^3 + 25 \% / (1 + 0,0599)^4] \times 8 \% \times 50 \% \times 32 \%}{100} = 4,12 \%$.

⁽²⁾ Le taux d'intensité actualisé pour la taxe professionnelle est calculé comme suit: $\frac{[100 \% + 100 \% / (1 + 0,0599) + 75 \% / (1 + 0,0599)^2 + 50 \% / (1 + 0,0599)^3 + 25 \% / (1 + 0,0599)^4] \times 16 \% \times 84 \% \times 30,5 \%}{100} = 13,2 \%$ (la valeur locative est égale au prix de revient multiplié par 16 %, diminuée de 16 % et multipliée par 30,5 %, qui représente le taux global moyen de taxe professionnelle).

s'établit à 8,19 % ⁽³⁾, qui s'ajoute à l'intensité mentionnée au point 44 ii). En revanche, pour ce qui est de la deuxième situation, l'aide semble s'apparenter plutôt à une aide au fonctionnement puisqu'elle porte sur les actifs immobilisés et n'est pas liée à un nouvel investissement du bénéficiaire. Elle serait, de ce fait, interdite.

46. Dans ces conditions, la Commission a des doutes sur la compatibilité de l'aide avec, en particulier, les lignes directrices concernant les aides d'Etat à finalité régionale pour la période 2007-2013 ⁽⁴⁾ qui semblent être, a priori, les lignes directrices les plus appropriées pour apprécier la mesure en cause. En effet, selon le point 54 des lignes directrices, sauf dans le cas des reprises et des petites et moyennes entreprises, les actifs acquis doivent être neufs pour qu'une aide à l'investissement puisse être déclarée compatible. En outre, ces lignes directrices interdisent les aides au fonctionnement, sauf dans les régions éligibles à l'article 87 paragraphe 3 sous a) (point 76).
47. Ces doutes rendent nécessaire une analyse plus approfondie du dossier en permettant aux parties intéressées de présenter leurs observations sur la mesure.
48. En outre, la Commission invite également les autorités françaises à indiquer les critères selon lesquels ont été choisis les ports concernés par la mesure notifiée et repris dans l'annexe.

3.2.3. *Conclusion*

49. En conclusion, la Commission considère, à ce stade, que le dispositif fiscal notifié par les autorités françaises constitue une aide d'Etat au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité.
50. Pour les raisons exprimées ci-dessus, la Commission a à ce stade des doutes que la mesure notifiée puisse être déclarée compatible avec le marché commun.

4. DÉCISION

Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission invite la France, dans le cadre de la procédure de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, à présenter ses observations et à fournir toute information utile pour l'évaluation des mesures dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente. Elle invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre aux bénéficiaires potentiels de l'aide.

La Commission rappelle à la France l'effet suspensif de l'article 88, paragraphe 3, du traité et se réfère à l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil qui prévoit que toute aide illégale pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.

⁽³⁾ Même méthode de calcul que précédemment: $\frac{[100 \% + 100 \% / (1 + 0,599) + 100 \% / (1 + 0,599)^2 + 100 \% / (1 + 0,0599)^3 + 100 \% / (1 + 0,0599)^4 + 100 \% / (1 + 0,0599)^5] - [100 \% + 100 \% / (1 + 0,0599) + 75 \% / (1 + 0,0599)^2 + 50 \% / (1 + 0,0599)^3 + 25 \% / (1 + 0,0599)^4]}{100} \times 16 \% \times 84 \% \times 30,5 \% = 8,19 \%$.

⁽⁴⁾ JO C 54 du 4.3.2006, p. 13.

Par la présente, la Commission avise la France qu'elle informera les intéressés par la publication de la présente lettre et d'un résumé de celle-ci au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle informera également les intéressés dans les pays de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication

dans le supplément EEE du Journal officiel, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE en leur envoyant une copie de la présente. Tous les intéressés susmentionnés seront invités à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de cette publication.“

Annexe 1: Liste des ports concernés par l'exonération temporaire de taxe professionnelle

Zone littorale Nord — Pas-de-Calais	<ul style="list-style-type: none"> — Calais — Boulogne-sur-Mer — Grand port maritime de Dunkerque
Zone littorale de Normandie	<ul style="list-style-type: none"> — Grand port maritime du Havre — Port de Dieppe — Grand port maritime de Rouen — Port de Honfleur — Port de Fécamp — Port de Caen
Zone littorale de la Manche	<ul style="list-style-type: none"> — Port de Cherbourg — Port de Granville
Zone littorale de Bretagne	<ul style="list-style-type: none"> — Port de Saint-Malo — Port de Brest — Port de Lorient
Zone littoral Atlantique	<ul style="list-style-type: none"> — Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire — Grand port maritime de La Rochelle — Grand maritime de Bordeaux — Port de Bayonne
Zone littorale Méditerranée	<ul style="list-style-type: none"> — Port de Port-Vendres — Port de Port-la-Nouvelle — Port de Sète — Grand port maritime de Marseille — Port de Toulon — Port de Nice