

DECISÃO (UE) 2017/2116 DA COMISSÃO**de 27 de julho de 2017****relativa ao regime de auxílios SA.38398 (2016/C, ex 2015/E) executado pela França — Tributação dos portos em França***[notificada com o número C(2017) 5176]***(Apenas faz fé o texto na língua francesa)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações em conformidade com os referidos artigos ⁽¹⁾, e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Em 3 de julho de 2013, os serviços da Comissão enviaram a todos os Estados-Membros um questionário sobre o funcionamento e a tributação dos seus portos, com o objetivo de obter uma panorâmica geral nessa matéria e clarificar a situação dos portos à luz das regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais. As autoridades francesas responderam por carta de 25 de outubro de 2013. Por carta de 3 de fevereiro de 2014, a Comissão solicitou informações adicionais sobre as regras relativas ao imposto francês sobre as sociedades aplicáveis aos portos. As autoridades francesas responderam por carta de 1 de abril de 2014.
- (2) Por carta de 9 de julho de 2014, a Comissão informou as autoridades francesas, nos termos do artigo 21.º do Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho ⁽²⁾ (a seguir designado «Regulamento processual»), da sua apreciação preliminar das regras francesas relativas à tributação dos portos. A carta declarava que a Comissão classificava tais regras como auxílios estatais existentes e especificava os motivos que a levavam a considerá-las incompatíveis com o mercado interno. A Comissão concedeu às autoridades francesas a possibilidade de apresentarem as suas observações sobre essa apreciação preliminar, o que essas autoridades fizeram por carta de 7 de novembro de 2014. Em 12 de dezembro de 2014, realizou-se uma reunião entre os serviços da Comissão e as autoridades francesas. Estas últimas enviaram observações complementares à Comissão em 15 de janeiro de 2015. Por carta de 1 de junho de 2015, os serviços da Comissão informaram as autoridades francesas de que mantinham, nessa fase, a posição preliminar expressa na carta de 9 de julho de 2014.
- (3) Por carta de 21 de janeiro de 2016, a Comissão confirmou a sua posição e propôs às autoridades francesas, em conformidade com o artigo 108.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (a seguir designado «TFUE») e com o artigo 22.º do Regulamento processual, a supressão, a título de medidas adequadas, da isenção do imposto sobre as sociedades (a seguir designado «IS») que beneficiava os portos no respeitante aos rendimentos das suas atividades económicas, a partir do início do ano fiscal de 2017. As autoridades francesas foram convidadas a pronunciar-se no prazo de dois meses, de forma incondicional e inequívoca, sobre a proposta da Comissão, nos termos do artigo 23.º, n.º 1, do Regulamento processual.
- (4) As autoridades francesas transmitiram as suas observações à Comissão, por carta de 11 de abril de 2016. Em 27 de junho de 2016, teve lugar uma reunião entre as autoridades francesas e os serviços da Comissão.
- (5) Uma vez que a resposta das autoridades francesas não constituiu uma aceitação incondicional e inequívoca da proposta de medidas adequadas, a Comissão decidiu, por carta de 8 de julho de 2016, dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE, ao abrigo do artigo 23.º, n.º 2, do Regulamento processual. A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽³⁾. A Comissão convidou a França a apresentar observações sobre o conteúdo da decisão. Convidou igualmente as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre a medida em causa.

⁽¹⁾ JO C 302 de 19.8.2016, p. 23.

⁽²⁾ Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho, de 13 de julho de 2015, que estabelece as regras de execução do artigo 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO L 248 de 24.9.2015, p. 9).

⁽³⁾ JO C 302 de 19.8.2016, p. 23.

- (6) A França transmitiu as suas observações à Comissão por carta de 19 de setembro de 2016.
- (7) A Comissão recebeu observações das seguintes partes interessadas: dos grandes portos marítimos da metrópole (Le Havre, Rouen, Dunquerque) e ultramarinos (Guiana, Guadalupe), das câmaras de comércio e indústria (a seguir designadas «CCI») que gerem portos (CCI de Brest, CCI de Bayonne Pays Basque), das associações profissionais ou representantes dos portos e do mundo marinho em geral (*Association française des ports intérieurs* [Associação francesa dos portos interiores (a seguir designada «AFPI»)], o comité de ligação para a promoção das vias navegáveis/Provoideau, a *Union des ports de France* [União dos portos de França (a seguir designada «UPF»)] e o *Institut Français de la Mer* (Instituto Francês do Mar), dos órgãos de poder local e regional (Departamento de Guadalupe, Região de Guadalupe e Região da Bretanha) e do Porto de Roterdão, agindo em nome dos cinco portos marítimos públicos neerlandeses.
- (8) A Comissão transmitiu estas observações à França, dando-lhe a possibilidade de as comentar. Recebeu os comentários da França por carta de 3 de novembro de 2016. Em 16 de novembro de 2016, teve lugar uma reunião entre as autoridades francesas e os serviços da Comissão.

2. DESCRIÇÃO DA MEDIDA E DO SEU CONTEXTO

2.1. Propriedade e exploração dos portos em França

- (9) O sistema portuário francês (portos de pesca, portos comerciais e marinas) é composto por portos pertencentes ao Estado (por um lado, os grandes portos marítimos, a seguir designados «GPM», antigamente denominados «portos autónomos»; por outro lado, os grandes portos fluviais, nomeadamente os portos autónomos de Paris e Estrasburgo) e alguns portos pertencentes aos órgãos de poder local e regional. Embora a França alegue que a medida controvertida está centrada nos portos de pesca e nos portos comerciais, as marinas podem ser exploradas por entidades abrangidas pela isenção de IS (como as CCI) e, por isso, também são visadas pelo procedimento.
- (10) Os GPM, denominados «portos autónomos» até à reforma de 2008 ⁽⁴⁾, são estabelecimentos públicos do Estado e por eles passa mais de 80 % do tráfego marítimo francês de mercadorias. Segundo a França, os GPM exercem as seguintes missões: regulamentação e policiamento do tráfego marítimo nas zonas portuárias e nos acessos às mesmas, através das capitánias, ordenamento e manutenção das infraestruturas portuárias, gestão e valorização das zonas portuárias, promoção geral do porto, desenvolvimento da oferta de serviços portuários e dos serviços de terra ferroviários e fluviais. São dotados de autonomia financeira.
- (11) A exploração dos GPM é da competência do Estado. Está-lhes associado um contabilista público e são controlados por representantes do Estado. A França refere que, desde a reforma de 2008 que transferiu as atividades de movimentação para o setor privado, as missões dos GPM foram recentradas nas atividades de segurança, proteção e polícia portuária, por um lado, e nas funções de ordenamento das zonas portuárias, por outro. Os portos são agora proprietários das respetivas zonas portuárias.
- (12) Os portos autónomos fluviais, ou seja, o Porto Autónomo de Paris e o Porto Autónomo de Estrasburgo, são explorados por estabelecimentos públicos do Estado. Os restantes portos fluviais são geridos por concessionários (geralmente por CCI).
- (13) Os portos pertencentes aos órgãos de poder local e regional, denominados portos descentralizados, são controlados por esses órgãos e a sua exploração é, em regra, confiada a CCI ou a câmaras de comércio marítimas ⁽⁵⁾. Segundo a França, esses portos têm geralmente uma dimensão modesta e apresentam desafios a nível local.

2.2. Regras em matéria de imposto sobre as sociedades aplicáveis aos portos

- (14) Ao abrigo do disposto no artigo 205.º, no artigo 206.º, n.º 1, e no artigo 1654.º do Código Geral dos Impostos (a seguir designado «CGI»), as pessoas coletivas de direito privado ou de direito público que se dediquem a uma exploração ou a operações de caráter lucrativo estão sujeitas ao imposto sobre as sociedades. Seguidamente, ao abrigo do artigo 165.º do anexo 4 do CGI, são aplicáveis aos estabelecimentos públicos de caráter industrial ou comercial todos os impostos diretos e impostos equiparados aplicáveis às empresas privadas semelhantes. O artigo 167.º do anexo 4 do mesmo código especifica que essas disposições se aplicam, nomeadamente, às «câmaras de comércio e indústria» e aos «portos autónomos» (desde 2008 designados por grandes portos marítimos, à exceção de alguns portos, como os portos autónomos fluviais de Paris e Estrasburgo).

⁽⁴⁾ Ver Decisão da Comissão, de 29 de junho de 2011, relativa à medida SA.27106 (C 13/09 — ex N 614/08) que a França tenciona aplicar a favor do setor portuário (JO L 221 de 27.8.2011, p. 8).

⁽⁵⁾ Câmaras de comércio cuja sede está situada numa cidade marítima e câmaras de comércio que, independentemente da sua localização geográfica, são concessionárias de um equipamento público num porto marítimo.

- (15) Contudo, as decisões ministeriais de 11 de agosto de 1942 e 27 de abril de 1943 ⁽⁶⁾ isentaram do imposto sobre as sociedades «os portos autónomos, as câmaras de comércio marítimas, as câmaras de comércio e indústria que gerem instalações portuárias, os municípios concessionários de equipamentos públicos do Estado nos portos marítimos e as empresas que possam substituí-los na exploração desses equipamentos». Esta isenção inclui, de um modo geral, todos os «imóveis e serviços necessários para a exploração dos portos ou que dependem diretamente dessa exploração». A documentação fiscal específica «que se deve aplicar, de forma liberal, a decisão acima referida [decisão de 11 de agosto de 1942] e manter a isenção fiscal não só no que respeita aos serviços cujo caráter marítimo é incontestável, mas também em relação às instalações das câmaras de comércio marítimas que, sem serem instalações portuárias propriamente ditas, se encontram todavia ligadas à exploração de um porto, sem o qual não teriam razão de existir» e que os «proveitos financeiros recebidos pelos portos autónomos e as câmaras de comércio e indústria marítimas a título da aplicação de montantes provenientes da exploração de instalações industriais e comerciais marítimas» estão igualmente isentos do imposto sobre as sociedades.

3. MOTIVOS QUE CONDUZIRAM AO INÍCIO DO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO

- (16) Na sua carta de 8 de julho de 2016, a Comissão observou que as autoridades francesas não tinham aceiteado o calendário de aplicação das medidas adequadas indicado na carta de 21 de janeiro de 2016 e que, embora comesçassem por afirmar que não contestavam, em princípio, as medidas propostas pela Comissão, pareciam pôr em causa a classificação de auxílio estatal por esta adotada em relação aos pequenos portos. A Comissão considerou que as autoridades francesas não aceitaram de forma incondicional, inequívoca e integral as medidas adequadas que lhes tinha proposto em 21 de janeiro de 2016.
- (17) Uma vez que a Comissão continuava a considerar que a isenção de IS em benefício dos portos, relativamente às suas atividades económicas, constituía um regime de auxílio estatal existente e que tinha dúvidas quanto à compatibilidade do mesmo com o mercado interno, decidiu dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE, ao abrigo do artigo 23.º, n.º 2, do Regulamento processual.

4. OBSERVAÇÕES DAS AUTORIDADES FRANCESAS E DAS PARTES INTERESSADAS NA SEQUÊNCIA DO INÍCIO DO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO

4.1. Empresas/atividades económicas

- (18) Alguns operadores de portos marítimos franceses e representantes de administrações portuárias, principalmente o GPM do Havre, a CCI de Brest e a UPF, consideram que os portos não são «empresas» na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. As autoridades francesas concordam com este argumento, acrescentando que os portos «não são empresas como as outras», mas sim «agentes ao serviço de outras empresas» e que «o facto de o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ter previsto um artigo ad hoc [artigo 93.º] para regular os auxílios estatais no setor dos transportes, mostra que o legislador europeu desejava ter em conta esta particularidade».

4.1.1. Atividades de interesse geral ou que fazem parte das funções essenciais do Estado

- (19) No entender da CCI de Brest, os portos têm uma atividade de serviço de interesse geral (SIG) não económica e só a autoridade pública é competente para definir o perímetro das atividades de interesse geral. O artigo 107.º, n.º 1, do TFUE não se aplica quando o Estado atua «no exercício da autoridade pública», o que acontece no caso dos portos com atividades de execução legalmente delegadas pelo Estado. Segundo a CCI de Brest, as decisões ministeriais de 11 de agosto de 1942 e 27 de abril de 1943 aplicam o artigo 165.º do anexo 4 do CGI e reconhecem que as atividades dos portos não são lucrativas.
- (20) A UPF e o GPM do Havre acrescentam que certos portos franceses são instalações de importância vital «cuja indisponibilidade poderia diminuir significativamente o potencial militar ou económico, a segurança ou a capacidade de sobrevivência da nação» na aceção do artigo L. 1332-1 do Código de Defesa, pelo que constituem infraestruturas destinadas a atividades que fazem parte das funções essenciais do Estado.
- (21) Referindo o processo C-276/97, o GPM do Havre sublinha que os GPM são organismos de direito público que exercem a sua atividade no âmbito do regime que lhes é próprio em termos de desenvolvimento, controlo, governação e receitas. Enquanto «organismos de direito público» que exercem as suas atividades «na qualidade de autoridades públicas», os GPM preencheriam, no seu entender, as condições necessárias para beneficiarem da isenção de IVA prevista no artigo 4.º, n.º 5, da Sexta Diretiva IVA.

⁽⁶⁾ Ver documentação fiscal francesa BOI-IS-CHAMP-30-60, n.ºs 230 e seguintes.

- (22) Por último, as autoridades francesas e diversas administrações portuárias consideram que as operações de dragagem, independentemente de serem realizadas no interior ou no exterior dos portos, não são atividades económicas e que a Comissão referiu este facto numa decisão de 20 de outubro de 2004 no processo N520/2002[3] (***)⁽⁷⁾ (a seguir designada «decisão de 20 de outubro de 2004»). Explicam que essa atividade permite servir todos os terminais e é necessária para garantir, a qualquer operador que dele necessite, um acesso seguro aos canais e superfícies aquáticas do porto, permitindo, assim, a livre circulação de todos os navios. A dragagem beneficiária, assim, indistintamente todos os operadores da área abrangida e, logo, a comunidade marítima no seu conjunto.

4.1.2. Atividades que não são económicas

- (23) O GPM do Havre assinala que a estrutura das taxas portuárias é determinada a nível nacional e que o Tribunal de Justiça, no processo C-343/95, dá importância ao facto de as taxas serem aprovadas pela autoridade pública. Entende que todas as missões confiadas aos GPM pelo artigo L. 5312-2 do Código dos Transportes são de natureza não económica de acordo com a prática decisória da Comissão, nomeadamente com a decisão de 20 de outubro de 2004 e as decisões referidas no ponto 17, alíneas a) e f), da Comunicação da Comissão de 19 de julho de 2016 sobre a noção de auxílio estatal⁽⁸⁾ (a seguir designada «Comunicação de 19 de julho de 2016»). Considera ainda que, desde a reforma de 2008, os GPM só a título excepcional podem explorar equipamentos públicos, a única atividade que poderia ser, eventualmente, considerada como uma atividade económica.
- (24) O GPM do Havre e a CCI de Brest entendem que qualquer atividade económica residual dos portos deveria ser, em qualquer caso, classificada como acessória, não devendo, por isso, ser considerada económica ao abrigo dos pontos 18 e 207 da Comunicação de 19 de julho de 2016.
- (25) A AFPI alega que, no caso dos portos, o interesse geral prevalece sobre o objetivo de assegurar um retorno do investimento, que é um objetivo determinante nas decisões de investimento de uma empresa tradicional. A AFPI considera que a própria Comissão reconheceu, na decisão de 20 de outubro de 2004, que os projetos de infraestruturas portuárias «nunca seriam empreendidos numa base puramente comercial». Acrescenta ainda que o direito da concorrência apenas deve ser aplicado às empresas com fins lucrativos ou comerciais e que os lucros realizados pelos portos interiores (portos fluviais), que não têm acionistas, são sistematicamente reinvestidos.

4.2. Vantagem económica

- (26) Vários operadores de portos marítimos franceses e os representantes de operadores de portos interiores consideram que a medida em questão compensa as missões confiadas aos portos pela autoridade pública. O GPM de Dunquerque alega que o custo dessas missões excede sistematicamente o montante de IS que deveria ser teoricamente pago. Em consequência, a isenção fiscal não conferiria qualquer vantagem económica aos portos.

4.3. Seletividade

- (27) As autoridades francesas e vários operadores de portos marítimos franceses consideram que a medida não é seletiva porque se aplica a todos os portos franceses e faz parte integrante do sistema fiscal francês há mais de 70 anos.
- (28) Acrescentam que a Comissão não provou de que modo os portos estão numa situação factual e jurídica comparável à das outras sociedades e fazem notar que os portos, ao abrigo do direito nacional, fornecem as condições de funcionamento necessárias para os operadores de transportes exercerem as suas funções, sem entrarem em concorrência com eles nem os substituírem, e que têm de assegurar missões que constituem prestações públicas ou decorrentes de prerrogativas de poder público. O GPM do Havre especifica que a elevada proporção das taxas portuárias no orçamento dos portos, o alcance do controlo estatal sobre os GPM e o facto de não existirem «operadores que atuem em condições económicas normais [...] tendo em conta o monopólio legal exercido pelos GPM sobre a gestão dos portos» os diferencia dos outros operadores. Na opinião da Região da Bretanha, o facto de alguns pequenos portos serem geridos por CCI demonstra que estes se encontram numa situação diferente.

(***) Correção de um erro material.

⁽⁷⁾ Decisão da Comissão, de 20 de outubro de 2004, relativa ao auxílio estatal N 520/2003 — Bélgica — Apoio financeiro à execução de infraestruturas nos portos da Flandres, considerando 35 (JO C 176 de 16.7.2005, p. 11).

⁽⁸⁾ JO C 262 de 19.7.2016, p. 1.

- (29) A CCI de Brest, que gere o porto de Brest, e o GPM do Havre alegam que o fundamento da isenção de IS concedida aos portos seria o artigo 165.º do anexo 4 do CGI, na medida em que os portos não se dedicam a atividades lucrativas suscetíveis de serem abrangidas pelo IS. Por conseguinte, as decisões ministeriais de 11 de agosto de 1942 e 27 de abril de 1943 limitar-se-iam a confirmar a aplicação aos portos das disposições gerais do artigo 165.º do anexo 4 e dos artigos 205.º e 206.º do CGI.
- (30) Referindo-se ao Conselho Constitucional francês, que considera possível derrogar o princípio da igualdade fiscal, desde que o legislador baseie as diferenças de tratamento em critérios objetivos e racionais, em função dos objetivos prosseguidos pela medida e na condição de que esta não implique uma rutura caracterizada da igualdade perante os encargos públicos (Decisão n.º 2012-238 QPC, de 20 de abril de 2012⁽⁹⁾), vários operadores de portos marítimos sustentam também que a medida em questão não cria uma rutura caracterizada da igualdade perante os encargos públicos.

4.4. Distorção da concorrência e efeitos sobre as trocas comerciais

- (31) As autoridades francesas e vários operadores de portos marítimos franceses afirmam que a Comissão não demonstrou a existência de uma violação da concorrência, visto que os tráfegos em concorrência são fracos e que a atratividade de um porto é medida à luz de um grande número de parâmetros (desempenho dos outros elos da cadeia logística) nos quais a aplicação do IS aos portos não terá qualquer impacto. A AFPI considera que, ao contrário dos portos marítimos, os portos interiores não concorrem entre si, pois as suas zonas de influência são muito mais reduzidas e distintas.
- (32) As autoridades francesas e vários operadores de portos marítimos franceses consideram que a atividade dos pequenos portos (portos que não fazem parte das redes transeuropeias de transporte) não afeta a concorrência, em virtude do seu volume de atividades e do caráter essencialmente local do seu impacto, sobretudo tendo em conta que a atividade acumulada dos pequenos portos franceses representa apenas 1 % do tráfego total da União. A própria Comissão terá reconhecido que, de acordo com a prática decisória consagrada, «os auxílios à infraestrutura em portos com quotas minoritárias inferiores a 5 % do tráfego de passageiros ou mercadorias da UE não causam efeitos negativos indesejados sobre a concorrência e as trocas comerciais entre Estados-Membros» (Decisão de 11 de abril de 2016 no processo SA.43975, Porto do Funchal⁽¹⁰⁾).
- (33) Várias partes interessadas consideram que os portos ultramarinos não têm capacidade para concorrer com os portos dos outros Estados-Membros.
- (34) No entender das autoridades francesas e de várias partes interessadas, se os portos franceses fossem agora sujeitos ao IS haveria, de facto, uma distorção da concorrência entre os portos europeus, pois todos os Estados aplicam taxas de tributação diferentes. Acrescentam ainda que muitos Estados prestam apoio financeiro aos seus portos de múltiplas formas, fiscais e não fiscais.
- (35) O Porto de Roterdão considera que, em 2017, o imposto sobre as sociedades representará, para os portos neerlandeses, um custo considerável que os seus concorrentes, nomeadamente os portos de Dunquerque e do Havre, não têm de pagar.

4.5. Compatibilidade

- (36) Na opinião das autoridades francesas e de vários operadores de portos franceses, a isenção em causa seria, em todo o caso, compatível com o mercado interno, pois permite compensar certas missões financiadas pelos portos e que são decorrentes de prerrogativas de poder público (missões ligadas às capitánias, à dragagem dos acessos portuários, à manutenção das obras de defesa, aos acessos terrestres, à proteção do ambiente, à segurança e à proteção). Uma vez que, a seu ver, o montante de IS de que cada porto é isento não ultrapassaria o montante dos encargos decorrentes das prerrogativas de poder público, ou seria até muito inferior a esse montante, tal isenção seria compatível com o mercado interno.
- (37) Os representantes das administrações de portos interiores salientam que estes portos desempenham um papel importante no desenvolvimento do transporte multimodal, que os investimentos dos portos estão abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 93.º do TFUE (coordenação dos transportes) e que a isenção do IS se inclui igualmente no âmbito de aplicação do artigo 107.º, n.º 3, alínea b), do TFUE, relativo aos projetos importantes de interesse europeu comum, como o canal Seine-Nord Europe e os corredores transeuropeus de transporte. A AFPI especifica que o artigo 93.º do TFUE poderia ser aplicável na medida em que prevê o «reembolso de certas prestações inerentes à noção de serviço público».

⁽⁹⁾ *Journal officiel de la République française*, de 21 de abril de 2012, p. 7198.

⁽¹⁰⁾ Decisão da Comissão, de 11 de abril de 2016, relativa ao auxílio estatal SA.43975 (2016/NN) — Portugal — Auxílio ao investimento concedido ao Porto do Funchal (JO C 183 de 11.5.2016, p. 1).

- (38) No entender das autoridades francesas e de várias partes interessadas dos territórios ultramarinos, a compatibilidade da medida no caso dos portos situados nesses territórios deveria ser especificamente examinada à luz do artigo 349.º do TFUE. Devido à pequena dimensão dos mercados, ao caráter insular ou isolado desses territórios e à distância que os separa de qualquer outro porto europeu, não se afigura que a medida em causa afete a concorrência. O GPM de Guadalupe refere a proposta de integrar os auxílios ao funcionamento para os transportes ultramarinos, previstos no Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão ⁽¹¹⁾ (a seguir designado «RGIC»). O GPM da Guiana considera que realiza uma missão de interesse geral (segurança pública, defesa nacional e abastecimento) sem alterar as condições das trocas comerciais, na medida em que o porto é o único meio de abastecimento. Com efeito, devido ao seu custo, o tráfego de mercadorias por via aérea com destino ao território representa apenas 1 % do tráfego total de mercadorias. As partes interessadas consideram que a supressão da isenção de IS levaria a um encarecimento do abastecimento do território — que se repercutiria no preço das mercadorias para os clientes finais — e a uma diminuição da capacidade de investimento. Sublinham que tal supressão contrariaria outras disposições fiscais derogatórias aceites pela Comissão, como as medidas de auxílio fiscal ao investimento ou a taxa zero de IVA, que permite baixar o custo dos fluxos de consumo.

4.6. Calendário do procedimento

- (39) Vários operadores de portos marítimos franceses solicitam à Comissão que suspenda o procedimento em curso até à conclusão da atual agenda portuária europeia, em especial a revisão do RGIC e a proposta de regulamento que estabelece um quadro normativo para o acesso ao mercado dos serviços portuários e a transparência financeira dos portos (a seguir designada «proposta de regulamento sobre os serviços portuários») ⁽¹²⁾. Manifestam surpresa com a rapidez do procedimento contra a França, quando a Comissão manteve conversações durante vinte anos com os Países Baixos antes de adotar uma decisão final.
- (40) O Porto de Roterdão solicita à Comissão que adie a aplicação do imposto sobre as sociedades aos portos neerlandeses até que um inquérito setorial seja concluído e todos os portos marítimos situados na faixa norte (portos do litoral meridional do mar do Norte) sejam simultaneamente sujeitos ao imposto, ou, pelo menos, que aplique o IS aos portos belgas e franceses de forma rápida e simultânea.

5. APRECIÇÃO DAS MEDIDAS

5.1. Existência de um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE

- (41) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.

5.1.1. Empresas/atividades económicas

5.1.1.1. Generalidades

- (42) Segundo jurisprudência constante, «o conceito de empresa designa qualquer entidade que exerça uma atividade económica, independentemente do seu estatuto jurídico e da sua forma de financiamento» ⁽¹³⁾. De acordo com o Tribunal de Justiça, «qualquer atividade que se traduza na oferta de bens ou serviços num determinado mercado constitui uma atividade económica» ⁽¹⁴⁾.

⁽¹¹⁾ Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão, de 17 de junho de 2014, que declara certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno, ao abrigo dos artigos 107.º e 108.º do Tratado (JO L 187 de 26.6.2014, p. 1).

⁽¹²⁾ COM(2013) 296 final — 2013/0157 (COD) (JO C 327 de 12.11.2013, p. 111). Este ato foi, entretanto, adotado: Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos (JO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

⁽¹³⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 12 de setembro de 2000, *Pavlov e outros*, processos apensos C-180/98 a C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, n.º 74.

⁽¹⁴⁾ Ver acórdãos do Tribunal de Justiça de 16 de junho de 1987, *Comissão/Itália*, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, n.º 7, e de 18 de junho de 1998, *Comissão/Itália*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, n.º 36.

- (43) De acordo com a jurisprudência ⁽¹⁵⁾, a Comissão estabeleceu, numa série de decisões, que a exploração comercial e a construção de infraestruturas portuárias constituem atividades económicas ⁽¹⁶⁾. Por exemplo, a exploração comercial de um terminal portuário colocado à disposição dos utilizadores contra pagamento de uma taxa constitui uma atividade económica ⁽¹⁷⁾. Analogamente, o Tribunal de Justiça já reconheceu implicitamente, mas de forma segura, o caráter económico de determinadas operações portuárias, em especial das «operações de carga, descarga, transbordo, armazenagem e movimento em geral das mercadorias ou de qualquer material no porto» ⁽¹⁸⁾. Estes princípios são aplicáveis não só aos portos marítimos, mas também aos portos interiores ⁽¹⁹⁾.
- (44) A Comissão não contesta que se possa delegar nos portos o exercício de determinadas missões de poder público ou de natureza não económica, como o controlo e a segurança do tráfego marítimo ⁽²⁰⁾ ou a vigilância antipoluição ⁽²¹⁾, nem que, no exercício dessas missões, os portos não sejam empresas na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. A Comissão especifica, a este respeito, que a isenção do IS visada pelo presente procedimento só é, por isso, suscetível de constituir um auxílio estatal se incidir sobre rendimentos gerados por atividades económicas. Em contrapartida, o facto de uma entidade exercer uma ou mais atividades de poder público ou não económicas não permite que se lhe retire, de uma maneira geral, a classificação como «empresa». Um porto será, assim, considerado uma «empresa» se — e na medida em que — exercer efetivamente uma ou mais atividades económicas.
- (45) Os portos franceses podem exercer vários tipos de atividades económicas correspondentes à prestação de diferentes serviços em diversos mercados ⁽²²⁾. Em primeiro lugar, os portos prestam um serviço geral aos navios ao dar-lhes acesso à infraestrutura portuária a troco de uma remuneração. Em segundo lugar, alguns portos prestam serviços mais específicos aos navios, nomeadamente de pilotagem, elevação, movimentação e atracagem, igualmente a troco de remuneração. Nestes dois primeiros casos, a remuneração recebida pelo porto é geralmente denominada «taxa portuária» ⁽²³⁾. Em terceiro lugar, os portos, mediante remuneração, colocam determinadas infraestruturas ou determinados terrenos à disposição de empresas que utilizam esses espaços para satisfazerem as suas necessidades ou para prestarem aos navios alguns dos serviços portuários acima referidos ⁽²⁴⁾.

⁽¹⁵⁾ Acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 12 de dezembro de 2000, *Aéroports de Paris/Comissão*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, n.º 125, confirmado em recurso no Acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de outubro de 2002, *Aéroports de Paris/Comissão*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617. Ver também acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 17 de dezembro de 2008, *Ryanair/Comissão*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, n.º 88. Acórdão do Tribunal Geral de 24 de março de 2011, *Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt e outros/Comissão*, processos apensos T-443/08 e T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, nomeadamente os n.ºs 93 e 94, confirmado após recurso pelo Acórdão do Tribunal de Justiça de 19 de dezembro de 2012, *Mitteldeutsche Flughafen e Flughafen Leipzig-Halle/Comissão*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, nomeadamente os n.ºs 40 a 43 e 47.

⁽¹⁶⁾ Ver, por exemplo, Decisão da Comissão, de 15 de dezembro de 2009, relativa ao auxílio estatal N 385/2009 — Financiamento público de infraestruturas portuárias no porto de Ventspils (JO C 62 de 13.3.2010, p. 7); Decisão da Comissão, de 15 de junho de 2011, relativa ao auxílio estatal 44/2010 — República da Letónia — Financiamento público de infraestruturas portuárias em Krievu salā (JO C 215 de 21.7.2011, p. 21); Decisão da Comissão, de 22 de fevereiro de 2012, relativa ao auxílio estatal SA.30742 (N/2010) — Lituânia — Construção da infraestrutura para o terminal de ferries de passageiros e carga em Klaipeda (JO C 121 de 26.4.2012, p. 1); Decisão da Comissão, de 2 de julho de 2013, relativa ao auxílio estatal SA.35418 (2012/N) — Grécia — Extensão do porto de Pireu (JO C 256 de 5.9.2013, p. 2); Decisão da Comissão, de 18 de setembro de 2013, relativa ao auxílio estatal SA.36953 (2013/N) — Espanha — Autoridade portuária de Bahía de Cádiz (JO C 335 de 16.11.2013, p. 1).

⁽¹⁷⁾ Ver, por exemplo, a Decisão da Comissão, de 18 de setembro de 2013, relativa ao auxílio estatal SA.36953 (2013/N) — Espanha — Autoridade portuária de Bahía de Cádiz (JO C 335 de 16.11.2013, p. 1).

⁽¹⁸⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 10 de dezembro de 1991, *Merci Convenzionali Porto di Genova*, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, n.ºs 3 e 27; acórdão do Tribunal de Justiça de 17 de julho de 1997 no processo C-242/95 *GT-Link A/S/de Danske Statsbaner*, ECLI:EU:C:1997:376, n.º 52: «Daí não se pode inferir, no entanto, que a exploração de qualquer porto comercial se inclui no âmbito da gestão de um serviço de interesse económico geral, nem, em particular, que o conjunto das prestações fornecidas nesse porto caiba nessa missão».

⁽¹⁹⁾ Ver, por exemplo, a decisão da Comissão, de 18 de dezembro de 2013, relativa ao auxílio estatal SA.37402 — Zona franca de Budapeste (JO C 141 de 9.5.2014, p. 1); Decisão da Comissão, de 17 de outubro de 2012, relativa ao auxílio estatal SA.34501 — Porto interior de Königs Wusterhausen/Wildau (JO C 176 de 21.6.2013, p. 1); Decisão da Comissão, de 1 de outubro de 2014, relativa ao auxílio estatal SA.38478 — Porto de Győr-Gönyü (JO C 418 de 21.11.2014, p. 1);

⁽²⁰⁾ Decisão da Comissão, de 16 de outubro de 2002, relativa ao auxílio estatal N 438/02 — Bélgica — Subvenções às administrações portuárias para realização de missões da competência das autoridades públicas (JO C 284 de 21.11.2002, p. 2).

⁽²¹⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 18 de março de 1997, *Calí & Figli*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, n.º 22.

⁽²²⁾ Essas atividades dizem respeito aos imóveis e serviços necessários para a exploração dos portos e estão, por conseguinte, isentas do imposto sobre as sociedades.

⁽²³⁾ O artigo L. 5321-1 do Código dos Transportes francês dispõe que «pode ser cobrada uma taxa portuária nos portos marítimos dependentes do Estado, dos órgãos de poder local e regional ou dos seus agrupamentos, pelas operações comerciais ou as estadas dos navios nesses portos» e que essa taxa «pode comportar vários elementos» ou «tarifas» (segundo o artigo L. 5321-3 do mesmo código). Estas disposições são igualmente aplicáveis aos portos fluviais, nos termos do artigo L. 4323-1 do código. Na Decisão n.º 76-92 L, de 6 de outubro de 1976, o Conselho Constitucional francês considerou que as disposições em questão «instituem, relativamente às estadas dos navios nos portos e às operações que nestes são efetuadas, taxas cujo montante é integralmente afetado ao financiamento de despesas portuárias [...], que têm como contrapartida a utilização dos equipamentos públicos e os serviços então prestados [e que essas taxas] têm o caráter de remunerações pelo serviço prestado».

⁽²⁴⁾ Nos termos do artigo L. 5312-2 do Código dos Transportes, o GPM está, nomeadamente, encarregado da «gestão e da valorização da área de que é proprietário ou que lhe foi afetada». Ver também o artigo L. 5313-2 em relação aos portos autónomos e o artigo L. 4322-1 relativamente ao Porto Autónomo de Paris.

- (46) Nem todos os portos franceses exercem necessariamente a totalidade das atividades acima referidas. Em particular, como alguns referem, os GPM já não podem, em princípio, explorar «os equipamentos utilizados para as operações de carga, descarga, movimentação e armazenagem relacionadas com os navios» (artigo L. 5312-4 do Código dos Transportes francês). Afigura-se, todavia, que alguns GPM continuam a explorar esses equipamentos e a prestar os serviços correspondentes ⁽²⁵⁾.
- (47) Embora a autoridade pública disponha de uma ampla margem de apreciação para definir quais das atividades económicas poderão constituir serviços de interesse económico geral (a seguir designados «SIEG»), tal não exclui que essas atividades apresentem um carácter económico. Ora, segundo jurisprudência constante, o próprio conceito de «atividade económica» decorre de elementos de facto, nomeadamente da existência de um mercado para os serviços em causa, e não depende das opções ou apreciações nacionais. Deste modo, o facto de as atividades dos portos não serem lucrativas na aceção das disposições do CGI, mesmo supondo que assim seja, não é suficiente para retirar a essas atividades o seu carácter económico nos termos das regras em matéria de auxílios estatais. Analogamente, o simples facto de as missões exercidas pelos portos lhes terem sido delegadas pelo Estado não basta para caracterizar as atividades em questão como não económicas. Com efeito, todos os SIEG são missões delegadas pelo Estado em empresas, e os SIEG implicam o exercício de atividades económicas.
- (48) Além disso, o facto de alguns portos poderem ser classificados como instalações de importância vital na aceção do artigo L. 1332-1 do Código da Defesa francês não permite considerar que as atividades portuárias fazem parte das funções essenciais do Estado nos termos das regras em matéria de auxílios estatais. Muitas atividades económicas nos setores da energia, das telecomunicações e dos transportes também se podem revestir de uma importância vital para a vida da nação, sem que isso lhes retire o seu carácter económico. A Comissão observa igualmente que o Código da Defesa (ver artigos L. 1332-4, L. 1332-5 e L. 1332-6) refere explicitamente que, pelo menos, alguns dos operadores visados são empresas.
- (49) Seguidamente, o facto de os GPM responderem, alegadamente, aos critérios definidos no artigo 4.º, n.º 5, da Sexta Diretiva IVA ⁽²⁶⁾ e apreciados pelo Tribunal de Justiça no processo C-276/97 não é pertinente neste caso. O artigo da Diretiva IVA em questão prevê que «os Estados, as coletividades territoriais e outros organismos de direito público não serão considerados sujeitos passivos relativamente às atividades ou operações que exerçam na qualidade de autoridades públicas, mesmo quando em conexão com essas mesmas atividades ou operações cobrem direitos, taxas, quotizações ou remunerações» e o Tribunal de Justiça considera que «as atividades exercidas na qualidade de autoridades públicas, na aceção do artigo 4.º, n.º 5, primeiro parágrafo, da Sexta Diretiva, são as desenvolvidas pelos organismos de direito público no âmbito do regime jurídico que lhes é próprio» ⁽²⁷⁾. Embora seja previsível que os portos atuem no âmbito do regime jurídico que lhes é próprio, essa característica, por si só, não lhes faria perder a qualidade de sujeito passivo do IVA ⁽²⁸⁾. Muito longe de contradizer o carácter económico das atividades exercidas, o facto de a isenção ser invocada confirma que as atividades exercidas são económicas, uma vez que a isenção (que afeta diretamente a qualidade de sujeito passivo) só faz sentido se as atividades exercidas forem económicas ⁽²⁹⁾. Este critério (o exercício de uma atividade no âmbito do regime jurídico próprio dos organismos públicos) foi, sobretudo, desenvolvido pelo Tribunal de Justiça em conexão com o artigo 4.º, n.º 5, da Diretiva IVA e não tem equivalente nas regras em matéria de auxílios estatais. Muito pelo contrário, em conformidade com a jurisprudência recordada no considerando 43, o regime jurídico a que os operadores estão sujeitos não é suficiente para excluir a existência de uma atividade económica na aceção do artigo 107.º do TFUE.

⁽²⁵⁾ Ver Cour des comptes, *Le bilan de la réforme des grands ports maritimes, Rapport public annuel 2017*, fevereiro de 2017, *La documentation française*: «Le maintien d'activités de manutention dans certains ports» [Manutenção das atividades de movimentação em alguns portos]

⁽²⁶⁾ «Os Estados, as regiões, as autarquias locais e os outros organismos de direito público não são considerados sujeitos passivos relativamente às atividades ou operações que exerçam na qualidade de autoridades públicas, mesmo quando, no âmbito dessas atividades ou operações, cobrem direitos, taxas, quotizações ou remunerações». Disposição atualmente retomada, no essencial, no artigo 13.º da Diretiva 2006/112/CE do Conselho, de 28 de novembro de 2006, relativa ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado (JO L 347 de 11.12.2006, p. 1).

⁽²⁷⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 12 de Setembro de 2000, *Comissão das Comunidades Europeias/República Francesa*, C-276/97, ECLI:EU:C:2000:424, n.º 40.

⁽²⁸⁾ Para além de uma condição ligada à ausência de «distorções de concorrência significativas», o artigo 4.º, n.º 5, dispõe que «em qualquer caso, os organismos de direito público são considerados sujeitos passivos no que se refere às atividades referidas no Anexo I, na medida em que estas não sejam insignificantes». Ora as prestações de serviços portuários figuram no anexo I.

⁽²⁹⁾ No processo C-276/97, o Tribunal de Justiça classifica claramente a atividade em causa (colocar à disposição dos utentes contra remuneração uma infraestrutura rodoviária) como atividade económica (n.º 32), antes de examinar se a isenção prevista no artigo 4.º, n.º 5, é aplicável (n.º 37).

- (50) Analogamente, o facto de os portos atuarem ou não numa base meramente comercial de maximização dos lucros, darem ou não primazia ao interesse geral sobre o retorno do investimento, terem ou não fins lucrativos e reinvestirem ou não sistematicamente os seus lucros, também não é suficiente para excluir o carácter económico de uma atividade que consiste em oferecer bens ou serviços num mercado ⁽³⁰⁾. A Comissão observa ainda que certos portos franceses realizam lucros, pagam dividendos ao Estado ⁽³¹⁾ e, portanto, não reinvestem sistematicamente os seus lucros nas infraestruturas.
- (51) Por último, o argumento das autoridades francesas de que o TFUE contém um artigo específico (o artigo 93.º) relativo aos auxílios estatais em matéria de transportes apenas confirma que as atividades de transporte são atividades económicas (caso contrário, não seriam auxílios estatais).

5.1.1.2. Sobre o acesso às infraestruturas portuárias em geral

- (52) No que se refere mais precisamente aos serviços oferecidos pelos portos em contrapartida do pagamento das taxas portuárias, o facto de a estrutura das taxas portuárias ser determinada a nível nacional e de as tarifas serem aprovadas pela autoridade pública não é, por si só, suficiente para retirar a esses serviços o seu carácter económico ⁽³²⁾. Em particular, no processo C-343/95 referido pelo GPM do Havre, o Tribunal de Justiça baseou-se principalmente na natureza das atividades exercidas para avaliar o seu carácter económico (ver considerandos 18 e 23) e, acessoriamente, na aprovação das tarifas a nível nacional. De resto, nos termos do Código dos Transportes francês ⁽³³⁾, os próprios portos são responsáveis pela fixação das tarifas.
- (53) Quanto à referência feita pelo GPM do Havre à Decisão da Comissão, de 20 de outubro de 2004, no processo N 520/2002[3] (***) , a Comissão alega que a sua prática decisória evoluiu desde 2004, em conformidade com a evolução da jurisprudência do Tribunal de Justiça. A construção e a manutenção das infraestruturas de acesso aos portos, desde que tais infraestruturas sejam utilizáveis por todos os utentes sem discriminação e sem contrapartida, são normalmente consideradas como medidas gerais a cargo do Estado no âmbito das suas responsabilidades de desenvolvimento do transporte marítimo. A menos que determinadas particularidades do processo imponham uma conclusão em contrário, a Comissão considera, em princípio, que as infraestruturas de acesso situadas no exterior do porto beneficiam a comunidade marítima no seu conjunto e que o seu financiamento público não é um auxílio estatal. Inversamente, parte-se do princípio de que o financiamento público de infraestruturas de acesso situadas no interior de um porto beneficia especificamente a exploração do próprio porto e constitui um auxílio estatal ⁽³⁴⁾.

5.1.1.3. Sobre o fornecimento de terrenos e infraestruturas específicos às empresas contra remuneração

- (54) Não é possível deduzir da decisão da Comissão no processo SA.36346 ⁽³⁵⁾, referida na alínea f) do ponto 17 da Comunicação de 19 de julho de 2016, que a gestão ou o desenvolvimento das zonas portuárias e, em particular, a locação ou o fornecimento de terrenos e infraestruturas específicos contra remuneração, não é uma atividade económica. O processo SA.36346 referia-se, com efeito, a um apoio à revitalização de terrenos públicos e não à locação de terrenos contra remuneração.

⁽³⁰⁾ Ver acórdão do Tribunal de Justiça de 10 de janeiro de 2006, *Cassa di Risparmio di Firenze e outros*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, n.os 122 e 123.

⁽³¹⁾ O Porto Autónomo de Paris pagou, assim, 8 milhões de EUR a título do exercício de 2014 e 11 milhões de EUR a título do exercício de 2016. O GPM de Dunquerque, por seu turno, pagou 5 milhões de EUR a título do exercício de 2014 e 4 milhões de EUR a título do exercício de 2016. Ver decretos de 18 de fevereiro de 2016 e 23 de fevereiro de 2017 que fixam o montante dos dividendos a pagar ao Estado pelo Porto Autónomo de Paris e pelos grandes portos marítimos, JORF n.º 0048 de 26 de fevereiro de 2016 e JORF n.º 53 de 3 de março de 2017. Os dividendos pagos variam muito ao longo do tempo proporcionalmente ao resultado líquido (entre 14 % e 33 % no caso do GPM do Havre, no período de 2008-2013, e entre 22 % e 35 % no caso do GPM de Marselha, no período de 2009-2014).

⁽³²⁾ Ver Decisão da Comissão, de 22 de fevereiro de 2012, relativa ao auxílio estatal SA.30742 (N/2010) — Lituânia — porto de Klaipėda, considerando 9 (JO C 121 de 26.4.2012, p. 1).

⁽³³⁾ Ver, nomeadamente, os artigos R. 5321-2 e R. 5321-11.

⁽³⁴⁾ Ver pontos 5 e 7 da grelha de análise das infraestruturas portuárias (http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_ports_en.pdf) e Decisão da Comissão, de 30 de abril de 2015, relativa ao auxílio estatal SA.39608, Extensão do porto de Wismar, considerando 31 (JO C 203 de 19.6.2015, p. 3).

⁽³⁵⁾ Decisão da Comissão, de 27 de março de 2014, relativa à medida SA.36346 (2013/N), GRW — Regime de desenvolvimento de terrenos para uso industrial e comercial (JO C 141 de 9.5.2014, p. 1).

- (55) De um modo geral, a locação do domínio público contra remuneração constitui uma atividade económica, em especial quando o cocontratante do porto presta serviços portuários aos seus clientes ⁽³⁶⁾. De resto, a própria administração francesa já considerou que os rendimentos da locação de terrenos (taxas de tipo predial) deviam ser sujeitos ao IS ao abrigo do direito nacional ⁽³⁷⁾. Resulta igualmente dos comentários da legislação fiscal publicados pela Direção-geral das finanças públicas (doutrina oficial da administração fiscal francesa) ⁽³⁸⁾ que os direitos de concessão da totalidade ou de parte de um porto (por exemplo uma concessão de equipamentos públicos) estão sujeitos ao IVA, o que constitui outro indício da sua natureza económica.

5.1.1.4. Quanto às operações de dragagem

- (56) A construção e a manutenção das infraestruturas de acesso aos portos, nomeadamente a dragagem dos rios, vias de acesso e canais, desde que tais infraestruturas sejam utilizáveis por todos os utentes sem discriminação e sem contrapartida, são normalmente consideradas como medidas gerais a cargo do Estado, no âmbito das suas responsabilidades de desenvolvimento do transporte marítimo. Em regra, a Comissão estabelece uma distinção consoante a infraestrutura de acesso esteja situada no interior ou no exterior do porto e esteja ou não acessível ao público em geral. A menos que determinadas particularidades do processo imponham uma conclusão em contrário, a Comissão considera, em princípio, que as infraestruturas de acesso situadas no exterior do porto beneficiam a comunidade marítima no seu conjunto e que o seu financiamento público não é um auxílio estatal. Inversamente, parte-se do princípio que o financiamento público de infraestruturas de acesso situadas no interior de um porto beneficia especificamente a exploração do próprio porto e constitui um auxílio estatal ⁽³⁹⁾.
- (57) Por exemplo, a Comissão declarou que a dragagem de um estuário, que melhore o acesso ao rio e beneficie indistintamente todos os operadores situados no estuário e ao longo das vias navegáveis interiores, constitui uma medida geral que beneficia a comunidade marítima no seu conjunto. A Comissão considerou, assim, nesse processo, que a dragagem não constituía uma atividade económica ⁽⁴⁰⁾.

5.1.1.5. Sobre o carácter acessório ou principal das atividades económicas

- (58) O facto de as atividades económicas de uma entidade serem minoritárias ou marginais em relação às atividades não económicas não permite subtrair, em princípio, essas atividades económicas às regras em matéria de auxílios estatais.
- (59) Além disso, e sem que seja necessário proceder a uma avaliação porto a porto da proporção das diferentes atividades económicas, resulta do acima exposto que uma parte muito importante das atividades que as partes interessadas e as autoridades francesas consideram não económicas são de natureza económica. Acresce que as taxas portuárias e os direitos de concessão representam a esmagadora maioria dos rendimentos dos grandes portos marítimos ⁽⁴¹⁾ e contribuem significativamente para que os portos gerem uma base tributável positiva do IS.

⁽³⁶⁾ Ver Decisão da Comissão relativa ao auxílio estatal SA.36953 (2013/N), Port Authority of Bahía de Cádiz, considerando 29 (JO C 335 de 16.11.2013, p. 1), Decisão da Comissão relativa à medida de auxílio SA.30742 (N/2010) Klaipėda, considerando 8 e 9 (JO C 121 de 26.4.2012, p. 1), Decisão da Comissão relativa ao auxílio estatal N 44/2010 Port de Krievu Sala, considerando 67 (JO C 215 de 21.7.2011, p. 21), Decisão da Comissão relativa ao auxílio estatal C 39/2009 (ex N 385/2009) Port de Ventpils, considerando 30, 57 e 58 (JO C 62 de 13.3.2010, p. 7).

⁽³⁷⁾ Ver relatório da Inspeção-Geral das Finanças (N.º 2007-M-031-01) e do *Conseil général des ponts et chaussées* (N.º 005126-01) sobre a modernização dos portos autónomos, julho de 2008, página 53 («As atuais taxas dos equipamentos estão incluídas nas atividades lucrativas tributáveis, mas com a reforma proposta deverão desaparecer a médio prazo, enquanto recursos dos portos. Nestas condições, as taxas de tipo predial constituem, a médio prazo, a fonte essencial e sustentável da atividade tributável»). (<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/084000035.pdf>).

⁽³⁸⁾ Ver BOI-TVA-BASE-10-20-40-10 §§230 a 270 (<http://bofip.impots.gouv.fr/bofip/1474-PGP.html>). Ver também a resposta à pergunta escrita n.º 17487 do deputado Jean Arthuis, publicada no JO Sénat de 10 de março de 2011 - página 573; <http://www.senat.fr/questions/base/2011/qSEQ110317487.html>.

⁽³⁹⁾ Ver pontos 5 e 7 da grelha de análise das infraestruturas portuárias (http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_ports_en.pdf).

⁽⁴⁰⁾ Ver Decisão da Comissão, de 11 de março de 2014, relativo ao auxílio estatal SA.35720 (2014/NN) — Reino Unido — Liverpool City Council Cruise Liner Terminal, considerando 64-69 (JO C 120 de 23.4.2014, p. 4).

⁽⁴¹⁾ Em percentagem do volume de negócios, as taxas portuárias e as receitas prediais representam, por exemplo, respetivamente, 42 % e 34 % (e, cumulativamente, 55 % das despesas de funcionamento) no caso do GPM de Bordéus (em 2013, ver *Cour des comptes*, relatório particular publicado em 8 de março de 2016, p. 60 e 64) e 62 % e 18 % (e, cumulativamente, 76 % das despesas de funcionamento) no caso do GPM do Havre (em 2013, ver *Cour des comptes*, relatório particular publicado em 30 de março de 2016, p. 112 e 113).

- (60) Por último, a Comissão aceita que o financiamento de uma infraestrutura possa não ser abrangido pelas regras em matéria de auxílios estatais na sua totalidade, desde que essa infraestrutura seja quase exclusivamente utilizada para uma atividade de natureza não económica e a utilização económica continue a ser meramente auxiliar ⁽⁴²⁾. Todavia, o facto de os portos exercerem atividades não económicas no território que ocupam não significa que a própria infraestrutura portuária seja quase exclusivamente utilizada para uma atividade não económica, nem que as atividades económicas sejam auxiliares das atividades não económicas.

5.1.1.6. Conclusão

- (61) Os portos autónomos (que, na sua maioria, se tornaram GPM, à exceção, nomeadamente, dos portos autónomos fluviais de Paris e Estrasburgo), as câmaras de comércio marítimas, as câmaras de comércio e indústria que gerem instalações portuárias, os municípios concessionários de equipamentos públicos do Estado nos portos marítimos e as empresas que possam substituí-los na exploração desses equipamentos, que exploram as infraestruturas diretamente ou prestam serviços num porto, são, no que respeita às suas atividades económicas — nomeadamente as identificadas no considerando 45 — «empresas» na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

5.1.2. Recursos estatais e imputabilidade da medida ao Estado

- (62) O artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, dispõe que só são suscetíveis de constituir auxílios estatais as medidas concedidas pelos Estados ou provenientes de recursos estatais. Segundo jurisprudência constante, a renúncia a recursos que, em princípio, deveriam ter sido pagos ao orçamento de Estado constitui uma transferência de recursos de Estado na aceção dessa disposição ⁽⁴³⁾.
- (63) Através da isenção fiscal de que os operadores dos portos franceses beneficiam, o Estado francês renuncia a receitas fiscais e, em consequência, essa isenção implica uma transferência de recursos estatais nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. Na medida em que a isenção fiscal tem origem numa série de decisões ministeriais, é igualmente imputável à França.

5.1.3. Vantagem económica

- (64) Para constituir um auxílio estatal, a medida em causa deve conferir uma vantagem financeira ao beneficiário. O conceito de vantagem financeira abrange não só prestações positivas, mas também intervenções que, sob diversas formas, aliviam os encargos que normalmente oneram o orçamento de uma empresa ⁽⁴⁴⁾.
- (65) Como já foi referido, por força da legislação fiscal francesa, «os portos autónomos, as câmaras de comércio marítimas, as câmaras de comércio e indústria que gerem instalações portuárias, os municípios concessionários de equipamentos públicos do Estado nos portos marítimos e as empresas que possam substituí-los na exploração desses equipamentos» ⁽⁴⁵⁾ deveriam estar sujeitos ao IS, no que respeita às suas atividades económicas, mas foram isentos deste imposto. Por conseguinte, essas entidades não são obrigadas a suportar os custos do IS normalmente assumidos pelas empresas francesas relativamente às suas atividades económicas. Por conseguinte, beneficiam de uma vantagem económica na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.
- (66) Além disso, o facto de, alegadamente, a isenção de IS compensar os custos suplementares decorrentes das missões de interesse geral confiadas aos portos pelos poderes públicos só poderia pôr em causa a qualificação como vantagem se, por um lado, o montante da vantagem resultante da isenção fiscal se destinasse efetivamente a compensar os custos suplementares associados a missões de interesse geral e se, por outro lado, esse montante estivesse limitado ao custo suplementar líquido associado ao exercício dessas missões (não sobrecompensação) ⁽⁴⁶⁾. Não é isso que se passa no caso em apreço. Com efeito, não há nenhuma disposição de direito interno que estabeleça uma ligação entre a isenção do IS e eventuais missões de serviço público confiadas aos portos ⁽⁴⁷⁾. O direito interno também não garante que o montante da compensação (ou seja, o montante de IS não pago) seja limitado ao que é necessário para cobrir total ou parcialmente os custos da execução das

⁽⁴²⁾ Ver ponto 207 da Comunicação de 19 de julho de 2016.

⁽⁴³⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 16 de maio de 2000, *França/Ladbroke Racing e Comissão*, C-83/98 [P] (***), ECLI:EU:C:2000:248, n.ºs 48 a 51.

⁽⁴⁴⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 8 de novembro de 2001, *Adria-Wien Pipeline*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, n.º 38.

⁽⁴⁵⁾ E os seus sucessores (nomeadamente os GPM) que a administração fiscal considera isentos de IS com o mesmo fundamento.

⁽⁴⁶⁾ Ver ponto 206 da Comunicação de 19 de julho de 2016 e, no domínio dos SIEG, o acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de julho de 2003, *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, n.ºs 87 a 95.

⁽⁴⁷⁾ Historicamente, a isenção fiscal concedida em 1942 pretendia acelerar a reconstrução dos portos destruídos pela guerra e não compensar eventuais missões de serviço público.

obrigações de serviço público. A isenção do IS, cujo montante é proporcional ao lucro realizado, não está sujeita a um limite máximo e pode, por conseguinte, acarretar uma vantagem desproporcionada em relação ao custo suplementar resultante das obrigações de serviço público. Por último, a afirmação do GPM de Dunquerque de que o custo das missões de serviço público excede sistematicamente o montante de IS que deveria ser teoricamente pago não é demonstrada por qualquer valor ou dado histórico; sem uma garantia (também válida em termos futuros) da ausência de sobrecompensação, mesmo que se verificasse que esta afirmação se aplicava em relação ao passado, tal não seria suficiente para que a condição de não sobrecompensação fosse respeitada.

5.1.4. Seletividade

- (67) Para ser considerada como um auxílio estatal, uma medida deve ser seletiva, ou seja, deve favorecer certas empresas ou certas produções na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE ⁽⁴⁸⁾.
- (68) Segundo jurisprudência constante ⁽⁴⁹⁾, a apreciação da seletividade material de uma medida fiscal, que alivie os encargos que normalmente oneram o orçamento de uma empresa, compreende três fases: numa primeira fase, é necessário identificar o regime fiscal comum ou «normal» (o denominado «sistema de referência») em vigor no Estado-Membro em causa. Numa segunda fase, é necessário determinar se a medida em causa constitui uma derrogação ao sistema de referência, na medida em que estabelece uma diferenciação entre operadores que, à luz do objetivo prosseguido pelo referido regime, se encontram numa situação factual e jurídica comparável. Se for esse o caso, a medida é seletiva *prima facie*. Numa terceira fase, importa determinar se a medida derogatória é justificada pela natureza ou pela economia geral do sistema de referência. Relativamente a esta terceira fase, compete ao Estado-Membro demonstrar que o tratamento fiscal diferenciado resulta diretamente dos princípios fundadores ou diretores do regime fiscal ⁽⁵⁰⁾ identificado como sistema de referência.

Sistema de referência

- (69) O sistema de referência é o imposto francês sobre as sociedades, em princípio cobrado sobre a totalidade dos lucros ou rendimentos realizados pelas sociedades e outras pessoas coletivas (artigo 205.º do CGI). Ao abrigo do disposto no artigo 206.º, n.º 1, e no artigo 1654.º do CGI, as pessoas coletivas de direito privado ou de direito público que se dedicam a uma exploração ou a operações de carácter lucrativo estão sujeitas ao imposto sobre as sociedades. Ao abrigo do disposto no artigo 165.º do anexo 4 do CGI, os estabelecimentos públicos de carácter industrial ou comercial são passíveis de todos os impostos diretos e impostos equiparados aplicáveis às empresas privadas semelhantes. O artigo 167.º do anexo 4 do mesmo código especifica que essas disposições são, nomeadamente, aplicáveis às câmaras de comércio e indústria e aos portos autónomos. Nem as autoridades francesas nem os terceiros interessados formularam qualquer comentário sobre este aspeto na sequência da decisão de início do procedimento.

Derrogação ao sistema de referência

- (70) Por força das decisões ministeriais de 1942 e 1943 já referidas, «os portos autónomos, as câmaras de comércio marítimas, as câmaras de comércio e indústria que gerem instalações portuárias, os municípios concessionários de equipamentos públicos do Estado nos portos marítimos e as empresas que possam substituí-los na exploração desses equipamentos» estão isentos do IS. Ao contrário do que alegam certos portos franceses, a isenção de IS de que os portos beneficiam não resulta, portanto, nem das disposições gerais do CGI (nomeadamente do artigo 165.º do seu anexo 4) nem do carácter não lucrativo da atividade dos portos, mas sim das decisões ministeriais de 1942 e 1943, que derogam explicitamente estas disposições gerais e consideram implicitamente que os portos têm atividades lucrativas ⁽⁵¹⁾. Isto é confirmado pela decisão do Conselho de Estado citada pelas partes interessadas ⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁸⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 15 de dezembro de 2005, no processo C-66/02, *Itália/Comissão*, ECLI:EU:C:2005:768, n.º 94.

⁽⁴⁹⁾ Ver acórdão do Tribunal de Justiça de 8 de setembro de 2011, *Paint Graphos e outros*, processos apensos C-78/08 a C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, n.º 49; acórdão do Tribunal de Justiça de 6 de setembro de 2006, *Portugal/Comissão*, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, n.º 56.

⁽⁵⁰⁾ Ver acórdão do Tribunal de Justiça de 8 de setembro de 2011, *Paint Graphos e outros*, processos apensos C-78/08 a C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, n.º 65; acórdão do Tribunal de Justiça de 6 de setembro de 2006, *Portugal/Comissão*, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, n.º 81.

⁽⁵¹⁾ Ver *Bulletin officiel des finances publiques-Impôts* — BOI-IS-CHAMP-30-60, II (n.º 240): «[...] sucessivas decisões ministeriais isentaram os portos do pagamento de impostos diretos [...]».

⁽⁵²⁾ *Conseil d'État*, 2 de julho de 2014, *Ministre chargé du budget*, n.º 374807, ECLI:FR:CESSR:2014:374807.20140702.

- (71) No entanto, à luz do objetivo do sistema de referência, que é tributar os lucros realizados pelas sociedades e as pessoas coletivas, as entidades visadas pelas decisões ministeriais de 1942 e 1943 estão numa situação factual e jurídica comparável à das outras sociedades ou pessoas coletivas sujeitas a esse imposto, na medida em que todas essas empresas geram lucros. A isenção em causa constitui, assim, uma derrogação às regras estabelecidas pelo sistema fiscal de referência.
- (72) A Comissão considera, portanto, que a isenção fiscal concedida às entidades acima referidas é seletiva *prima facie*.
- (73) O facto de a medida ser aplicável a todos os portos franceses, supondo que foi confirmado ⁽⁵³⁾, não poria em causa esta conclusão. Com efeito, a medida em causa não é geral à luz do sistema de referência, visto só ser aplicável a algumas empresas (operadores portuários), que todavia se encontram numa situação factual e jurídica comparável à das outras sociedades e pessoas coletivas sujeitas a esse imposto, ou seja, a todas as empresas que realizam lucros. A medida só seria geral se o sistema de referência considerado se reduzisse aos próprios portos (um sistema de referência constituído pelas decisões ministeriais de 1942 e 1943), quando já foi demonstrado que o sistema de referência é constituído pelas disposições gerais do IS, aplicáveis às empresas de todos os setores.
- (74) Por outro lado, à luz do objetivo do sistema de referência, que é sujeitar os lucros realizados por qualquer pessoa coletiva ao imposto sobre os rendimentos, características como as mencionadas pelas autoridades francesas e as partes interessadas (missões impostas aos portos ao serviço de outras empresas, prestações particulares, exploração por CCI, ausência de concorrência, financiamento pelas taxas portuárias e uso das prerrogativas de poder público) não são pertinentes para determinar a existência de uma situação factual e jurídica diferente. Embora estas circunstâncias possam explicar, se for caso disso, que os operadores portuários encarregados de missões de interesse geral apresentem uma rendibilidade inferior e, logo, menos lucros tributáveis, não justificam que os lucros realizados – apesar dos encargos associados a essas missões de interesse geral – sejam isentos de IS.
- (75) De resto, a administração francesa já reconheceu, a propósito de um pedido de criação de um regime fiscal derogatório para as administrações autónomas das marinhas, que «a regulamentação europeia relativa às regras de concorrência exclui a possibilidade de conceder medidas fiscais derogatórias a favor de certas atividades» ⁽⁵⁴⁾.

Justificação baseada na natureza e na economia do sistema

- (76) As autoridades francesas alegam que a medida faz parte integrante do sistema fiscal francês há mais de 70 anos, mas a passagem do tempo não basta para se considerar que uma derrogação às regras normais desse sistema é justificada pela natureza e a economia do mesmo. Em contrapartida, o tempo decorrido pode justificar o recurso ao procedimento aplicável aos auxílios existentes (ver abaixo). A Comissão considera, aliás, que a lógica inerente ao sistema de referência, no caso em apreço, consiste em tributar os lucros. Por conseguinte, uma isenção fiscal unicamente baseada na pertença a uma determinada categoria de empresas ou apenas reconhecida a certas entidades identificadas pela lei não se insere nessa lógica.
- (77) Por último, no que respeita à alegação de algumas partes interessadas de que a medida em questão não cria uma «rutura caracterizada do princípio da igualdade», a Comissão salienta que o facto de uma medida não criar uma «rutura caracterizada do princípio da igualdade» no direito francês não significa que ela decorre diretamente dos princípios fundadores ou diretores intrínsecos do sistema de referência ou resulta de mecanismos inerentes ao sistema, que são necessários ao seu funcionamento e à sua eficácia (***) ⁽⁵⁵⁾, nos termos das regras em matéria de auxílios estatais. Deste modo, tal como resulta da decisão do Conselho Constitucional ⁽⁵⁶⁾, a avaliação do princípio da igualdade no direito francês toma em consideração os objetivos prosseguidos pela medida derogatória, ou seja, objetivos de interesse geral extrínsecos ao sistema fiscal, que não podem ser utilizados na

⁽⁵³⁾ Alguns portos são explorados por pessoas coletivas que não estão abrangidas pelas decisões de 1942 e 1943, por exemplo, o porto de comércio e pesca de Sète (explorado por um estabelecimento público regional - ver acórdão da *Cour administrative d'appel de Marselha* de 19 de janeiro de 2016, n.º 13MA03445), o porto de Lorient (gerido por uma sociedade de economia mista, ver pergunta parlamentar n.º 23815, publicada no JORF de 9 de abril de 2013, p. 3694) ou a marina de Saint-Cyprien, (explorada pelo estabelecimento público do porto de Saint-Cyprien, uma autoridade municipal dotada de personalidade jurídica — ver acórdão da *Cour administrative d'appel de Marselha* de 27 de novembro de 2012, n.º 12MA01312).

⁽⁵⁴⁾ Resposta à pergunta parlamentar n.º 18664, publicada no JORF de 3 de março de 2009, p. 2040.

⁽⁵⁵⁾ Ver acórdão do Tribunal de Justiça de 8 de setembro de 2011, *Paint Graphos e outros*, processos apensos C-78/08 a C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, n.º 69.

⁽⁵⁶⁾ Decisão n.º 2012-238 QPC de 20 de abril de 2012, JORF de 21 de abril de 2012, p. 7198.

fase de justificação pela natureza e a economia desse sistema. Embora se possam ter eventualmente em conta objetivos extrínsecos ao sistema na fase de avaliação da compatibilidade de um auxílio, estes não permitem justificar a seletividade de uma derrogação nem, por conseguinte, demonstrar a inexistência de auxílio estatal. Além disso, a decisão do Conselho Constitucional referida pelas partes interessadas não diz respeito às decisões ministeriais que isentam os portos do imposto sobre as sociedades, mas sim a um texto legislativo que isenta certos eventos desportivos de um imposto que tem uma lógica intrínseca diferente da do IS.

- (78) A Comissão considera, assim, que a isenção do imposto sobre as sociedades não é justificada pela natureza e a economia do sistema fiscal francês.

5.1.5. Distorção da concorrência e efeitos sobre as trocas comerciais

- (79) Para ser considerada um auxílio estatal, a medida deve afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros da União e falsear ou ameaçar falsear a concorrência. Estes dois critérios estão estreitamente relacionados.

- (80) Como o Tribunal de Justiça recordou, nomeadamente, no acórdão *Eventech* ⁽⁵⁷⁾,

«65 [...] segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, para efeitos da qualificação de uma medida nacional de auxílio de Estado, não é necessário demonstrar uma incidência real do auxílio em causa sobre as trocas comerciais entre os Estados-Membros nem uma distorção efetiva da concorrência, mas apenas examinar se o auxílio é suscetível de afetar essas trocas e de falsear a concorrência (acórdão *Libert e o.*, C-197/11 e C-203/11, EU:C:2013:288, n.º 76 e jurisprudência referida).

66. Em particular, quando um auxílio concedido por um Estado-Membro reforça a posição de uma empresa relativamente às demais empresas concorrentes nas trocas comerciais intracomunitárias, deve entender-se que tais trocas comerciais são influenciadas pelo auxílio (acórdão *Libert e o.*, EU:C:2013:288, n.º 77 e jurisprudência referida).

67. A este respeito, não é necessário que a própria empresa beneficiária participe nas trocas comerciais intracomunitárias. Com efeito, quando um Estado-Membro concede um auxílio a uma empresa, a produção interna pode ser mantida ou aumentada, daí resultando que as hipóteses de as empresas estabelecidas noutros Estados-Membros penetrarem no mercado deste Estado-Membro são diminuídas (v., neste sentido, acórdão *Libert e o.*, EU:C:2013:288, n.º 78 e jurisprudência referida).

68. Por outro lado, de acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, não existe limiar ou percentagem abaixo dos quais se possa considerar que as trocas comerciais entre Estados-Membros não são afetadas. Com efeito, a importância relativamente fraca de um auxílio ou a dimensão relativamente modesta da empresa beneficiária não excluem *a priori* a eventualidade de as trocas comerciais entre Estados-Membros serem afetadas (acórdão *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, n.º 81).

69. Assim, a condição segundo a qual o auxílio deve ser suscetível de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros não depende da natureza local ou regional dos serviços de transporte fornecidos nem da importância do domínio de atividade em causa (acórdão *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, EU:C:2003:415, n.º 82).»

- (81) No acórdão *Wam* ⁽⁵⁸⁾, o Tribunal de Justiça sublinhou, nomeadamente, o seguinte:

«53. [...] a circunstância de um setor económico ter sido liberalizado a nível comunitário é suscetível de caracterizar uma incidência real ou potencial dos auxílios na concorrência, bem como o seu efeito nas trocas comerciais entre Estados-Membros (acórdão *Cassa di Risparmio di Firenze e o.*, já referido, n.º 142 e jurisprudência aí referida).

54. Quanto ao requisito da distorção da concorrência, importa lembrar que os auxílios que visam libertar uma empresa dos custos que devia normalmente suportar no âmbito da sua gestão corrente ou das suas atividades normais falseiam, em princípio, as condições de concorrência (acórdãos de 19 de Setembro de 2000, *Alemanha/Comissão*, C-156/98, Colect., p. I-6857, n.º 30, e *Heiser*, já referido, n.º 55)».

⁽⁵⁷⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 14 de janeiro de 2015, *Eventech*, processo C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, n.ºs 65 a 69.

⁽⁵⁸⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 30 de abril de 2009, *Comissão/Itália e Wam*, processo C-494/06, ECLI:EU:C:2009:272, n.ºs 53 e 54.

- (82) Ora, no caso em apreço, a vantagem fiscal de que os portos em causa beneficiam liberta-os de uma despesa corrente que deveriam suportar normalmente, podendo favorecê-los em relação aos portos franceses e aos portos estrangeiros da União Europeia que dela não beneficiam. Por conseguinte, é suscetível de afetar as trocas intracomunitárias e falsear a concorrência.
- (83) Com efeito, existe concorrência no setor portuário e essa concorrência é exacerbada pela natureza e as características próprias do transporte, nomeadamente marítimo e por vias navegáveis interiores. Mesmo que se possa considerar que os portos beneficiam de um monopólio legal para oferecerem os serviços portuários no interior do porto que exploram, os serviços de transporte que oferecem concorrem, pelo menos em certa medida, com os oferecidos por ou noutros portos, bem como por outras empresas de transporte, tanto em França ⁽⁵⁹⁾ como noutros Estados-Membros.
- (84) Deste modo, no âmbito da consulta pública das partes interessadas sobre um projeto de regulamento no domínio portuário, «todas as partes interessadas realçaram a necessidade de assegurar condições de concorrência estáveis e equitativas na União Europeia, tanto entre portos [...]» ⁽⁶⁰⁾. Analogamente, os portos, em especial os portos interiores e, de uma forma mais geral, o transporte por vias navegáveis de que constituem um dos elementos, concorrem com outras formas de transporte. Uma vez que existem, ou poderiam existir, outras soluções para transportar bens nas regiões ultramarinas, a medida pode, também no caso desses portos distantes da metrópole ou de outros portos europeus, suscitar uma distorção da concorrência e afetar as trocas comerciais entre Estados-Membros.
- (85) Mesmo sendo verdade que a atratividade de um porto se mede à luz de vários parâmetros, nomeadamente as suas conexões com a zona de captação de clientes ⁽⁶¹⁾, o preço dos serviços prestados pelos portos (taxas portuárias e outros encargos pagos pelos armadores) constitui um elemento da competitividade relativa dos portos ⁽⁶²⁾. Ao contrário do que as autoridades francesas e algumas partes interessadas alegam, o facto de este elemento ter maior ou menor importância em relação aos outros fatores de competitividade dos portos não permite concluir que a medida em causa não afeta a concorrência, uma vez que pode influenciar os preços praticados pelos portos e, em igualdade de circunstâncias, o preço será determinante para os armadores escolherem uma rota ou uma solução logística que implique um porto em detrimento de outro.
- (86) Por outro lado, importa salientar que os portos europeus também concorrem entre si para atrair os operadores (ou concessionários) que prestam determinados serviços portuários aos armadores, quando a autoridade portuária não assegura esses serviços diretamente. O nível da taxa que os portos exigem aos concessionários em troca do fornecimento dos terrenos e infraestruturas (equipamentos portuários) também influencia a decisão dos concessionários quanto ao porto onde optarão por se instalar e aos meios que nele irão utilizar. De um modo mais geral, os portos concorrem com outros operadores económicos no mercado do financiamento e do investimento; em igualdade de circunstâncias, a medida confere aos portos uma vantagem junto dos investidores, comparativamente aos outros operadores que dela não beneficiam (representam um investimento mais interessante).
- (87) Além disso, como a medida em questão constitui um regime de auxílio aplicável a portos muito diferentes quanto à dimensão, à situação geográfica, ao tipo (porto interior, porto marítimo) ou às atividades, não é necessário demonstrar caso a caso que essa medida implica, para cada porto, uma distorção da concorrência e que tem efeitos sobre as trocas comerciais, para determinar que se trata de um auxílio estatal.
- (88) Basta referir, a este respeito, que as autoridades francesas e as partes interessadas admitem que alguns portos de grande dimensão, como os portos do Havre, de Rouen ou de Marselha, concorrem com outros portos da União Europeia, pelo que a medida tem efeitos sobre o comércio e afeta as trocas comerciais. Os comentários do Porto de Roterdão vão no mesmo sentido.

⁽⁵⁹⁾ Nomeadamente os portos franceses que não beneficiam da isenção do imposto sobre as sociedades. Ver nota n.º 48 da presente decisão.

⁽⁶⁰⁾ Ver ponto 2.1. da proposta de regulamento sobre os serviços portuários. Ver igualmente a Comunicação da Comissão relativa a uma política portuária europeia COM/2007/0616 final, ponto II.4.2.

⁽⁶¹⁾ Ver igualmente a Comunicação da Comissão relativa a uma política portuária europeia COM/2007/0616 final, ponto II.1.

⁽⁶²⁾ O preço dos serviços de transporte prestados pelos portos representa, muitas vezes, uma parte importante do custo total de transporte. Ver Portos marítimos europeus no horizonte de 2030: os desafios, Nota Informativa da Comissão Europeia, de 23 de maio de 2013: «[o]s custos e a qualidade dos serviços portuários são fatores fundamentais para as empresas europeias. Os custos portuários podem constituir parte importante dos custos totais da cadeia logística: a movimentação de carga, as taxas portuárias e os serviços náuticos prestados pelos portos podem representar 40 % a 60 % dos custos logísticos porta-a-porta das empresas que transportam mercadorias por mar em rotas de curta distância».

- (89) Além disso, nem o facto de, alegadamente, existirem medidas de auxílios estatais semelhantes noutros Estados-Membros, nem o comportamento da Comissão face a essas eventuais medidas influenciam a classificação da medida em apreço como auxílio estatal ⁽⁶³⁾, uma vez que a isenção do imposto sobre as sociedades concedida aos portos franceses melhora a sua situação concorrencial relativamente a uma situação de referência em que fossem tributados nas condições normais do sistema de IS ⁽⁶⁴⁾. Do mesmo modo, a existência de taxas de IS diferentes nos Estados-Membros é apenas uma consequência da falta de harmonização da fiscalidade direta entre Estados-Membros e reflete as escolhas soberanas dos Estados-Membros de financiarem através do imposto determinados serviços — ou um determinado nível de serviços — aos contribuintes.
- (90) Não é, aliás, necessário que a distorção da concorrência ou os efeitos sobre as trocas comerciais sejam sensíveis ou substanciais. O facto de, alegadamente, os tráfegos em concorrência serem fracos, longe de demonstrar a ausência de distorções da concorrência, tende a provar que existe uma relação de concorrência, mais ou menos intensa, entre os portos franceses e outros portos da União. Do mesmo modo, o facto de a atividade cumulada dos pequenos portos franceses representar apenas 1 % do *tráfego total da União* não significa que a sua quota de mercado *num ou mais mercados pertinentes* para uma análise das distorções da concorrência seja da mesma ordem. Acresce que a decisão de 11 de abril de 2016 mencionada pelas autoridades francesas e as partes interessadas se refere à compatibilidade de uma medida de auxílio ao investimento, o que implica que a medida em causa seja reconhecida como um auxílio estatal com impacto na concorrência e nas trocas comerciais entre Estados-Membros.
- (91) Além disso, embora os «pequenos portos», tal como definidos pela França ⁽⁶⁵⁾, representem apenas uma percentagem reduzida do tráfego da União, o facto de a empresa beneficiária ter uma dimensão modesta não exclui, por si só, a existência de uma distorção ou ameaça de distorção da concorrência no mercado interno, nomeadamente quando a atividade dos beneficiários está situada em zonas fronteiriças. As observações da CCI de Bayonne Pays Basque, concessionária do porto comercial de Bayonne e do porto de pesca de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure, que são «pequenos portos» segundo a definição proposta pela França, ilustram, aliás, a percepção que estes portos localizados próximo de uma fronteira têm da existência de uma concorrência transfronteiriça efetiva ⁽⁶⁶⁾. Embora a Comissão reconheça, em alguns casos ⁽⁶⁷⁾, que uma medida vantajosa pode não ter efeitos sobre o comércio entre Estados-Membros, esse reconhecimento não se baseia unicamente na dimensão da empresa beneficiária, mas sim numa avaliação individual de vários critérios ⁽⁶⁸⁾.
- (92) A Comissão não exclui que, no caso específico de alguns portos — em particular aqueles que preenchem as condições impostas pela sua prática decisória —, se possa considerar que a medida em apreço não afeta as trocas comerciais.
- (93) Todavia, pelos motivos mais sistemáticos acima expostos, a medida em análise, enquanto regime de isenção geral do imposto sobre as sociedades para todos os beneficiários referidos nas decisões ministeriais de 1942 e 1943, afeta as trocas comerciais no interior da União e falseia, ou pode falsear, a concorrência.

5.1.6. Conclusão

- (94) Por conseguinte, a Comissão conclui que a isenção fiscal concedida aos portos autónomos (alguns dos quais se tornaram grandes portos marítimos), às câmaras de comércio marítimas, às câmaras de comércio e indústria que gerem instalações portuárias, aos municípios concessionários de equipamentos públicos do Estado nos portos marítimos e às empresas que possam substituí-los na exploração desses equipamentos constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

⁽⁶³⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 10 de dezembro de 1969, *Comissão/França*, processos apensos 6/69 e 11/69, ECLI:EU:C:1969:68, n.º 21; acórdão do Tribunal de Justiça de 19 de maio de 1999, *Itália/Comissão*, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, n.º 21.

⁽⁶⁴⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 2 de julho de 1974, *Itália/Comissão*, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, n.º 36.

⁽⁶⁵⁾ Portos cujo tráfego é inferior ao nível definido no n.º 2, alínea b), do artigo 20.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE, JO L 348 de 20.12.2013, p. 1 (ou seja, 0,1 % do volume anual total de mercadorias que transitam pelos portos marítimos da União).

⁽⁶⁶⁾ A CCI alega que, caso seja sujeita ao IS, os portos que gere ficarão em risco devido à sua situação geográfica na fronteira com a Espanha e à proximidade dos portos espanhóis.

⁽⁶⁷⁾ Ver, nomeadamente, as decisões da Comissão Europeia, de 29 de abril de 2015, nos processos SA.37432, República Checa — Hospitais públicos de Hradec Králové (JO C 203 de 19.6.2015, p. 1), SA.37904, Alemanha — Centro médico de Durmersheim (JO C 188 de 26.6.2015, p. 1), SA.33149, Alemanha — Städtische Projektgesellschaft «Wirtschaftsbüro Gaarden — Kiel», (JO C 188 de 5.6.2015, p. 1).

⁽⁶⁸⁾ Por um lado, é necessário que a atividade do porto beneficiário tenha uma dimensão meramente local, por exemplo, nos casos em que o porto fornece bens ou serviços numa parcela limitada do território nacional e não é suscetível de atrair clientes oriundos de outros Estados-Membros. Por outro lado, é necessário que a medida não tenha efeitos previsíveis - ou apenas tenha efeitos marginais - nos investimentos transnacionais no setor em causa ou no estabelecimento de empresas no mercado único.

5.2. Compatibilidade da medida com o mercado interno

- (95) Compete ao Estado-Membro em causa demonstrar que as medidas de auxílio estatal podem ser consideradas compatíveis com o mercado interno. Embora as autoridades francesas apenas refirmem, como fundamento de compatibilidade da medida, por um lado a compensação de determinadas missões asseguradas pelos portos, que remete para o artigo 106.º, n.º 2, do TFUE, e, por outro lado, o artigo 107.º, n.º 3, alínea a), do TFUE, algumas partes interessadas invocam igualmente os artigos 93.º (coordenação dos transportes) e o artigo 107.º, n.º 3, alínea b), do TFUE (projetos importantes de interesse europeu).
- (96) Em primeiro lugar, o artigo 106.º, n.º 2, do TFUE, prevê que uma compensação pelo exercício de missões de serviço público pode ser declarada compatível com o mercado interno, se preencher determinadas condições ⁽⁶⁹⁾. A este respeito, as autoridades francesas e certas partes interessadas consideram que a medida em causa é compatível com o mercado interno pois permite compensar determinadas missões financiadas pelos portos que fazem parte das prerrogativas de poder público. A Comissão observa, contudo, que a medida em questão, que liga o montante do auxílio aos lucros realizados, não está associada nem limitada aos custos líquidos de missões de serviço público ⁽⁷⁰⁾. Além disso, também não resulta de um mandato claro conferido aos beneficiários da medida para assegurarem essas missões ⁽⁷¹⁾. Por conseguinte, a medida não pode ser considerada uma compensação de serviço público compatível com o mercado interno e não é compatível com base no disposto no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.
- (97) Em segundo lugar, o artigo 93.º do TFUE dispõe que os auxílios que vão ao encontro das necessidades de coordenação dos transportes ou correspondam ao reembolso de certas prestações inerentes à noção de serviço público também podem ser declarados compatíveis com o mercado interno. Embora, como sublinham os representantes das administrações de portos interiores franceses, estes portos desempenhem um papel importante no desenvolvimento do transporte multimodal, nem todos os investimentos dos portos são abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 93.º do TFUE, circunscrito aos auxílios que vão ao encontro das necessidades de coordenação dos transportes. De resto, a isenção do IS não constitui um auxílio ao investimento, mas sim um auxílio ao funcionamento que não incide no investimento. A medida favorece as empresas que realizam mais lucros e, por conseguinte, têm maior capacidade para acumular lucros e, logo, para financiar investimentos. A medida também não incide no reembolso de certas prestações inerentes à noção de serviço público, como já foi dito. Por outro lado, a vantagem retirada de uma isenção fiscal pura e simples não se limita ao montante necessário para assegurar a coordenação dos transportes, nem o reembolso de certas prestações inerentes à noção de serviço público e não garante, assim, a observância do princípio de proporcionalidade. Além disso, não tem um efeito de incentivo claramente identificado, nomeadamente porque a isenção beneficia sobretudo os portos mais rentáveis e que, por isso, têm mais meios — e menos necessidade de incentivos. Por conseguinte, o artigo 93.º do TFUE não é aplicável.
- (98) Em terceiro lugar, nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea b), do TFUE, os auxílios destinados a fomentar a realização de um projeto importante de interesse europeu comum também podem ser considerados compatíveis com o mercado interno. A este respeito, os representantes das administrações de portos interiores franceses consideram, de um modo geral, que a isenção de IS está abrangida pelo âmbito de aplicação desse artigo. Pelos mesmos motivos acima expostos, este argumento não pode, contudo, ser acolhido. A medida em questão não incide sobre a realização de um projeto importante de interesse europeu e não é proporcional aos custos de tal projeto. Trata-se de uma vantagem que beneficia os portos pelo simples facto de estes realizarem lucros, sendo o facto de contribuírem para um projeto importante de interesse europeu comum indiferente a este respeito.
- (99) Em quarto lugar, nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea a), do TFUE, podem, nomeadamente, ser considerados compatíveis com o mercado interno os auxílios destinados a promover «o desenvolvimento económico [...] das regiões referidas no artigo 349.º, tendo em conta a sua situação estrutural, económica e social». Esta disposição é invocada pelas autoridades francesas e por diversas partes interessadas ultramarinas em relação aos portos situados em territórios ultramarinos. No entanto, a medida em causa não incide sobre essas regiões.

⁽⁶⁹⁾ Ver Comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral - 2012/C 8/02 (JO C 8 de 11.1.2012, p. 4). Ver igualmente a Decisão 2012/21/UE da Comissão, de 20 de dezembro de 2011, relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 7 de 11.1.2012, p. 3).

⁽⁷⁰⁾ Ver conclusões da Advogada-Geral Juliane Kokott no processo C-74/16, *Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania/Ayuntamiento de Getafe*, ECLI:EU:C:2017:135, n.º 75.

⁽⁷¹⁾ O artigo L 5312-2 do Código dos Transportes, que refere uma lista de missões de que os portos estão incumbidos, apenas diz respeito aos grandes portos marítimos. Não define os parâmetros de cálculo da compensação, nem as medidas de salvaguarda para evitar a sobrecompensação.

- (100) Mesmo que a medida só beneficiasse os portos situados nas regiões referidas no artigo 349.º do TFUE, o seu objetivo não é o desenvolvimento económico dessas regiões, nem a compensação da sua situação estruturalmente desfavorável, visto que se limita a conceder uma vantagem setorial a um tipo específico de empresas do setor dos transportes, independentemente das atividades dessas empresas. A França não demonstra que a medida afetaria o custo das mercadorias importadas e é possível observar, a este respeito, que alguns portos ultramarinos realizam lucros, pagam dividendos ao Estado ⁽⁷²⁾ e, por conseguinte, dispõem *prima facie* de margens para diminuir o montante das taxas portuárias, se as considerassem desvantajosas para o desenvolvimento económico das regiões em causa; deste modo, a isenção do IS pode afetar diversos fluxos financeiros (nomeadamente os dividendos), mas não afeta necessariamente o custo das mercadorias importadas. A França não defende, a este respeito, que os portos se encontram numa situação particularmente desfavorável relativamente a outras empresas situadas nas regiões referidas no artigo 349.º. A própria natureza da medida e o seu funcionamento (vantagem reservada a determinadas empresas, sem tomar em consideração a sua atividade, proporcional aos lucros realizados e não às necessidades, e não limitada a um objetivo bem definido cuja concretização exigiria um incentivo financeiro) tornam-na claramente contrária aos dispositivos fiscais de auxílio ao funcionamento referidos pelas partes interessadas e aceites pela Comissão. As medidas de auxílio fiscal ao investimento ou a taxa zero de IVA são, efetivamente, medidas gerais cujo âmbito de aplicação abrange sem qualquer discriminação as empresas situadas nas regiões referidas no artigo 349.º do TFUE.
- (101) Além disso, ao contrário do que alega o GPM de Guadalupe, o Regulamento geral de isenção por categoria revisto ⁽⁷³⁾, que abrange, numa certa medida, os auxílios ao funcionamento dos transportes ultramarinos, não é aplicável à medida em causa. Com efeito, o artigo 15.º, n.º 4, do regulamento só se aplica às medidas cujo montante está limitado em função de determinados indicadores (valor acrescentado bruto, custos de mão de obra e volume de negócios), o que não é o caso de uma isenção do IS.
- (102) Por conseguinte, a medida em apreço não pode ser declarada compatível com o mercado interno com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea a), do TFUE.
- (103) Em quinto lugar, e embora o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, não tenha sido invocado nem pela França nem pelas partes interessadas, a Comissão analisa se a medida em apreço se destina a «facilitar o desenvolvimento de certas atividades ou regiões económicas» sem alterar as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum. Pelos motivos já referidos (ausência de proporcionalidade, ausência de efeito de incentivo e ausência de relação com um objetivo de interesse geral identificado), a Comissão entende, todavia, que o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE não é aplicável.
- (104) Por último, embora algumas partes interessadas considerem que a supressão da medida afetará a capacidade de investimento dos portos, a Comissão salienta que a medida em causa não incide sobre os investimentos ⁽⁷⁴⁾.

5.3. Auxílio existente ou novo auxílio

- (105) Em conformidade com o artigo 1.º, alínea b), subalínea i), do Regulamento processual, os regimes de auxílio em execução antes da entrada em vigor do Tratado constituem regimes de auxílio existentes.
- (106) Dado que a isenção fiscal em causa entrou em vigor em 1942 e não foi desde então alterada de forma substancial, a Comissão considera que essa medida constitui um regime de auxílio existente.

6. QUANTO AOS PEDIDOS DE SUSPENSÃO DO PROCEDIMENTO

- (107) Em conformidade com o papel imperativo que lhe é atribuído pelos artigos 107.º e 108.º do TFUE, a Comissão deve pôr termo com a devida diligência aos auxílios estatais considerados incompatíveis com o mercado interno e restabelecer as condições de uma concorrência leal.

⁽⁷²⁾ Pagamento de 1,196 milhões de EUR relativo a 2016 pelo grande porto marítimo de Guadalupe (ver decreto de 18 de fevereiro de 2016 publicado no JORF n.º 0048 de 26 de fevereiro de 2016).

⁽⁷³⁾ A revisão do regulamento foi publicada em 20 de junho de 2017. Ver Regulamento (UE) 2017/1084 da Comissão, de 14 de junho de 2017, que altera o Regulamento (UE) n.º 651/2014 no que se refere aos auxílios às infraestruturas portuárias e aeroportuárias, aos limiares de notificação para os auxílios a favor da cultura e da conservação do património e para os auxílios a infraestruturas desportivas e recreativas multifuncionais, bem como aos regimes de auxílio regional ao funcionamento nas regiões ultraperiféricas e que altera o Regulamento (UE) n.º 702/2014 no que se refere ao cálculo dos custos elegíveis (JO L 156 de 20.6.2017, p. 1).

⁽⁷⁴⁾ Em contrapartida, outras medidas relativas aos investimentos e que preenchem os critérios de compatibilidade (nomeadamente a existência de um interesse geral, a pertinência e a proporcionalidade da medida) poderiam, sob certas condições, ser declaradas compatíveis com o mercado interno.

- (108) Nos termos do artigo 9.º, n.º 6, do Regulamento processual, a Comissão deve tomar uma decisão final quando as dúvidas colocadas na decisão de início do procedimento tiverem sido dissipadas. Nesta fase do procedimento, se a Comissão considerar que foi concedido um auxílio incompatível a determinadas empresas não pode, em princípio, suspender o procedimento de auxílio estatal em causa ou conceder um período de transição. Tal levaria, além do mais, a autorizar por um período mais longo o pagamento do auxílio incompatível com o mercado interno, o que também seria injusto para os concorrentes que não recebem qualquer auxílio ou recebem um montante de auxílio inferior. A Comissão observa, neste contexto, que os portos neerlandeses, que estão sujeitos ao imposto sobre as sociedades desde 1 de janeiro de 2017, lhe solicitam que sujeite rapidamente os portos franceses a tal imposto.
- (109) Como já foi referido, a eventual existência de outros auxílios estatais concedidos a outros portos, noutros Estados-Membros, não justifica uma suspensão do procedimento, durante a qual o auxílio incompatível continuaria a ser pago. Importa sublinhar que «o efeito de várias distorções da concorrência sobre as trocas entre os Estados-Membros não é o de se neutralizarem mutuamente, mas, pelo contrário, o de se cumularem, o que aumenta as consequências prejudiciais para o mercado comum» ⁽⁷⁵⁾. Além disso, a suspensão do procedimento de supressão das isenções fiscais concedidas aos portos franceses prolongaria as distorções atualmente existentes entre os portos do norte da Europa, visto que os portos neerlandeses aboliram essas vantagens fiscais desde 1 de janeiro de 2017.
- (110) Seguidamente, o facto de o procedimento iniciado pela Comissão no caso do regime fiscal dos portos neerlandeses ⁽⁷⁶⁾ ter demorado mais tempo do que o procedimento relativo aos portos franceses não é pertinente para justificar um pedido de período de transição no presente processo. A Comissão trata todos os casos de forma equitativa e cada processo de acordo com as suas próprias características. Procura, por isso, determinar o prazo de execução das suas decisões de modo a permitir que o Estado-Membro execute a decisão num prazo razoável, atendendo às circunstâncias, e não para permitir que as empresas em causa beneficiem durante mais tempo de auxílios declarados incompatíveis.
- (111) Por último, a França não especifica em que medida a revisão do RGIC e a proposta de regulamento sobre os serviços portuários imporiam uma suspensão do procedimento. De qualquer modo, a versão revista do RGIC — que não abrange medidas de isenção pura e simples do IS — foi adotada em 17 de maio de 2017. Quanto ao regulamento sobre os serviços portuários, adotado em 15 de fevereiro de 2017 ⁽⁷⁷⁾, não tem por objetivo nem por efeito influenciar a ação da Comissão baseada nos artigos 107.º e 108.º do TFUE.
- (112) Consequentemente, não há motivos para suspender o procedimento.

7. SOBRE OS PEDIDOS DOS PORTOS NEERLANDESES

- (113) Quanto ao pedido dos portos neerlandeses para que seja adiada a sua sujeição ao imposto sobre as sociedades, a Comissão recorda que o presente procedimento não tem por objeto os portos neerlandeses, mas sim os portos [franceses] ^(***). Na sua decisão final no processo SA.25338, relativo aos portos neerlandeses ⁽⁷⁸⁾, a Comissão recusou-se, aliás, a adiar a sujeição dos portos neerlandeses ao imposto sobre o rendimento das sociedades, pelas mesmas razões de princípio que são expostas na presente decisão. A sujeição dos portos neerlandeses ao imposto sobre o rendimento das sociedades decorre, de resto, do direito nacional neerlandês e, em qualquer caso, a Comissão não pode impor a um Estado-Membro, nos termos do artigo 107.º do TFUE, que altere a sua legislação para conceder auxílios estatais a determinados operadores.

8. CONCLUSÃO

- (114) A isenção do imposto sobre as sociedades concedida às entidades referidas nas decisões ministeriais de 11 de agosto de 1942 e 27 de abril de 1943 (portos autónomos, alguns dos quais se tornaram grandes portos marítimos, câmaras de comércio marítimas, câmaras de comércio e indústria que gerem instalações portuárias, municípios concessionários de equipamentos públicos do Estado nos portos marítimos e empresas que possam substituí-los na exploração desses equipamentos) constitui um regime de auxílio estatal existente incompatível com o mercado interno.

⁽⁷⁵⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 22 de março de 1977, no processo C-78/76, *Steinike & Weinlig/República Federal da Alemanha*, ECLI:EU:C:1977:52, n.º 24.

⁽⁷⁶⁾ Ver decisão final no processo de auxílio estatal SA.25338 (JO L 113 de 27.4.2016, p. 148).

⁽⁷⁷⁾ Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos (JO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

⁽⁷⁸⁾ Decisão da Comissão, de 21 de janeiro de 2016, relativo ao auxílio SA.25338 (2014/C ex E 3/2008 ex CP 115/2004) — Países Baixos — Isenção do imposto sobre o rendimento das sociedades para as empresas públicas (JO L 113 de 27.4.2016, p. 148).

- (115) As autoridades francesas devem, por conseguinte, suprimir a isenção do imposto sobre as sociedades em causa e sujeitar as entidades em questão ao imposto sobre as sociedades. Esta medida deve ser adotada antes do final do ano civil em curso à data da presente decisão e ser aplicada, o mais tardar, aos rendimentos gerados por atividades económicas a partir do início do ano fiscal seguinte à sua adoção.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A isenção do imposto sobre as sociedades concedida aos portos autónomos (alguns dos quais se tornaram grandes portos marítimos), às câmaras de comércio marítimas, às câmaras de comércio e indústria que exploram instalações portuárias, aos municípios concessionários de equipamentos públicos do Estado nos portos marítimos e às empresas que possam substituí-los na exploração desses equipamentos constitui um regime de auxílio estatal existente incompatível com o mercado interno.

Artigo 2.º

1. A França deve suprimir a isenção do imposto sobre as sociedades a que se refere o artigo 1.º e sujeitar ao imposto sobre as sociedades as entidades beneficiárias dessa isenção.
2. A medida através da qual a França executará as suas obrigações decorrentes do n.º 1 deve ser adotada antes do final do ano civil em curso à data da notificação da presente decisão. Essa medida deve ser aplicada, o mais tardar, aos rendimentos das atividades económicas gerados a partir do início do ano fiscal seguinte à sua adoção.

Artigo 3.º

A França deve informar a Comissão, no prazo de dois meses a contar da data de notificação da presente decisão, das medidas tomadas para lhe dar cumprimento.

Artigo 4.º

A República Francesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 27 de julho de 2017.

Pela Comissão
Margrethe VESTAGER
Membro da Comissão
