

DECIZIA COMISIEI

din 29 iunie 2011

privind măsura SA.27106 (C 13/09 – ex N 614/08) pe care Franța preconizează să o pună în practică în favoarea sectorului portuar

[notificată cu numărul C(2011) 4391]

(Numai textul în limba franceză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2011/519/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European ⁽¹⁾, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să-și prezinte observațiile ⁽²⁾, conform articolului 108 alineatul (2) primul paragraf din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE”) ⁽³⁾ și având în vedere respectivelor observații,

întrucât:

terminal portuar, pe de o parte, și posibilitatea colectivelor locale care gestionează porturile maritime de a scuti întreprinderile prestatoare de servicii de terminal de taxa profesională pe o perioadă limitată la șase ani, pe de altă parte.

(3) Prin scrisoarea din 11 decembrie 2008, Comisia a invitat autoritățile franceze să prezinte informații suplimentare, nu doar cu privire la măsurile fiscale notificate, ci și cu privire la procedura de cesiune a utilajelor, echipamentelor și instalațiilor specifice de terminal portuar, de către marile porturi maritime. La cererea autorităților franceze, termenul pentru prezentarea unui răspuns a fost prelungit până la 9 februarie 2009.

(4) La 28 ianuarie 2009 a avut loc o reuniune între autoritățile franceze și serviciile Comisiei. Prin scrisoarea din 10 februarie 2009, autoritățile franceze au transmis informații suplimentare Comisiei.

1. PROCEDURĂ

(1) Prin scrisoarea din 4 decembrie 2008, autoritățile franceze au notificat, în temeiul articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), o schemă de ajutor constând în măsuri fiscale care însoțesc reforma portuară prevăzută de Legea nr. 2008-660 din 4 iulie 2008 ⁽⁴⁾. Notificarea a fost înregistrată sub numărul N 614/08.

(2) Măsurile fiscale notificate erau menite să însoțească transferul de utilaje de terminal portuar, prevăzut de reformă, către operatori privați. Pachetul în cauză cuprindea două măsuri, și anume: o reducere degresivă, într-o perioadă limitată la 5 ani, a valorii locative reprezentând baza de calcul a impozitelor locale plătite de operatorii privați cărora li se transferau utilajele de

(5) Prin scrisoarea din 9 aprilie 2009 (D/2165), Comisia a notificat autorităților franceze decizia sa din 8 aprilie 2009 de inițiere a procedurii oficiale de investigare în aplicarea articolului 108 alineatul (2) din TFUE. Această decizie s-a publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽⁵⁾. Ea vizează măsurile fiscale notificate, pe de o parte, și procedura de cesiune a utilajelor, echipamentelor și instalațiilor de terminal portuar, pe de altă parte. În această decizie, Comisia invita Franța și părțile interesate să își prezinte observațiile, într-un termen stabilit.

(6) Comisia a primit observațiile autorităților franceze la 11 mai 2009 (A/18191). De asemenea, Comisia a primit, în termenul prevăzut, observațiile unei părți interesate, și anume Organizația Europeană a Porturilor Maritime (denumită în continuare ESPO). Observațiile formulate de ESPO au fost transmise prin scrisoarea din 16 iulie 2009 (D/60307) autorităților franceze, care și-au prezentat comentariile pe marginea lor prin scrisoarea din 27 august 2009 (A/28446).

⁽¹⁾ JO L 1, 3.1.1994, p. 3.

⁽²⁾ JO C 122, 30.5.2009, p. 16.

⁽³⁾ Începând din 1 decembrie 2009, articolele 87 și 88 din Tratatul CE au devenit articolul 107 și, respectiv, articolul 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE”). În ambele cazuri, dispozițiile sunt, în esență, identice. În sensul prezentei decizii, referințele la articolele 107 și 108 din TFUE se înțeleg, acolo unde apar, care referințe la articolul 87, respectiv 88 din Tratatul CE.

⁽⁴⁾ Jurnalul Oficial al Republicii Franceze, JORF nr. 0156, 5.7.2008.

⁽⁵⁾ JO C 122, 30.5.2009, p. 16.

- (7) La 30 noiembrie 2009 a avut loc o reuniune între autoritățile franceze și serviciile Comisiei. Prin scrisorile din 25 ianuarie 2010 (A/3263) și din 24 martie 2010 (A/5136), autoritățile franceze au transmis informații suplimentare Comisiei.
- (8) Prin scrisoarea din 9 iunie 2010 (D/7519) și în cadrul reformei taxei profesionale din Franța, Comisia a solicitat autorităților franceze să prezinte informații suplimentare. În această scrisoare, Comisia și-a exprimat dorința de a obține clarificări cu privire la impactul eliminării taxei profesionale asupra măsurilor fiscale notificate și asupra procedurii.
- (9) Prin scrisoarea din 2 iulie 2010, autoritățile franceze au solicitat o prorogare a termenului care le fusese acordat. Răspunsul autorităților franceze a fost primit de Comisie prin scrisoarea din 4 august 2010 (A/11533).
- (10) În această scrisoare, autoritățile franceze au informat Comisia că își retrag notificarea în ceea ce privește măsura fiscală referitoare la posibilitatea colectivităților locale care gestionează porturile maritime de a scuti întreprinderile de întreținere de taxa profesională pe o durată limitată la șase ani. Această măsură prevedea în esență posibilitatea de a nu se lua în considerare în calculul taxei profesionale, în anumite condiții și în perioada 2010-2015, valoarea locativă a utilajelor, echipamentelor și instalațiilor specifice de terminal portuar. Această posibilitate a devenit însă fără obiect în contextul eliminării taxei profesionale și a fost de altfel abrogată prin Legea finanțelor pentru 2010.
- (11) În privința măsurii fiscale din pachetul notificat, referitoare la reducerea degresivă, într-o perioadă limitată, a valorii locative utilizate pentru stabilirea impozitelor locale ale operatorilor privați care intrau în posesia utilajelor, echipamentelor și instalațiilor marilor porturi maritime, autoritățile franceze au precizat în scrisoarea din 2 iulie 2010 că respectiva reducere se aplică și contribuției funciare a întreprinderilor care trebuie să achite contribuția economică teritorială ⁽⁶⁾ ce înlocuiește taxa profesională. Autoritățile franceze au informat în acest sens Comisia cu privire la identitatea celor patru întreprinderi beneficiare ⁽⁷⁾ ale acestei măsuri și cu privire la cuantumul avantajului fiscal rezultat pentru fiecare dintre acestea.
- (12) Calculul valorii actualizate a avantajelor fiscale a stabilit, pentru trei dintre întreprinderile vizate, o scutire fiscală inferioară plafonului de 200 000 EUR pentru o perioadă de trei exerciții fiscale consecutive, stabilit de Regulamentul (CE) nr. 1998/2006 al Comisiei din 15 decembrie 2006 privind aplicarea articolelor 87 și 88 din tratat ajutoarelor *de minimis* ⁽⁸⁾. A patra întreprindere vizată nu se afla în aceeași situație.
- (13) În acest context și în urma mai multor contacte cu Comisia, autoritățile franceze au decis plafonarea avantajului acordat întreprinderilor în aplicarea măsurii menționate la considerentul 11 la limita plafonului stabilit de Regulamentul (CE) nr. 1998/2006 și în condițiile prevăzute de acesta.
- (14) De asemenea, prin scrisoarea din 20 ianuarie 2011, autoritățile franceze au informat Comisia cu privire la adoptarea articolului 36 din Legea rectificativă nr. 2010-1658 din 29 decembrie 2010 a finanțelor pentru 2010 ⁽⁹⁾, conform căruia reducerea fiscală degresivă prevăzută în cadrul reformei portuare se acordă cu condiția respectării Regulamentului (CE) nr. 1998/2006. Autoritățile franceze au informat de asemenea Comisia cu privire la retragerea notificării lor în privința acestei măsuri fiscale din cadrul reformei portuare.
- (15) Comisia ia notă de retragerea de către autoritățile franceze a notificării în ceea ce privește ansamblul măsurilor fiscale notificate. Prezenta decizie nu se referă decât la procedura de cesiune a utilajelor, echipamentelor și instalațiilor de terminal portuar care a făcut obiectul deciziei Comisiei din 8 aprilie 2009. Prezenta decizie nu vizează condițiile de exploatare a utilajelor, echipamentelor și instalațiilor specifice de terminal portuar înainte sau după cesiunea acestora.

2. DESCRIEREA MĂSURII VIZATE

2.1. Context

- (16) Măsura vizată face parte din reforma portuară care face obiectul noii legi de reformă portuară ⁽¹⁰⁾. Obiectivul acestei reforme este îmbunătățirea performanțelor și competitivității porturilor maritime franceze (Dunkerque, Le Havre, Nantes Saint Nazaire, La Rochelle, Bordeaux și Marsilia).

⁽⁶⁾ JO L 379, 28.12.2006, p. 5.

⁽⁷⁾ Această dispoziție care modifică articolul 1518 A bis din Codul fiscal general privind stabilirea impozitelor locale a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2011 și se aplică astfel începând cu primul an de scutire. Articolul 1518 A bis sus-menționat este completat cu următorul paragraf: „Avantajul reducerii se acordă cu condiția respectării Regulamentului (CE) nr. 1998/2006 al Comisiei din 15 decembrie 2006 privind aplicarea articolelor 87 și 88 din tratat ajutoarelor *de minimis*.”

⁽¹⁰⁾ Legea nr. 2008-660 din 4 iulie 2008 de reformă portuară (a se vedea nota de subsol nr. 4).

⁽⁶⁾ În conformitate cu Legea nr. 2009-1673 din 30 decembrie 2009 a finanțelor pentru 2010 (JORF nr. 0303 din 31.12.2009), se instituie o contribuție economică teritorială formată dintr-o taxă funciară a întreprinderilor și o taxă pe valoarea adăugată a întreprinderilor.

⁽⁷⁾ Societatea de Echipamente de Terminal din Normandia (*La société d'Équipement du Terminal de Normandie, SETN*), Compania generală de Servicii de Terminal Portuar (*La Générale de Manutention Portuaire, GMP*), Noua Companie de Servicii de Terminal Portuar (*La Compagnie Nouvelle de Manutention portuaire, CNMP*) și STMC6.

(17) În acest context, legea de reformă vizează următoarele:

— redefinirea misiunii porturilor autonome care, în Franța metropolitană, devin „mari porturi maritime” ⁽¹¹⁾;

— modernizarea guvernanței marilor porturi maritime;

— organizarea coordonării între porturile de pe aceeași coastă sau situate pe același ax fluvial;

— simplificarea și eficientizarea serviciilor de terminal portuar conform modelului principalelor porturi europene, prin introducerea unor operatori de terminal integrați, responsabili cu totalitatea operațiunilor de terminal.

(18) Misiunile marilor porturi maritime vor fi reorientate către activitățile suverane (securitate, siguranță și poliție portuară) și către funcțiile legate de amenajarea domeniului portuar. În schimb, operatorii integrați de terminal vor fi responsabili pentru totalitatea operațiunilor de terminal, în scopul îmbunătățirii eficacității acestor activități.

(19) Autoritățile franceze au specificat faptul că transferul activităților de terminal portuar încă exercitate de marile porturi maritime către operatori privați, printr-o procedură de cesiune a utilajelor marilor porturi maritime, se înscrie în contextul simplificării și eficientizării serviciilor de terminal portuar. Autoritățile franceze au indicat, de asemenea, că reforma apropie sistemul francez de modelul european în care funcțiile autorității portuare și, respectiv, ale operatorului portuar sunt delimitate cu claritate și în care acesta din urmă este de cele mai multe ori o întreprindere privată.

2.2. Procedura de cesiune a utilajelor

(20) Marile porturi maritime încetează exploatarea utilajelor, echipamentelor și instalațiilor specifice de terminal

portuar (denumite în continuare, „utilajele de terminal”) pe care le cedează întreprinderilor private în conformitate cu o procedură de vânzare descrisă la articolul 9 din legea de reformă portuară.

(21) În conformitate cu această dispoziție ⁽¹²⁾, procedura de vânzare a utilajelor de terminal și de cesiune a drepturilor reale aferente acestora este împărțită în mai multe etape:

— într-o primă etapă, marele port maritim negociază modalitățile de transfer al utilajelor de terminal cu operatorii care utilizează în mod regulat serviciile portului sau care au realizat investiții semnificative în cadrul terminalului;

— în cazul în care nu există operatori prezenți sau dacă negocierile nu ajung la o concluzie în termen de trei luni, marele port maritim publică o cerere de propuneri în cadrul unei proceduri transparente și nediscriminatorii;

— în cazul în care cererea de propuneri nu conduce la un rezultat satisfăcător și dacă proiectul strategic al marelui port maritim prevede acest lucru, portul poate crea o filială căreia i se va încredința activitatea în cauză. După o perioadă de cinci ani, se va organiza o nouă cerere de propuneri. După finalizarea procedurii, vor fi încheiate convenții referitoare la terminal cu operatorii selectați.

⁽¹²⁾ „I. — Procedura de vânzare a utilajelor menționată la articolul 7 și de cesiune a drepturilor reale aferente acestora este următoarea: 1. Dacă unul sau mai mulți operatori au realizat deja o investiție în cadrul terminalului sau, în calitate de utilizatori frecvenți ai utilajelor, au gestionat un trafic semnificativ la terminalul respectiv, negocierile pentru transfer se desfășoară, la cererea lor, cu acești operatori; 2. În cazul în care nu există operatori conform definiției de la punctul 1 sau dacă negocierile nu se finalizează în termen de trei luni de la adoptarea proiectului strategic sau de la decretul de la articolul 8, marele port maritim publică o cerere de propuneri. Acesta negociază ulterior în mod liber cu candidații, care sunt selecționați în cadrul unei proceduri transparente și nediscriminatorii. La finalul acestor negocieri, marele port maritim alege operatorul cu care se încheie o convenție referitoare la terminal. Această convenție, care are valoare de autorizație de ocupare a domeniului public, poate prevedea obiective de trafic; 3. În cazul în care cererea de propuneri prevăzută la punctul 2 nu are rezultate satisfăcătoare și dacă proiectul strategic prevede acest lucru, marele port maritim încredințează activitatea unei filiale pe o perioadă de cel mult cinci ani. La finalul acestei perioade, portul procedează la o nouă cerere de propuneri. În cazul în care aceasta nu are succes, activitatea continuă să fie exercitată de filială dacă proiectul strategic prevede acest lucru. Procesul de mai sus este reluat ori de câte ori este necesar la intervale care nu depășesc cinci ani, până când o cerere de propuneri are un rezultat satisfăcător.”

⁽¹¹⁾ În urma acestei reforme, porturile maritime vor fi clasificate în două categorii: marile porturi maritime, care sunt de fapt fostele porturi autonome, și celelalte porturi comerciale așa-numite „descentralizate” gestionate de colectivitățile locale.

(22) În conformitate cu articolul 9 din legea de reformă portuară, o comisie națională independentă (Comisia națională de evaluare a cesiunilor de utilaje portuare, denumită în continuare „CNECOP”) este responsabilă cu supravegherea bunei desfășurări și transparenței procedurii de cesiune a utilajelor⁽¹³⁾. Rolul acesteia este de a emite un aviz privind evaluarea bunurilor înainte de cesiunea acestora. În acest context, CNECOP trebuie să țină seama de echilibrul economic și de perspectivele de dezvoltare ale activității. În scopul acestei evaluări, CNECOP poate apela și la un expert pentru estimarea valorii bunurilor.

(23) Avizele CNECOP sunt formulate pe baza proiectelor de acte de cesiune care trebuie să fie incluse în mod obligatoriu în dosarul transmis de președinții autorităților portuare ale marilor porturi maritime în aplicarea articolului 9 din legea de reformă portuară. Aceste proiecte menționează descrierea utilajelor care vor fi cesionate, prețurile de vânzare ale acestora, precum și condițiile de finanțare.

(24) Niciun act definitiv de cesiune nu poate fi semnat fără avizul prealabil al CNECOP. Acesta este un aviz simplu (cu caracter neobligatoriu), publicat la nivel național și local.

(25) Membrii CNECOP includ un magistrat al Curții de Conturi, un reprezentant al colectivităților locale și o persoană calificată selectată pe criteriul competențelor sale în domeniul portuar. Pe toată perioada mandatului și pe o perioadă de încă cinci ani ulterior expirării acestuia, funcția de membru al CNECOP este incompatibilă cu alte funcții de responsabilitate în cadrul organelor de conducere sau de supraveghere ale marilor porturi maritime sau ale întreprinderilor care intenționează să cumpere utilaje publice.

3. MOTIVELE CARE AU CONDUS LA ÎNȚIEREA PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

(26) În decizia sa din 8 aprilie 2009, Comisia și-a exprimat opinia că nu se poate exclude faptul că cesiunea utilajelor de terminal în cadrul procedurii de negociere directă cuprinde elemente de ajutor. În acest sens, Comisia a constatat că avizul CNECOP nu este obligatoriu. Or, în absența caracterului obligatoriu, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că bunurile vor fi vândute la prețul pieței. Comisia a pus, de asemenea, sub semnul întrebării independența membrilor CNECOP.

(27) În privința evaluării compatibilității a acestei proceduri de cesiune a utilajelor de terminal cu piața comună, Comisia

a estimat că niciuna dintre derogările prevăzute la articolul 107 alineatele (2) și (3) din TFUE nu pare aplicabilă în acest caz.

(28) În consecință, Comisia a decis să inițieze procedura oficială de investigare cu scopul de a elimina îndoielele cu privire la posibilitatea ca cesiunea utilajelor portuare să fie considerată ajutor de stat și cu privire la compatibilitatea acestei măsuri cu piața internă.

4. OBSERVAȚIILE AUTORITĂȚILOR FRANCEZE

(29) În privința naturii avizelor emise de CNECOP, autoritățile franceze reamintesc că aceasta din urmă este formată din patru membri independenți, printre care și președintele, desemnat din rândul magistraților Curții de Conturi de către primul președinte al acesteia și că emite un aviz cu privire la dosarele de cesiune a utilajelor publice care îi sunt transmise de președinții autorităților portuare ale marilor porturi maritime. Aceste dosare includ o descriere a procedurii de negociere directă care a fost urmată, lista bunurilor cedate, proiectul de act de cesiune indicând, în special, prețul de vânzare prevăzut, precum și condițiile prevăzute de exploatare a terminalului.

(30) Autoritățile franceze reamintesc, de asemenea, că misiunea CNECOP este în special asigurarea, în conformitate cu articolul L. 3211-18 din Codul general al proprietății persoanelor publice, că utilajele publice nu vor fi cedate „nici cu titlu gratuit, nici la un preț inferior valorii de piață”, răspunzând astfel cerinței privind cesiunea activelor publice la prețul pieței.

(31) Autoritățile franceze adaugă că această comisie emite un aviz simplu, care este făcut public pentru a se preveni orice cesiune la un preț inferior valorii pieței și se angajează, în acest sens, ca acest aviz să fie publicat în Buletinul Oficial al Ministerului Ecologiei, Energiei, Dezvoltării Durabile și Amenajării Teritoriului, pe site-ul ministerului, precum și, la nivel local, prin afișe în fiecare mare port maritim. Respectivul autorități afirmă că vor transmite și un mesaj fiecărui președinte de autoritate portuară a unui mare port maritim – al cărei director este responsabil cu asigurarea intereselor portului – reamintind modalitățile de funcționare a CNECOP, precum și regulile de cesiune a bunurilor publice pe care trebuie să le respecte în mod obligatoriu.

(32) Autoritățile franceze adaugă în acest context că, în conformitate cu articolul L. 313-6 din Codul jurisdicțiilor financiare, președinții autorităților portuare sunt pasibili de o amendă care se poate ridica până la dublul sumei remunerației sau salariului brut anual care le era alocat la data infracțiunii, pentru orice avantaj nejustificat pe care au încercat să îl obțină sau pe care l-au obținut pentru o altă persoană, de natură pecuniară sau de altă natură și care aduce un prejudiciu Trezoreriei, colectivității sau organismului interesat.

⁽¹³⁾ Modalitățile de funcționare a CNECOP sunt stabilite de articolele 6 și 7 din Decretul nr. 2008-1032 din 9 octombrie 2008 emis în aplicarea legii de reformă portuară și privind diverse dispoziții în materie portuară.

- (33) Autoritățile franceze se angajează, în plus, să notifice Comisiei Europene, înainte de semnarea actului de cesiune, orice decizie a unui președinte al autorității portuare a unui mare port maritim care ar reprezenta o derogare de la avizul CNECOP.
- (34) În ceea ce privește competența și independența membrilor CNECOP, autoritățile franceze transmit Comisiei CV-urile celor patru membri ai CNECOP, printre care se numără și președintele și specifică în detaliu calificările fiecăruia dintre membri în raport cu competențele CNECOP. Potrivit autorităților franceze, aceste personalități sunt propuse pe criteriul cunoștințelor lor cu privire la procesul de transfer și de privatizare sau al experienței în domeniul portuar, astfel cum se atestă în CV-urile lor.
- (35) Autoritățile franceze reamintesc în acest context că independența magistraților Curții de Conturi față de puterea legislativă și de puterea executivă este garantată de Constituția din 4 octombrie 1958 și confirmată de Decizia Consiliului constituțional 2001-448 DC din 25 iulie 2001 și că independența parlamentarilor față de puterea executivă este garantată de articolul 16 din Declarația drepturilor omului și ale cetățeanului din 26 august 1789, care consacră principiul separării puterilor și figurează în preambulul Constituției din 4 octombrie 1958.
- (36) De asemenea, autoritățile franceze reamintesc că, în conformitate cu articolul 6 din Decretul nr. 2008-1032 din 9 octombrie 2008 adoptat în aplicarea Legii nr. 2008-660 ⁽¹⁴⁾, pe parcursul întregii durate a mandatului lor și pe o perioadă suplimentară de cinci ani ulterior acestui mandat, membrii CNECOP trebuie să respecte anumite reguli, care constituie o garanție suplimentară a independenței lor, privind incompatibilitatea lor:
- cu orice mandat de membru al consiliului de administrație, al conducerii sau al consiliului de supraveghere al unei societăți care furnizează servicii de terminal portuar care dorește să achiziționeze utilaje portuare publice, precum și cu exercitarea unei activități remunerate de astfel de întreprinderi; și
 - cu orice mandat de membru al consiliului de supraveghere sau al autorității portuare a unui mare port maritim.
- (37) În cele din urmă, se reamintește că, dat fiind că articolul 7 din Decretul nr. 2008-1032 din 9 octombrie 2008 prevede posibilitatea de a apela la un expert în scopul estimării mai exacte a valorii bunurilor anterior cesiunii acestora către întreprinderile prestatoare de servicii de terminal, capacitatea de expertiză a CNECOP poate fi consolidată.

- (38) Din perspectiva celor de mai sus, autoritățile franceze consideră că procedurile de cesiune prevăzute de legea de reformă portuară prevăd toate garanțiile necesare pentru a asigura că cesiunea utilajelor de terminal portuar și a drepturilor reale aferente acestora se va efectua la valoarea de piață și, astfel, nu va include niciun element de ajutor de stat.

5. OBSERVAȚIILE PĂRȚII INTERESATE ȘI COMENTARIILE AUTORITĂȚILOR FRANCEZE CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚII INTERESATE

- (39) ESPO afirmă, în sprijinul poziției autorităților franceze, că reforma în cauză, prin instaurarea modelului numit „landlord model”, contribuie la îmbunătățirea competitivității porturilor franceze, precum și a performanței globale a porturilor europene. Transferul activităților de terminal portuar dinspre marile porturi maritime către operatori privați va conduce la modernizarea reală a guvernantei marilor porturi maritime franceze, adaptându-le la modelul cel mai răspândit în Uniunea Europeană și în lume.
- (40) Având în vedere complexitatea unei astfel de reforme, precum și implicațiile sociale și financiare ale acesteia, ESPO semnalează că măsurile de însoțire prevăzute de statul membru în cauză într-o reformă de asemenea amploare este de cele mai multe ori unica modalitate ca aceasta să fie acceptabilă pentru toate părțile interesate.
- (41) Deși nu dorește să realizeze o apreciere detaliată cu privire la evaluarea ca ajutor de stat a măsurilor în cauză, ESPO arată că condițiile de evaluare a utilajelor sunt de natură să garanteze că cesiunea acestora se va realiza la prețul pieței.

- (42) Autoritățile franceze au luat notă de observațiile ESPO.

6. EVALUAREA MĂSURII

- (43) În urma procedurii oficiale de investigare, inițiată în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE și având în vedere argumentele prezentate în acest context de autoritățile franceze și de partea interesată, Comisia estimează că măsura în cauză nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.
- (44) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, sunt „incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.

⁽¹⁴⁾ Jurnalul Oficial al Republicii Franceze, JORF nr. 0237, 10.10.2008.

- (45) Pentru ca o măsură națională să fie calificată ca ajutor de stat, următoarele condiții cumulative trebuie îndeplinite, și anume: 1) măsura în cauză conferă un avantaj prin intermediul resurselor de stat, 2) acest avantaj este selectiv și 3) măsura în cauză denaturează sau amenință să denatureze concurența și este susceptibilă să afecteze schimburile comerciale între statele membre ⁽¹⁵⁾.
- (46) În primul rând, trebuie menționat că, în contextul prezent, pentru a exclude orice avantaj, bunurile publice în cauză, și anume utilajele de terminal portuar, trebuie să fie vândute la prețul pieței.
- (47) În acest sens, Comisia observă că vânzarea utilajelor de terminal portuar nu se efectuează în cadrul unei proceduri de licitație deschisă, transparentă, nediscriminatorie și necondiționată, deoarece această procedură este utilizată doar în cazul în care negocierile directe cu operatorii deja prezenți nu ajung la niciun rezultat sau dacă nu există niciun operator prezent (a se vedea considerentul 21).
- (48) Însă Comisia constată că, în cazul unei vânzări directe, procedura propusă prevede instituirea unei comisii naționale de evaluare a bunurilor vândute, și anume CNECOP. Comisia observă că CNECOP trebuie să emită, anterior cesiunii, un aviz public privind valoarea bunurilor care fac obiectul vânzării.
- (49) În cadrul deciziei sale din 8 aprilie 2009 de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Comisia a arătat că avizul CNECOP nu este obligatoriu, neputând astfel fi exclusă posibilitatea ca bunurile să fie vândute la un preț inferior prețului pieței.
- (50) Având în vedere îndoielile exprimate de către Comisie, autoritățile franceze, prin scrisorile din 20 ianuarie 2010 și 24 martie 2010, au informat Comisia cu privire la scrisorile trimise de directorii serviciilor de transport tuturor președinților autorităților portuare ale marilor porturi maritime, din 16 martie 2009 și 18 ianuarie 2010, care clarificau cadrul negocierilor pentru cesiunea utilajelor de terminal portuar și precizau condițiile care trebuie să fie respectate în scopul acestei cesiuni.
- (51) Conform acestor scrisori, președinții autorităților portuare ale marilor porturi maritime sunt informați, pe de o parte, că CNECOP va solicita sistematic marilor porturi maritime să realizeze o expertiză pentru a evalua bunurile care urmează a fi cedate. În acest context, se impune să se procedeze, anterior sesizării CNECOP, la o evaluare tehnică independentă a valorii de piață a utilajelor portuare, realizată de un cabinet de expertiză independent, această analiză urmând a fi inclusă în dosarul prezentat CNECOP.
- (52) Președinții autorităților portuare ale marilor porturi maritime sunt, pe de altă parte, informați că „*deși legea nu conferă un caracter de aviz conform, avizul nu poate fi ignorat*”, niciun act de cesiune care reprezintă o derogare de la un aviz emis de CNECOP neputând fi semnat. Astfel, în ipoteza unui aviz negativ al CNECOP, este posibil fie „să se reia negocierea dacă data sesizării CNECOP [...] o permite, și să se prezinte, după caz, un nou dosar”, fie „să se constate eșecul negocierii și să se instituie o procedură de cerere de propuneri”.
- (53) Se indică, de asemenea, că administratorii care gestionează marile porturi maritime se vor opune în mod sistematic oricărei deliberări a consiliului de supraveghere a unui port care nu ține seama de un aviz al CNECOP și li se reamintesc președinților autorităților portuare ale marilor porturi maritime sancțiunile de care sunt pasibili în ipoteza în care ar acorda un avantaj nejustificat unor părți terțe în exercitarea funcțiilor lor.
- (54) Comisia estimează că aceste instrucțiuni adresate președinților autorităților portuare ale marilor porturi maritime în ceea ce privește necesitatea de a dispune efectuarea unei evaluări independente a utilajelor de terminal portuar care urmează a fi cedate și în ceea ce privește caracterul obligatoriu al avizului CNECOP sunt de natură să garanteze că utilajele în cauză nu vor fi vândute la un preț inferior celui al pieței.
- (55) Comisia observă că această situație este susținută de faptul că avizul CNECOP trebuie să fie publicat atât la nivel național, de către autoritățile naționale, cât și la nivel local, de către porturile în cauză. Aceste anunțuri sunt, în acest caz, de natură a permite contestarea condițiilor de cesiune a utilajelor de terminal portuar în cauză.
- (56) În ceea ce privește independența și calificările membrilor CNECOP în scopul evaluării bunurilor cedate, autoritățile franceze au transmis Comisiei CV-urile celor patru membri, printre care se numără și președintele.
- (57) Se poate constata în această privință că unul dintre membri, membru al Curții de Conturi, a fost propus de primul președinte al Curții de Conturi ca președinte al CNECOP și că acesta dispune de o experiență profesională direct legată de afacerile maritime. Autoritățile franceze reamintesc în acest context că independența magistraților Curții de Conturi față de puterea legislativă și față de puterea executivă este garantată de Constituția din 4 octombrie 1958 și confirmată de decizia Consiliului constituțional 2001-448 DC din 25 iulie 2001.

⁽¹⁵⁾ A se vedea, de exemplu, hotărârea Curții de Justiție din 10 ianuarie 2006, *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze*, C-222/04, Rec., p. I-289, punctul 129.

- (58) Membrul CNECOP responsabil cu reprezentarea colectivităților teritoriale dispune, de asemenea, de expertiză în legătură directă cu porturile maritime. Autoritățile franceze reamintesc în acest context că independența parlamentarilor față de puterea executivă este garantată de articolul 16 din Declarația drepturilor omului și ale cetățeanului din 26 august 1789, care consacră principiul de separare a puterilor și figurează în preambulul Constituției din 4 octombrie 1958.
- (59) În ceea ce îi privește pe cei doi membri propuși în calitate de persoane calificate, reiese în mod clar din CV-urile acestora că dispun, unul dintre ei de competențe în domeniul portuar și celălalt de competențe în domeniul transferului de bunuri publice.
- (60) Autoritățile franceze au remarcat, de asemenea, că, în conformitate cu articolul 6 din Decretul nr. 2008-1032 din 9 octombrie 2008 ⁽¹⁶⁾, membrii CNECOP trebuie să respecte anumite reguli privind incompatibilitatea cu anumite activități, pe durata întregului mandat și pe o perioadă de cinci ani ulterior încetării mandatului (a se vedea considerentul 36).
- (61) Comisia constată că aceste reguli privind incompatibilitatea constituie, în cazul de față, o garanție suplimentară a independenței membrilor CNECOP.
- (62) Având în vedere aceste elemente și în circumstanțele specifice ale cazului de față, Comisia consideră că obligația de a proceda la o estimare a valorii de piață a utilajelor portuare, realizată de un cabinet de expertiză independent, pe baza căreia membrii calificați independenți ai CNECOP vor emite un aviz obligatoriu, permite, în principiu, să se garanteze că cesiunile vor fi realizate în concordanță cu condițiile de pe piață.
- (63) Prin respectarea strictă a condițiilor și circumstanțelor menționate la titlul 6. *Evaluarea măsurii*, reiese că nu se poate considera că cesiunea utilajelor de terminal portuar în cadrul unei vânzări directe este susceptibilă de a conferi un avantaj economic cumpărătorilor utilajelor în cauză. În schimb, nu se poate spune același lucru despre eventualele tranzacții individuale care nu ar respecta cu strictețe condițiile sus-menționate.

7. CONCLUZIE

- (64) Având în vedere ansamblul considerentelor de mai sus, Comisia
- ia act de retragerea notificării privind cele două măsuri de însoțire notificate în cadrul componentei fiscale a reformei portuare și specificate la considerentul 2 din această decizie;
 - consideră că procedura de cesiune a utilajelor, echipamentelor și instalațiilor specifice de terminal portuar care a făcut, de asemenea, obiectul deciziei Comisiei din 8 aprilie 2009 și care e descrisă la considerentele 16-25 din prezenta decizie nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Măsura de transfer a utilajelor de terminal portuar către operatori privați, pe care Franța intenționează să o pună în practică în cadrul reformei portuare prevăzute de Legea nr. 2008-660 din 4 iulie 2008 nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Prin urmare, punerea în practică a acestei măsuri este autorizată.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Franceze.

Adoptată la Bruxelles, 29 iunie 2011.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte

⁽¹⁶⁾ Decretul nr. 2008-1032 din 9 octombrie 2008 adoptat în aplicarea Legii nr. 2008-660 din 4 iulie 2008 referitoare la reforma portuară și la diverse dispoziții în materie portuară.