

**KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2017/2116****av den 27 juli 2017****om stödordning SA.38398 (2016/C, f.d. 2015/E) som Frankrike har genomfört – Beskattning av hamnar i Frankrike**

[delgivet med nr C(2017) 5176]

(Endast den franska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att inkomma med synpunkter <sup>(1)</sup>, och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

**1. FÖRFARANDE**

- (1) Den 3 juli 2013 översände kommissionens avdelningar ett frågeformulär till samtliga medlemsstater om hur deras hamnar fungerar och hur de beskattas för att få en helhetsbild och för att klarlägga hamnarnas situation i förhållande till unionens regler för statligt stöd. De franska myndigheterna svarade genom en skrivelse av den 25 oktober 2013. Genom en skrivelse av den 3 februari 2014 begärde kommissionens avdelningar kompletterande information om reglerna för Frankrikes bolagsbeskattning avseende hamnar. De franska myndigheterna svarade genom en skrivelse av den 1 april 2014.
- (2) Genom en skrivelse av den 9 juli 2014 informerade kommissionen, i enlighet med artikel 21 i rådets förordning (EU) 2015/1589 <sup>(2)</sup> (nedan kallat *procedurförordningen*), de franska myndigheterna om sin preliminära bedömning av Frankrikes regler avseende beskattning av hamnar. I denna skrivelse uppgavs att kommissionen betecknade dessa regler som befintligt statligt stöd och angavs närmare de skäl enligt vilka kommissionen såg dem som oförenliga med den inre marknaden. Kommissionen gav de franska myndigheterna möjligheten att inkomma med synpunkter på denna preliminära bedömning. De franska myndigheterna inkom med synpunkter genom en skrivelse av den 7 november 2014. Den 12 december 2014 hölls ett möte mellan kommissionens avdelningar och de franska myndigheterna. Den 15 januari 2015 översände dessa myndigheter kompletterande synpunkter till kommissionen. Genom en skrivelse av den 1 juni 2015 informerade kommissionen de franska myndigheterna om att den i detta skede stod fast vid sin preliminära ståndpunkt, som kom till uttryck i skrivelsen av den 9 juli 2014.
- (3) Genom en skrivelse av den 21 januari 2016 bekräftade kommissionen sin ståndpunkt och föreslog, i enlighet med artikel 108.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-fördraget*) och artikel 22 i *procedurförordningen*, de franska myndigheterna att inom ramen för lämpliga åtgärder avskaffa hamnars befrielse från bolagsskatt för intäkterna från deras ekonomiska verksamhet från och med början av beskattningsåret 2017. De franska myndigheterna uppmanades att, ovillkorligen och otvetydigt, yttra sig inom två månader om kommissionens förslag, i enlighet med artikel 23.1 i *procedurförordningen*.
- (4) Genom en skrivelse av den 11 april 2016 meddelade de franska myndigheterna kommissionen sina synpunkter. Den 27 juni 2016 hölls ett möte mellan de franska myndigheterna och kommissionen.
- (5) Då de franska myndigheternas svar inte innebar ett ovillkorligt och otvetydigt godtagande av förslaget till lämpliga åtgärder beslutade kommissionen att, genom skrivelse av den 8 juli 2016, inleda det förfarande som föreskrivs i artikel 108.2 i *EU-fördraget*, med tillämpning av artikel 23.2 i *procedurförordningen*. Kommissionens beslut om att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* <sup>(3)</sup>. Kommissionen uppmanade Frankrike att inkomma med synpunkter på beslutet. Kommissionen uppmanade även berörda parter att inkomma med synpunkter på åtgärden i fråga.

<sup>(1)</sup> EUT C 302, 19.8.2016, s. 23.<sup>(2)</sup> Rådets förordning (EU) 2015/1589 av den 13 juli 2015 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT L 248, 24.9.2015, s. 9).<sup>(3)</sup> EUT C 302, 19.8.2016, s. 23.

- (6) Frankrike översände sina synpunkter till kommissionen genom en skrivelse av den 19 september 2016.
- (7) Kommissionen mottog synpunkter från följande berörda parter: stora kusthamnar i den europeiska delen av Frankrike (Le Havre, Rouen, Dunkerque) och i Frankrikes utomeuropeiska områden (Franska Guyana, Guadeloupe), industri- och handelskamrar, ledningsgrupper för hamnar (industri- och handelskammaren i Brest, industri- och handelskammaren för Bayonne i franska Baskien), yrkesorganisationer och företrädare för sjöfartsnäringsen i allmänhet (Frankrikes sammanslutning för inlandshamnar, samarbetskommittén för främjande av vattenvägar/Provoiedeau, förbundet för Frankrikes hamnar, franska havsinstitutet), lokala och regionala myndigheter (departementet Guadeloupe, regionen Guadeloupe, regionen Bretagne) och Rotterdams hamn, som företrädare för de fem offentliga nederländska kusthamnarna.
- (8) Kommissionen vidarebefordrade dessa synpunkter till Frankrike, som gavs möjlighet att svara. Kommissionen mottog Frankrikes svar genom en skrivelse av den 3 november 2016. Den 16 november 2016 hölls ett möte mellan de franska myndigheterna och kommissionen.

## 2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN OCH DESS SAMMANHANG

### 2.1 Ägande och drift av hamnar i Frankrike

- (9) Frankrikes hamnsystem (fiskehamnar, handelshamnar och småbåtshamnar) består av hamnar som tillhör staten (dels de stora kusthamnarna, som tidigare gick under benämningen "självständiga hamnar", dels de stora inlandshamnarna, framför allt de självständiga hamnarna i Paris och Strasbourg) och av hamnar som tillhör lokala och regionala myndigheter. Även om Frankrike anger att den omtvistade åtgärden är inriktad på fiske- och handelshamnar kan småbåtshamnar drivas av enheter som omfattas av befrielse från bolagsskatt (såsom industri- och handelskamrar), vilket innebär att också de berörs av förfarandet.
- (10) De stora kusthamnarna, eller "självständiga hamnarna" fram till 2008 års reform<sup>(4)</sup>, utgör statliga offentliga institutioner. De står för över 80 % av den franska varuhandeln till sjöss. Enligt Frankrike fullgör de stora kusthamnarna följande uppdrag: reglering av och hamnpolisverksamhet avseende sjöfarten i hamnområden och tillfartsvägarna till dessa, planering och underhåll av hamninfrastruktur genom hamnkontor, förvaltning och tillvaratagande av hamnområdet, allmänt befrämjande av hamnen, utveckling av utbudet av hamntjänster och inlandsförbindelser via järnväg och vattenvägar. De är ekonomiskt självständiga.
- (11) Driften av de stora kusthamnarna är statens uppgift. De tilldelas en offentlig räkenskapsförare och kontrolleras av företrädare för staten. Frankrike uppger att de stora hamnarnas uppdrag, sedan 2008 års reform genom vilken underhållsverksamheten överläts åt den privata sektorn, på nytt inriktats på å ena sidan verksamhet avseende säkerhet, skydd och hamnpolis och å andra sidan funktioner som avser hamnområdenas planering. Hamnarna är hädanefter ägare av sina områden.
- (12) De självständiga inlandshamnarna, dvs. Paris självständiga hamn och Straourbs självständiga hamn, drivs av statliga offentliga institutioner. Övriga inlandshamnar förvaltas av koncessionshavare (vanligtvis industri- och handelskamrar).
- (13) De hamnar som tillhör lokala och regionala myndigheter, vilka går under benämningen decentraliserade hamnar, kontrolleras av nämnda myndigheter och deras drift sköts vanligtvis av industri- och handelskamrar eller sjöfarts- handelskamrar<sup>(5)</sup>. Enligt Frankrike är dessa hamnar i allmänhet relativt små och av betydelse enbart på lokal nivå.

### 2.2 Regler avseende bolagsskatt för hamnar

- (14) I enlighet med bestämmelserna i artikel 205, artikel 206.1 och artikel 1654 i den allmänna skattelagen är juridiska personer enligt privaträtt eller offentlig rätt som bedriver verksamhet eller ägnar sig åt förvaltning i vinstsyfte föremål för bolagsskatt. Vidare är offentliga institutioner av industriellt eller kommersiellt slag, i enlighet med artikel 165 i bilaga 4 till den allmänna skattelagen, föremål för samtliga direkta skatter och avgifter som gäller för liknande privata företag. I artikel 167 i bilaga 4 till nämnda lag anges att dessa bestämmelser särskilt gäller för "handels- och industrikamrar" och "självständiga hamnar" (som omvandlades till stora kusthamnar 2008, med undantag för vissa hamnar såsom de självständiga inlandshamnarna i Paris och Strasbourg).

<sup>(4)</sup> Se kommissionens beslut av den 29 juni 2011 om stödåtgärd SA.27106 (C 13/09 – f.d. N 614/08) som Frankrike planerar att genomföra till förmån för hamnsektorn (EUT L 221, 27.8.2011, s. 8).

<sup>(5)</sup> Handelskammare som har sitt säte i kuststäder och handelskammare som, oberoende av geografiskt läge, är koncessionshavare till offentlig utrustning i en kusthamn.

- (15) Enligt ministerbeslut av den 11 augusti 1942 och den 27 april 1943 <sup>(6)</sup> beviljas dock befrielse från bolagsskatt för "självständiga hamnar, sjöfartshandelskamrar, industri- och handelskamrar som förvaltar hamnanläggningar, kommuner som är koncessionshavare till offentlig utrustning tillhörande staten i kusthamnar, liksom för företag som dessa kunnat ersätta vad gäller driften av nämnda utrustning". Denna befrielse gäller generellt för samtliga "fastigheter och tjänster som är nödvändiga för driften av hamnar eller som är direkt avhängiga av denna drift". I beskattningsdokumentationen anges "att ovannämnda beslut [beslutet av den 11 augusti 1942] bör tillämpas generöst och att befrielsen från bolagsskatt bör bevaras inte bara vad gäller tjänster av oemotsägligt sjöfartsrelaterat slag, utan även vad gäller anläggningar tillhörande sjöfartshandelskamrar som, utan att i strikt bemärkelse kunna betecknas som hamnanläggningar, likväl har koppling till driften av en hamn som motiverar deras existens" och att "finansiella intäkter som självständiga hamnar och sjöfartshandelskamrar inkasserar genom placering av belopp med ursprung i driften av industriella och kommersiella sjöfartsanläggningar" också är befriade från bolagsskatt.

### 3. BESKRIVNING AV ORSAKERNA TILL ATT ETT FORMELLT GRANSKNINGSFÖRFARANDE INLEDDES

- (16) I skrivelsen av den 8 juli 2016 konstaterade kommissionen att de franska myndigheterna inte godtagit tidsplanen för genomförande av de nödvändiga åtgärder som anges i dess skrivelse av den 21 januari 2016 och att de, samtidigt som de i inledningen uppger att de i princip inte ifrågasätter de åtgärder som kommissionen föreslagit, förefaller ifrågasätta kommissionens val av beteckningen statligt stöd för de små hamnarnas vidkommande. Kommissionen har beaktat att de franska myndigheterna inte ovillkorligen och otvetydigt godtagit de lämpliga åtgärder som kommissionen föreslog den 21 januari 2016 i deras helhet.
- (17) Då kommissionen ännu ansåg att hamnars befrielse från bolagsskatt, på grund av deras ekonomiska verksamhet, utgjorde ett befintligt statligt stöd och då den ställde sig frågande inför denna stödordnings förenlighet med den inre marknaden beslutade den att inleda det förfarande som föreskrivs i artikel 108.2 i EUF-fördraget, i enlighet med artikel 23.2 i procedurförordningen.

### 4. SYNPKENTER FRÅN DE FRANSKA MYNDIGHETERNA OCH DE BERÖRDA PARTERNA TILL FÖLJD AV INLEDANDET AV ETT FORMELLT GRANSKNINGSFÖRFARANDE

#### 4.1 Företag/ekonomisk verksamhet

- (18) Vissa franska kusthamnsoperatörer och företrädare för ledningsgrupper för hamnar, framför allt den stora kusthamnen i Le Havre, industri- och handelskammaren i Brest och förbundet för Frankrikes hamnar, ansåg att hamnar inte är "företag" i den bemärkelse som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. De franska myndigheterna instämmer i detta resonemang och tillägger att hamnar "inte är sedvanliga företag" utan "aktörer i andra företags tjänst" och att "det faktum att det i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ingår en artikel för särskilda ändamål [artikel 93] avseende statligt stöd i samband med transporter visar att EU-lagstiftaren önskade beakta detta särdrag".

#### 4.1.1 Verksamhet som är av allmänt intresse eller uppfyller väsentliga funktioner för staten

- (19) Industri- och handelskammaren i Brest anser att hamnarna utför en icke ekonomisk tjänst av allmänt intresse och att myndigheterna har ensam behörighet att fastställa räckvidden för verksamhet av allmänt intresse. Artikel 107.1 i EUF-fördraget gäller inte när staten "utövar offentlig makt", vilket är fallet med hamnar som utför genomförandeåtgärder som delegerats lagenligt av staten. Enligt industri- och handelskammaren i Brest utgör ministerbeslutet av den 11 augusti 1942 och den 27 april 1943 en tillämpning av artikel 165 i bilaga 4 till den allmänna skattelagen, varigenom de innebär ett erkännande av att hamnars verksamhet inte bedrivs i vinstsyfte.
- (20) Förbundet för Frankrikes hamnar och den stora kusthamnen i Le Havre tillägger att vissa franska hamnar utgör ytterst viktiga anläggningar "beträffande vilka det skulle innebära en betydande risk för minskning av landets krigföringspotential eller ekonomiska potential, dess säkerhet eller förmåga att överleva, om de inte fanns tillgängliga" i den mening som avses i artikel L. 1332-1 i försvarslagen, vilket innebär att de utgör infrastruktur avsedd för verksamheter som fyller väsentliga funktioner för staten.
- (21) Med hänvisning till mål C-276/97 understryker den stora kusthamnen i Le Havre att stora kusthamnar utgör offentligrättsliga organ som bedriver verksamhet inom ramen för ett system som gäller endast för dem i fråga om inrättande, tillsyn, förvaltning och intäkter. I egenskap av "offentligrättsliga organ" som utför sin verksamhet "i sin egenskap av offentliga myndigheter" skulle stora kusthamnar uppfylla villkoren för att omfattas av den befrielse från moms som föreskrivs i artikel 4.5 i det sjätte momsdirektivet.

<sup>(6)</sup> Se fransk beskattningsdokumentation BOI-IS-CHAMP-30-60, punkt 230 och följande.

- (22) Slutligen anser de franska myndigheterna och flera ledningsgrupper för hamnar att de muddringsarbeten som de genomfört inom eller utanför hamnar utgör icke ekonomisk verksamhet och att kommissionen påpekat detta i ett beslut av den 20 oktober 2004 i akt N520/200[3] (\*\*\*) (7) (nedan kallat *beslutet av den 20 oktober 2004*). De förklarar att man tack vare denna verksamhet kan trafikera samtliga terminaler och att den är nödvändig för att garantera varje operatör som skulle ha behov av det en helt säker infart längs hamnens farleder och vatten, varigenom fri rörlighet för alla fartyg möjliggörs. Muddring skulle utan åtskillnad främja samtliga operatörer i det trafikerade området och därmed sjöfartssamfundet i dess helhet.

#### 4.1.2 Icke ekonomisk verksamhet

- (23) Den stora kusthamnen i Le Havre framhåller att hamnavgifternas struktur fastställs på nationell nivå och att domstolen i mål C-343/95 väster vikt vid det faktum att avgifterna är godkända av myndigheterna. Från nämnda hamns sida anser man att samtliga uppdrag som anförtros de stora kusthamnarna genom artikel L. 5312-2 i transportlagen är av icke ekonomiskt slag enligt kommissionens beslutspraxis, i synnerhet beslutet av den 20 oktober 2004 och de beslut som anges i punkt 17 a och f i kommissionens tillkännagivande av den 19 juli 2016 om begreppet statligt stöd (8) (nedan kallat *tillkännagivandet av den 19 juli 2016*). Vidare anser man att de stora kusthamnarna, sedan 2008 års reform, endast i undantagsfall kan driva offentlig utrustning, vilket är den enda verksamhet som eventuellt skulle ha kunnat betraktas som en ekonomisk verksamhet.
- (24) Den stora kusthamnen i Le Havre och industri- och handelskammaren i Brest anser att varje kvarstående ekonomisk verksamhet i hamnar under alla förhållanden skulle vara att beteckna som sidoverksamhet, så att en sådan verksamhet inte skulle betraktas som en ekonomisk verksamhet i enlighet med punkterna 18 och 207 i tillkännagivandet av den 19 juli 2016.
- (25) Frankrikes sammanslutning för inlandshamnar uppger att strävan efter att säkerställa avkastning av en investering, vilket är det avgörande målet för ett vanligt företags investeringsval, är av underordnad betydelse för hamnar i förhållande till allmänintresset. Frankrikes sammanslutning för inlandshamnar anser att kommissionen själv i sitt beslut av den 20 oktober 2004 har erkänt att hamninfrastrukturprojekt "aldrig skulle genomföras på strikt affärsmässig grund". Sammanslutningen tillägger att konkurrensrätten enbart bör tillämpas på företag som drivs i vinstsyfte eller för kommersiella ändamål och att de vinster som genereras av inlandshamnar (flodhamnar), vilka inte har några aktieägare, återinvesteras på ett systematiskt sätt.

## 4.2 Ekonomisk fördel

- (26) Flera operatörer av franska kusthamnar och företrädare för inlandshamnar anser att åtgärden i fråga utgör en ersättning för de uppdrag som den offentliga myndigheten anförtrot hamnarna. Den stora kusthamnen i Dunkerque hävdar att kostnaden för dessa uppdrag genomgående överstiger den teoretiska utgiften för bolagsskatt. Skattebefrielsen skulle följaktligen inte ge hamnarna någon ekonomisk fördel.

## 4.3 Selektivitet

- (27) De franska myndigheterna anser liksom flera operatörer av franska kusthamnar att åtgärden inte är selektiv eftersom den gäller för samtliga franska hamnar och ingår i det franska skattesystemet sedan mer än 70 år tillbaka.
- (28) De tillägger att kommissionen inte skulle ha bevisat på vilket sätt hamnar befinner sig i en situation som är faktiskt och juridiskt jämförbar med situationen för andra företag och framhåller att hamnar, i enlighet med nationell rätt, tillhandahåller transportaktörer de verksamhetsvillkor som krävs för att de ska kunna fullgöra sina uppdrag, utan att konkurrera med eller ersätta dessa, och måste fullgöra uppdrag som utgör offentliga åligganden eller ingår i befogenheterna att utöva offentlig makt. Den stora kusthamnen i Le Havre anger närmare att hamnavgifternas stora andel av hamnars budget, räckvidden för statens tillsyn över de stora kusthamnarna och det faktum att det inte finns några "operatörer som verkar enligt normala ekonomiska villkor [...] med beaktande av det rättsliga monopol som stora kusthamnar utövar på förvaltningen av hamnar" skiljer dem från andra aktörer. Enligt regionen Bretagne skulle det faktum att vissa små hamnar förvaltas av industri- och handelskamrar visa att de befinner sig i en annan situation.

(\*\*\*) Rättelse av ett materiellt fel.

(7) Kommissionens beslut av den 20 oktober 2004 om statligt stöd nr N 520/2003 – Belgien – Ekonomiskt stöd för uppbyggnad av infrastruktur i flamländska hamnar, skäl 35 (EUT C 176, 16.7.2005, s. 11).

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

- (29) Industri- och handelskammaren i Brest och den stora kusthamnen i Le Havre uppger att grunden för hamnars befrielse från bolagsskatt utgörs av artikel 165 i bilaga 4 till den allmänna skattelagen, eftersom hamnar inte bedriver verksamhet i vinstsyfte som kan vara föremål för bolagsskatt. På så vis skulle ministerbesluten av den 11 augusti 1942 och den 27 april 1943 enbart utgöra en bekräftelse av tillämpningen på hamnar av de allmänna bestämmelserna i artikel 165 i bilaga 4 till samt artiklarna 205 och 206 i den allmänna skattelagen.
- (30) Genom att hänvisa till Frankrikes författningsråd (*Conseil constitutionnel français*), som anser att principen om skattemässig likabehandling kan frångås på villkor att lagstiftaren grundar skillnaderna i behandling på objektiva och rationella kriterier utifrån mål som eftersträvas genom åtgärden och på villkor att detta inte leder till ett klart åsidosättande av de offentliga organens skyldighet att behandla alla lika (beslut nr 2012-238 QPC av den 20 april 2012<sup>(9)</sup>), hävdar flera av de franska kusthamnarnas operatörer dessutom att åtgärden i fråga inte ger upphov till ett klart åsidosättande av de offentliga organens skyldighet att behandla alla lika.

#### 4.4 Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln

- (31) De franska myndigheterna och flera av de franska kusthamnarnas operatörer uppger att kommissionen inte tillhandahåller något bevis på undergrävande av konkurrensen, då den konkurrensutsatta trafiken är liten och en hamns attraktivitet avgörs av ett mycket stort antal parametrar (prestandan hos andra länkar i den logistiska kedjan) som inte skulle påverkas av att hamnarna beläggs med bolagsskatt. Frankrikes sammanslutning för inlandshamnar anser, tvärtom kusthamnarna, att inlandshamnarna inte konkurrerar inbördes, eftersom deras respektive omland är mycket mindre och mer avgränsat.
- (32) De franska myndigheterna och flera operatörer av franska kusthamnar anser att små hamnars verksamhet (hamnar som inte ingår i det transeuropeiska transportnätet) inte påverkar konkurrensen med tanke på omfattningen av deras verksamhet och deras huvudsakligen lokala inverkan, framför allt då de franska småhamnarnas samlade verksamhet bara står för 1 % av den totala trafiken inom unionen. Kommissionen skulle själv ha medgett att "stöd till infrastruktur i hamnar vilkas andel av den relevanta marknaden understiger 5 % av passagerartrafiken eller varuhandeln, enligt en väl etablerad praxis, inte ger upphov till negativa konsekvenser för konkurrensen och handeln mellan medlemsstater" (beslut av den 11 april 2016 i ärende SA.43975, Funchals hamn<sup>(10)</sup>).
- (33) Flera berörda parter anser att hamnarna i Frankrikes utomeuropeiska områden saknar förmåga att konkurrera med medlemsstaternas hamnar.
- (34) Enligt de franska myndigheterna och flera berörda parter skulle beläggandet av franska hamnar med bolagsskatt i dag faktiskt leda till en snedvridning av konkurrensen mellan EU:s hamnar, eftersom alla stater tillämpar olika skattesatser. De tillägger att ett stort antal stater beviljar sina hamnar bidrag enligt flera olika tillvägagångssätt, däribland via skatter.
- (35) Rotterdams hamn anser att bolagsskatten för de nederländska hamnarna under 2017 kommer att stå för en avsevärd kostnad som konkurrenterna, framför allt hamnarna i Dunkerque och Le Havre, inte bör undslippa.

#### 4.5 Förenlighet

- (36) Enligt de franska myndigheterna och flera franska hamnoperatörer skulle befrielsen i fråga i vilket fall som helst vara förenlig med den inre marknaden eftersom den möjliggör ersättning för vissa uppdrag som hamnarna finansierar och som ingår i befogenheterna att utöva offentlig makt (uppdrag med anknytning till hamnkontor, muddring av hamninlopp, underhåll av försvarsanläggningar, tillfartsvägar till lands, miljöskydd samt säkerhet och trygghet). Eftersom det belopp i bolagsskatt som varje hamn befrias från inte skulle överstiga det utgiftsbelopp som följer av befogenheterna att utöva offentlig makt, utan rentav skulle vara betydligt lägre än sistnämnda belopp, skulle denna befrielse vara förenlig med den inre marknaden.
- (37) Företrädarna för ledningsgrupper för inlandshamnar understryker att inlandshamnar spelar en viktig roll i samband med multimodala transporter, att hamninvesteringar omfattas av tillämpningsområdet för artikel 93 i EUF-fördraget (samordning av transporter) och att befrielsen från bolagsskatt även omfattas av tillämpningsområdet för artikel 107.3 b i EUF-fördraget om viktiga projekt av gemensamt europeiskt intresse såsom Seine Nord Europe och de transeuropeiska transportkorridorerna. Frankrikes sammanslutning för inlandshamnar förtydligar att artikel 93 i EUF-fördraget skulle kunna vara tillämplig eftersom den föreskriver förenlighet för stöd "om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det innebär ersättning för allmän trafikplikt".

<sup>(9)</sup> Frankrikes officiella tidning (*Journal officiel*) av den 21 april 2012, s. 7198.

<sup>(10)</sup> Kommissionens beslut av den 11 april 2016 om statligt stöd SA.43975 (2016/NN) – Portugal – Investment Aid for the Port of Funchal (EUT C 183, 11.5.2016, s. 1).

- (38) Enligt de franska myndigheterna och flera berörda parter i Frankrikes utomeuropeiska områden borde åtgärdens förenlighet avseende hamnar belägna i Frankrikes utomeuropeiska områden granskas under särskilda former i enlighet med artikel 349 i EUF-fördraget. Mot bakgrund av marknadernas snävhet, dessa områdens ökaraktär eller isolerade karaktär och avståndet till varje annan europeisk hamn förefaller åtgärden i fråga inte kunna ha någon inverkan på konkurrensen. Den stora kusthamnen i Guadeloupe nämner förslaget att införliva driftsstöd till transporter i utomeuropeiska områden i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014<sup>(1)</sup> (nedan kallad den *allmänna gruppundantagsförordningen*). Den stora kusthamnen i Guyana anser att den fullgör ett uppdrag av allmänt intresse (skydd för människors liv och hälsa, nationellt försvar, försörjning) utan att skada villkoren för handeln eftersom hamnen utgör den enda försörjningsvägen. På grund av kostnaderna står varuhandeln per flyg till detta utomeuropeiska område i själva verket bara för 1 % av den totala varuhandeln. De berörda parterna anser att ett avskaffande av bolagsskattebefrielsen skulle leda till en fördyring av områdets försörjning – vilket skulle få återverkningar på varornas pris för slutkonsumenterna – och en minskning av investeringskapaciteten. De understryker att ett sådant avskaffande skulle gå emot andra bestämmelser om skatteundantag som kommissionen godkänt såsom skattestödet för investeringar och nollprocentsatsen för moms, som kan användas för att sänka konsumtionsflödeskostnaderna.

#### 4.6 Förfarandets tidsplan

- (39) Flera operatörer av franska kusthamnar uppmanar kommissionen att tillfälligt vilandeförklara det pågående förfarandet fram till slutförandet av den befintliga europeiska hamnagendan, i synnerhet översynen av den allmänna gruppundantagsförordningen och förslaget till förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar (nedan kallat *förslaget till förordning om hamntjänster*)<sup>(12)</sup>. De uttrycker förvåning över hur skyndsamt förfarandet gällande Frankrike genomförts samtidigt som kommissionen underhandlade med Nederländerna under ett tjugotal år innan den fattade ett slutligt beslut.
- (40) Rotterdams hamn uppmanar kommissionen att skjuta upp de nederländska hamnarnas skyldighet att betala bolagsskatt till dess att en branschutredning gjorts och samtliga kusthamnar längs den sydliga Nordsjökusten samtidigt blir föremål för skatten eller att, åtminstone, på ett snabbt och simultant sätt se till att belgiska och franska hamnar omfattas av bolagsskatt.

### 5. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDERNA

#### 5.1 Förekomst av statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget

- (41) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrída konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

##### 5.1.1 Företag/ekonomisk verksamhet

###### 5.1.1.1 Allmänna anmärkningar

- (42) Enligt fast rättspraxis omfattar begreppet företag "varje enhet som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett dess rättsliga status och dess sätt att finansiera verksamheten"<sup>(13)</sup>. Enligt domstolen utgör "all verksamhet som går ut på att erbjuda varor eller tjänster på en viss marknad ekonomisk [...] verksamhet"<sup>(14)</sup>.

<sup>(1)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (EUT L 187, 26.6.2014, s. 1).

<sup>(12)</sup> COM(2013) 296 final – 2013/0157 (COD), EUT C 327, 12.11.2013, s. 111. Följande rättsakt har antagits under tiden: Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (EUT L 57, 3.3.2017, s. 1).

<sup>(13)</sup> Domstolens dom av den 12 september 2000, Pavlov m.fl. i de förenade målen C-180/98 till C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, punkt 74.

<sup>(14)</sup> Se domstolens domar av den 16 juni 1987, kommissionen mot Italien, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punkt 7 och av den 18 juni 1998, kommissionen mot Italien, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, punkt 36.

- (43) I enlighet med rättspraxis<sup>(15)</sup> har kommissionen i en rad beslut fastställt att kommersiell drift och utbyggnad av hamninfrastruktur utgör ekonomisk verksamhet<sup>(16)</sup>. Exempelvis utgör kommersiell drift av en hamnterminal som står till användares förfogande mot betalning av en avgift en ekonomisk verksamhet<sup>(17)</sup>. På samma sätt har domstolen redan på ett underförstått men otvetydigt sätt erkänt att viss hamnverksamhet, i synnerhet "lastning, lossning, omlastning, förvaring och flyttning av varor inom hamnområdet", är av ekonomisk karaktär<sup>(18)</sup>. Dessa principer gäller inte bara för kusthamnar, utan även för inlandshamnar<sup>(19)</sup>.
- (44) Kommissionen ifrågasätter varken att vissa uppgifter som består i myndighetsutövning eller som är av icke ekonomiskt slag, såsom tillsyn av sjötrafikens säkerhet<sup>(20)</sup> eller föreningsbegränsande övervakning<sup>(21)</sup>, kan delegeras till hamnarna eller att hamnarna, vid fullgörandet av dessa uppgifter, inte är att betrakta som företag enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget. Kommissionen förtydligar i detta avseende att den befrielse från bolagsskatt som avses i detta förfarande kan utgöra ett statligt stöd endast när den omfattar intäkter som uppstår genom ekonomisk verksamhet. I gengäld räcker det inte med att en enhet bedriver en eller flera statliga eller icke ekonomiska verksamheter för att det ska gå att på ett generellt sätt undandra den från beteckningen "företag". En hamn betraktas följaktligen som ett "företag" om – och i den mån – denna bedriver en eller flera ekonomiska verksamheter.
- (45) De franska hamnarna kan bedriva flera typer av ekonomisk verksamhet motsvarande tillhandahållande av olika tjänster på flera marknader<sup>(22)</sup>. För det första tillhandahåller hamnarna fartyg en allmän tjänst genom att bevilja dem tillträde till hamninfrastruktur i utbyte mot betalning. För det andra tillhandahåller vissa hamnar fartyg mer specifika tjänster, i synnerhet i form av lotsning, lyftning, underhåll och förtöjning, också detta i utbyte mot betalning. I dessa två första fall kallas den betalning som tas ut vanligtvis för "hamnavgift"<sup>(23)</sup>. För det tredje gör hamnar mot betalning viss infrastruktur eller viss mark tillgänglig för företag som utnyttjar dessa utrymmen för sina egna behov eller för att tillhandahålla fartyg vissa av de hamntjänster som anges ovan<sup>(24)</sup>.

<sup>(15)</sup> Tribunalens dom av den 12 december 2000, *Aéroports de Paris mot kommissionen*, T-128/98, EU:[T] (\*\*\*)2000:290, punkt 125, bekräftad efter överklagande genom domstolens dom av den 24 oktober 2002, *Aéroports de Paris mot kommissionen*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617. Se även tribunalens dom av den 17 december 2008, *Ryanair mot kommissionen*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, punkt 88. Tribunalens dom av den 24 mars 2011, *Freistaat Sachsen och Land Sachsen-Anhalt m.fl. mot kommissionen* i de förenade målen T-443/08 och T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, särskilt punkterna 93 och 94, bekräftad efter överklagande genom domstolens dom av den 19 december 2012, *Mitteldeutsche Flughafen och Flughafen Leipzig-Halle mot kommissionen*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, särskilt punkterna 40–43 och 47.

<sup>(16)</sup> Se t.ex. kommissionens beslut av den 15 december 2009 om statligt stöd N 385/2009 – Offentlig finansiering av hamninfrastruktur i Ventspils hamn (EUT C 62, 13.3.2010, s. 7). Kommissionens beslut av den 15 juni 2011 om statligt stöd 44/2010 – Republiken Lettland – Offentlig finansiering av hamninfrastruktur i Krievu salā (EUT C 215, 21.7.2011, s. 21). Kommissionens beslut av den 22 februari 2012 om statligt stöd SA.30742 (N/2010) – Litauen – Construction of infrastructure for the passenger and cargo ferries terminal in Klaipėda (EUT C 121, 26.4.2012, s. 1). Kommissionens beslut av den 2 juli 2013 om statligt stöd SA.35418 (2012/N) – Grekland – Extension of Piraeus Port (EUT C 256, 5.9.2013, s. 2). Kommissionens beslut av den 18 september 2013 om statligt stöd SA.36953 (2013/N) – Spanien – Port Authority of Bahía de Cádiz (EUT C 335, 16.11.2013, s. 1).

<sup>(17)</sup> Se t.ex. kommissionens beslut av den 18 september 2013 om statligt stöd SA.36953 (2013/N) – Spanien – Port Authority of Bahía de Cádiz (EUT C 335, 16.11.2013, s. 1).

<sup>(18)</sup> Domstolens dom av den 10 december 1991, *Merci Convenzionali Porto di Genova*, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, punkterna 3 och 27; Domstolens dom den 17 juli 1997 i mål C-242/95, *GT-Link A/S mot de Danske Statsbaner*, ECLI:EU:C:1997:376, punkt 52 "Av detta följer emellertid varken att varje drift av en handelshamn skall anses som tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse eller att samtliga de tjänster som utförs i en sådan hamn omfattas av ett sådant uppdrag."

<sup>(19)</sup> Se t.ex. kommissionens beslut av den 18 december 2013 om statligt stöd SA.37402 – Frihamnen i Budapest (EUT C 141, 9.5.2014, s. 1). Kommissionens beslut av den 17 oktober 2012 om statligt stöd SA.34501 – Inlandshamnen i Königs Wusterhausen/Wildau (EUT C 176, 21.6.2013, s. 1). Kommissionens beslut av den 1 oktober 2014 om statligt stöd SA.38478 – Hamnen i Győr-Gönyü (EUT C 418, 21.11.2014, s. 1).

<sup>(20)</sup> Kommissionens beslut av den 16 oktober 2002 om statligt stöd N 438/02 – Belgien – Stöd till hamnförvaltningen för utförande av myndighetsuppgifter (EGT C 284, 21.11.2002, s. 2).

<sup>(21)</sup> Domstolens dom av den 18 mars 1997, *Cali & Figli*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, punkt 22.

<sup>(22)</sup> Dessa verksamheter hänförs till fastigheter och tjänster som krävs för hamnars drift och är följaktligen befriade från bolagsskatt.

<sup>(23)</sup> I artikel L. 5321-1 i den franska transportlagen uppges att "en hamnavgift får tas ut i kusthamnar som tillhör staten, lokala eller regionala myndigheter eller deras sammanslutningar för fartygs kommersiella transaktioner eller vistelse där" och att denna avgift "får bestå av flera delar" eller "avgifter" (enligt artikel L. 5321-3 i samma lag). Dessa bestämmelser gäller även för inlandshamnar enligt artikel L. 4323-1 i lagen. I beslut nr 76-92 L av den 6 oktober 1976 ansåg Frankrikes författningsråd att det genom bestämmelserna i fråga, i samband med fartygs vistelser i hamnar och de transaktioner som genomförs där, inrättas hamnavgifter vilkas belopp helt och hållet anslås till att finansiera hamnutgifter [...], vilka utgör ersättning för användning av de allmänna byggnader och tjänster som tillhandahålls i sammanhanget [och att dessa hamnavgifter] har karaktären av avgifter för tillhandahållna tjänster".

<sup>(24)</sup> Enligt artikel L. 5312-2 i transportlagen har de stora kusthamnarna ett särskilt ansvar för "förvaltning och tillvaratagande av det område som de äger eller har fått sig tilldelat". Se även artikel L. 5313-2 vad gäller självständiga hamnar och artikel L. 4322-1 vad gäller den självständiga hamnen i Paris.

- (46) Alla Frankrikes hamnar bedriver inte nödvändigtvis samtliga de verksamheter som anges ovan. I synnerhet får de stora kusthamnarna, såsom vissa av dem framhåller, i princip inte längre utnyttja "den utrustning som används för de verksamheter avseende lastning, lossning, underhåll och lagring som har anknytning till fartyg" (artikel L. 5312-4 i den franska transportlagen). Det förefaller dock som om vissa stora kusthamnar fortsätter att utnyttja denna utrustning och att tillhandahålla motsvarande tjänster <sup>(25)</sup>.
- (47) Även om statsmakterna har ett väl tilltaget bedömningsutrymme när det gäller att ange vilka ekonomiska verksamheter som skulle kunna utgöra tjänster av allmänt ekonomiskt intresse utesluter detta inte att dessa verksamheter är av ekonomisk karaktär. Enligt fast rättspraxis gäller emellertid att begreppet "ekonomisk verksamhet" i sig härrör från faktiska omständigheter, i synnerhet förekomsten av en marknad för de berörda tjänsterna, och inte är avhängigt nationella val eller bedömningar. Det räcker alltså inte med det faktum att hamnarnas verksamhet inte skulle vara vinstdriven i den mening som avses i den allmänna skattelagens bestämmelser, ens om man antar att så skulle vara fallet, för att denna verksamhet ska upphöra att vara av ekonomisk karaktär enligt lagstiftningen om statligt stöd. På samma sätt räcker det enkla faktum att de uppdrag som hamnar fullgör har delegerats till dem av staten inte för att verksamheterna i fråga ska betecknas som verksamheter av icke ekonomisk karaktär. I själva verket utgörs alla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse av uppgifter som staten delegerat till företag. Tjänster av allmänt ekonomiskt intresse kan dock mycket väl innebära utövande av ekonomisk verksamhet.
- (48) Dessutom innebär det faktum att vissa hamnar kan betecknas som ytterst viktiga anläggningar i den mening som avses i artikel L. 1332-1 i den franska försvarslagen inte att hamnverksamheter kan sägas ingå i statens väsentliga funktioner enligt lagstiftningen om statligt stöd. Många ekonomiska verksamheter inom områdena energi, telekommunikation och transport kan också visa sig vara ytterst viktiga för nationens liv utan att för den skull upphöra att vara av ekonomisk karaktär. Kommissionen påpekar även att det i försvarslagen (se artiklarna L. 1332-4, L. 1332-5 och L. 1332-6) uttryckligen anges att åtminstone vissa av de operatörer som avses är att beteckna som "företag".
- (49) Vidare är den återopade omständigheten att de stora kusthamnarna skulle uppfylla de kriterier som fastställs i artikel 4.5 i det sjätte momsdirektivet <sup>(26)</sup> och som granskats av domstolen i mål C-276/97 inte relevant i sammanhanget. I den aktuella artikeln i momsdirektivet föreskrivs att "Stater, regionala och lokala myndigheter och övriga offentligrättsliga organ anses inte såsom skattskyldiga när det gäller verksamhet eller transaktioner som de utför i sin egenskap av offentliga myndigheter, även om de i samband härmed uppbär avgifter, arvoden, bidrag eller inbetalningar" och domstolen anser att "verksamheter som offentligrättsliga organ bedriver i egenskap av myndigheter i den mening som avses i artikel 4.5 första stycket i sjätte direktivet är sådana verksamheter som dessa organ utför inom ramen för den särskilda rättsliga reglering som gäller för dem" <sup>(27)</sup>. Även om hamnarna skulle kunna anses handla inom ramen för den rättsliga reglering som gäller för dem skulle detta särdrag för sig inte innebära att de upphör att vara föremål för moms <sup>(28)</sup>. Snarare än att tala emot den ekonomiska karaktären hos de bedrivna verksamheterna bekräftar återopandet av befrielsen att verksamheterna i fråga är ekonomiska eftersom befrielsen (som direkt berör egenskapen att vara skattskyldig) bara har en mening om de bedrivna verksamheterna är ekonomiska <sup>(29)</sup>. Framför allt har domstolen redogjort för detta kriterium (utövande av en verksamhet inom ramen för den rättsliga reglering som gäller för offentliga organ) i samband med artikel 4.5 i momsdirektivet, och kriteriet saknar motsvarighet i lagstiftningen om statligt stöd. Tvärtom är den rättsliga reglering som operatörerna omfattas av i enlighet med den rättspraxis som det hänvisas till i skäl 43 otillräcklig för att man ska kunna utesluta förekomst av en ekonomisk verksamhet i den mening som avses i artikel 107 i EUF-fördraget.

<sup>(25)</sup> Se den franska revisionsrätten, *Le bilan de la réforme des grands ports maritimes* (sammanfattning vad gäller reformen avseende stora kusthamnar), offentlig årsrapport 2017 – februari 2017, den franska dokumentationen: "Le maintien d'activités de manutention dans certains ports" (upprätthållande av underhållsverksamhet i vissa hamnar).

<sup>(26)</sup> "Stater, regionala och lokala myndigheter och övriga offentligrättsliga organ anses inte såsom skattskyldiga när det gäller verksamhet eller transaktioner som de utför i sin egenskap av offentliga myndigheter, även om de i samband härmed uppbär avgifter, arvoden, bidrag eller inbetalningar." En bestämmelse som i dag i allt väsentligt upprepas i artikel 13 i rådets direktiv 2006/112/EG av den 28 november 2006 om ett gemensamt system för mervärdesskatt (EUT L 347, 11.12.2006, s. 1).

<sup>(27)</sup> Domstolens dom av den 12 september 2000, Europeiska gemenskapernas kommission mot Republiken Frankrike, C-276/97, ECLI:EU:C:2000:424, punkt 40.

<sup>(28)</sup> Utöver ett villkor med anknytning till frånvaron av "konkurrensnedvridningar av viss betydelse" anges i artikel 4.5 att "offentligrättsliga organ skall i vart fall anses som beskattningsbara personer när det gäller de verksamheter som anges i bilaga I, såvida dessa inte bedrivs i försumbart liten skala". Tillhandahållande av hamntjänster ingår dock i bilaga I.

<sup>(29)</sup> I mål C-276/97 betecknar domstolen tydligt verksamheten i fråga (att mot vederlag tillhandahålla delar av ett vägnät till användarna) som en ekonomisk verksamhet (punkt 32), innan den granskar om det undantag som föreskrivs i artikel 4.5 är tillämpligt (punkt 37).

- (50) På samma sätt räcker det inte heller att avgöra huruvida hamnar verkar på en alltigenom kommersiell grundval inriktad på vinstmaximering eller inte, huruvida de prioriterar allmänintresset framför avkastning på sina investeringar eller inte, huruvida de har ett vinstsyfte eller inte och huruvida de systematiskt återinvesterar sina vinster eller inte för att det ska gå att utesluta att en verksamhet bestående i att erbjuda varor eller tjänster på en marknad är av ekonomisk karaktär<sup>(30)</sup>. Kommissionen påpekar dessutom att vissa franska hamnar gör vinster och delar ut vinst till staten<sup>(31)</sup> och därmed inte återinvesterar sina vinster på ett systematiskt sätt i infrastrukturen.
- (51) Slutligen bidrar de franska myndigheternas argument om att EUF-fördraget innehåller en särskild artikel (artikel 93) om behandling av statligt stöd avseende transporter endast till att bekräfta att transportverksamhet är ekonomisk verksamhet (annars skulle det inte handla om statligt stöd).

#### 5.1.1.2 Tillträde till hamninfrastruktur överlag

- (52) Vad gäller specifikt de tjänster som hamnar erbjuder i utbyte mot betalning av hamnavgift räcker det faktum att hamnavgifternas struktur fastställs på nationell nivå och att avgifterna godkänns av myndigheterna inte i sig för att dessa tjänster ska upphöra att vara av ekonomisk karaktär<sup>(32)</sup>. I synnerhet i mål C-343/95, som den stora kusthamnen i Le Havre hänvisar till, utgår domstolen framför allt från egenskaperna hos den verksamhet som bedrivs för att bedöma om den är av ekonomisk karaktär (se skälen 18 och 23) och i andra hand från tariffernas godkännande på nationell nivå. För övrigt har hamnarna själva, i enlighet med den franska transportlagen<sup>(33)</sup>, ansvar för att fastställa tarifferna.
- (53) Vad gäller den hänvisning som den stora kusthamnen i Le Havre gör till kommissionens beslut av den 20 oktober 2004 i mål N 520/200[3]<sup>(34)</sup> uppger kommissionen att dess beslutspraxis har utvecklats sedan 2004, med anknytning till utvecklingen av domstolens rättspraxis. Uppbyggnad och underhåll av infrastruktur som ger tillträde till hamnar betraktas, när denna infrastruktur utan åtskillnad och ersättning kan användas av alla användare, normalt sett som generella åtgärder som staten åtar sig inom ramen för sitt ansvar för utvecklingen av sjötransporter. Förutom om vissa särdrag i ett ärende leder till motsatt slutsats anser kommissionen i princip att tillträdesinfrastruktur som är belägen utanför en hamn gynnar sjöfartssamfundet i dess helhet och att offentlig finansiering av densamma inte utgör ett statligt stöd. Omvänt gäller att offentlig finansiering av tillträdesinfrastruktur som är belägen inom en hamn i princip antas gynna i synnerhet driften av hamnen själv och utgör ett statligt stöd<sup>(34)</sup>.

#### 5.1.1.3 Tillhandahållande av särskild mark och infrastruktur till företag mot betalning

- (54) Av kommissionens beslut i ärende SA.36346<sup>(35)</sup>, som nämns i punkt 17 f i tillkännagivandet av den 19 juli 2016, kan man inte dra slutsatsen att förvaltning eller tillvaratagande av hamnområdet och, i synnerhet, uthyrning eller ställande till förfogande av särskild mark eller infrastruktur mot betalning inte skulle utgöra en ekonomisk verksamhet. Ärende SA.36346 avsåg i själva verket stöd till förnyelse av offentlig mark och inte uthyrning av mark mot betalning.

<sup>(30)</sup> Se domstolens dom av den 10 januari 2006, Cassa di Risparmio di Firenze m.fl., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punkterna 122 och 123.

<sup>(31)</sup> Paris självständiga hamn har på så vis betalat 8 miljoner euro för räkenskapsåret 2014 och 11 miljoner euro för räkenskapsåret 2016. Den stora kusthamnen i Dunkerque har för sin del betalat 5 miljoner euro för räkenskapsåret 2014 och 4 miljoner euro för räkenskapsåret 2016. Se domarna av den 18 februari 2016 och den 23 februari 2017 om fastställande av beloppet för de utdelningar som Paris självständiga hamn och de stora kusthamnarna är skyldiga staten, Republiken Frankrikes officiella tidning nr 0048 av den 26 februari 2016 och Republiken Frankrikes officiella tidning nr 53 av den 3 mars 2017. De vinstutdelningar som gjorts varierar ganska kraftigt över tid i förhållande till nettoresultatet (mellan 14 % och 33 % för den stora kusthamnen i Le Havre under perioden 2008–2013, mellan 22 % och 35 % för den stora kusthamnen i Marseille under perioden 2009–2014).

<sup>(32)</sup> Se kommissionens beslut av den 22 februari 2012 om statligt stöd SA.30742 (N/2010) – Litauen – hamnen i Klaipėda, skäl 9 (EUT C 121, 26.4.2012, s. 1).

<sup>(33)</sup> Se i synnerhet med artiklarna R. 5321–2 och R. 5321-11.

<sup>(34)</sup> Se punkterna 5 och 7 i analysmallen för hamninfrastruktur ([http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/modernisation/grid\\_ports\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_ports_en.pdf)) och kommissionens beslut av den 30 april 2015 om statligt stöd SA.39608 utbyggnad av hamnen i Wismar, skäl 31 (EUT C 203, 19.6.2015, s. 3).

<sup>(35)</sup> Kommissionens beslut av den 27 mars 2014 om statligt stöd SA.36346 (2013/N) GRW land development scheme for industrial and commercial use (EUT C 141, 9.5.2014, s. 1).

- (55) Överlag utgör uthyrning av allmän egendom mot betalning en ekonomisk verksamhet, i synnerhet när hamnens kontrahent tillhandahåller sina kunder hamntjänster<sup>(36)</sup>. För övrigt har de franska myndigheterna själva redan kommit fram till att intäkterna från uthyrning av mark (statliga avgifter) skulle vara föremål för bolagsskatt i enlighet med den nationella lagstiftningen i sig<sup>(37)</sup>. Det framgår även av de kommentarer avseende skattelagstiftningen som offentliggjorts av det franska generaldirektoratet för offentliga finanser (det franska skatteväsendets officiella doktrin)<sup>(38)</sup> att koncessionsavgifterna för delar av en hamn eller en hamn i dess helhet (exempelvis en koncession avseende offentlig utrustning) är föremål för moms, vilket utgör ytterligare ett indicium på att de skulle vara av ekonomisk karaktär.

#### 5.1.1.4 Muddringsåtgärderna

- (56) Uppbyggnad och underhåll av infrastruktur som ger tillträde till hamnar, i synnerhet muddring av vattendrag, inlopp och kanaler, betraktas, när denna infrastruktur utan åtskillnad och ersättning kan användas av alla användare, normalt sett som generella åtgärder som staten åtar sig inom ramen för sitt ansvar för utvecklingen av sjötransporter. I regel skiljer kommissionen mellan tillträdesinfrastruktur som är belägen inom hamnen och sådan som är belägen utanför hamnen och tillgänglig för allmänheten. Förutom om vissa särdrag i ett ärende leder till motsatt slutsats anser kommissionen i princip att tillträdesinfrastruktur som är belägen utanför en hamn gynnar sjöfartssamfundet i dess helhet och att offentlig finansiering av densamma inte utgör ett statligt stöd. Omvänt gäller att offentlig finansiering av tillträdesinfrastruktur som är belägen inom en hamn i princip antas gynna i synnerhet driften av hamnen själv och utgör ett statligt stöd<sup>(39)</sup>.
- (57) Exempelvis har kommissionen tillkännagett att muddring i en flodmynning som skulle förbättra tillträdet till vattendraget och utan åtskillnad gynna alla aktörer som har sin hemvist vid flodmynningen eller längs de inre farbara vattenvägarna utgör en allmän åtgärd som gynnar sjöfartssamfundet i dess helhet. Kommissionen har följaktligen i detta ärende ansett att muddring inte utgör en ekonomisk verksamhet<sup>(40)</sup>.

#### 5.1.1.5 En ekonomisk verksamhets karaktär av huvud- eller bisyssla

- (58) Det faktum att en enhets ekonomiska verksamhet utgör en mindre del än eller en marginell del i förhållande till enhetens icke ekonomiska verksamhet innebär i princip inte att denna ekonomiska verksamhet kan undantas från de regler som gäller för statligt stöd.
- (59) Dessutom framgår det av ovanstående redogörelse, och utan att man behöver gå in på en bedömning för varje enskild hamn av de olika ekonomiska verksamheternas andel, att en mycket stor del av de verksamheter som betraktas som icke ekonomiska av vissa berörda parter och av de franska myndigheterna i själva verket är ekonomiska. Därutöver står hamnavgifter och koncessionsavgifter för mycket mer än hälften av de stora kusthamnarnas intäkter<sup>(41)</sup> och bidrar på ett påtagligt sätt till att hamnarna genererar ett positivt beskattningsunderlag för bolagsskatt.

<sup>(36)</sup> Se kommissionens beslut om statligt stöd SA.36953 (2013/N) hamnen i Bahía de Cádiz, skäl 29 (EUT C 335, 16.11.2013, s. 1), kommissionens beslut om statligt stöd SA.30742 (N/2010) Klaipeđa, skälen 8 och 9 (EUT C 121, 26.4.2012, s. 1), kommissionens beslut om statligt stöd N 44/2010 hamnen i Krievu Sala, skäl 67 (EGT C 215, 21.7.2011, s. 21), kommissionens beslut om statligt stöd C 39/2009 (fd N 385/2009) hamnen i Ventspils, skälen 30, 57 och 58 (EUT C 62, 13.3.2010, s. 7).

<sup>(37)</sup> Se rapporten från *Inspection générale des finances* (Frankrikes finansinspektion) (N 2007-M-031-01) och *Conseil général des ponts et chaussées* (Frankrikes vägverk) (nr 005126-01) om de självständiga hamnarnas modernisering, juli 2008, s. 53 ("De gällande utrustningsavgifterna ingår i tillämpningsområdet för beskattningsbar vinstdriven verksamhet, men kommer enligt planerna att, i egenskap av hamnresurser, försvinna på medellång sikt genom den föreslagna reformen. Under dessa förhållanden utgör de statliga avgifterna på medellång sikt den väsentliga och bestående källan till den beskattningsbara verksamheten.") (<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/084000035.pdf>).

<sup>(38)</sup> Se BOI-TVA-BASE-10-20-40-10 §§ 230–270 (<http://bofip.impots.gouv.fr/bofip/1474-PGP.html>). Se även svaret på skriftlig fråga nr 17487 från Jean Arthuis, som offentliggjordes i den franska senatens officiella tidning den 10 mars 2011, s. 573. <http://www.senat.fr/questions/base/2011/qSEQ110317487.html>

<sup>(39)</sup> Se punkterna 5 och 7 i analysmallen för hamninfrastruktur ([http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/modernisation/grid\\_ports\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_ports_en.pdf)).

<sup>(40)</sup> Se kommissionens beslut av den 11 mars 2014 om statligt stöd SA.35720 (2014/NN) – Förenade kungariket – Liverpool City Council Cruise Liner Terminal, skälen 64–69 (EUT C 120, 23.4.2014, s. 4).

<sup>(41)</sup> I andel av omsättningen stod hamnavgifter och statliga intäkter exempelvis för 42 % respektive 34 % (och, sammanlagt, för 55 % av driftskostnaderna) för den stora kusthamnen i Bordeaux (under 2013, se den franska revisionsrätten, särskild rapport offentliggjord den 8 mars 2016, s. 60 och 64) och för 62 % respektive 18 % (och, sammanlagt, för 76 % av driftskostnaderna) för den stora kusthamnen i Le Havre (under 2013, se den franska revisionsrätten, särskild rapport offentliggjord den 30 mars 2016, s. 112–113).

- (60) Slutligen har kommissionen godkänt att finansieringen av en infrastruktur helt och hållet kan falla utanför tillämpningsområdet för reglerna om statligt stöd när denna infrastruktur nästan enbart används för icke ekonomisk verksamhet och den ekonomiska användningen förblir rent underordnad<sup>(42)</sup>. Det faktum att hamnar bedriver icke ekonomisk verksamhet inom det område där de är belägna innebär dock varken att själva hamninfrastrukturen nästan enbart används för icke ekonomisk verksamhet eller att den ekonomiska verksamheten är underordnad den icke ekonomiska verksamheten.

#### 5.1.1.6 Slutsats

- (61) De självständiga hamnarna (som nästan samtliga, med undantag framför allt för de självständiga inlandshamnarna i Paris och Strasbourg, har blivit stora kusthamnar, sjöfartshandelskamrarna, de industri- och handelskamrar som förvaltar hamnanläggningar, de kommuner som är koncessionshavare till offentlig utrustning tillhörande staten i kusthamnar, liksom de företag som dessa kunnat ersätta vad gäller driften av nämnda utrustning, som direkt utnyttjar infrastruktur eller tillhandahåller tjänster i en hamn utgör, vad gäller sin ekonomiska verksamhet – i synnerhet sådan som fastställts i skäl 45 –, ”företag” i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

#### 5.1.2 Statliga medel och åtgärder som kan tillskrivas staten

- (62) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget kan enbart åtgärder som beviljas av staten eller genom statliga medel utgöra statligt stöd. Enligt fast rättspraxis utgör avstående av medel som annars skulle ha tillfallit statsbudgeten en överföring av statliga medel i den mening som avses i denna bestämmelse<sup>(43)</sup>.
- (63) Genom den skattebefrielse som operatörerna av franska hamnar åtnjuter avstår den franska staten från skatteintäkter och därför innebär denna befrielse en överföring av statliga medel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Då denna skattebefrielse har sin grund i en rad ministerbeslut kan den också tillskrivas den franska staten.

#### 5.1.3 Ekonomisk fördel

- (64) För att utgöra ett statligt stöd ska åtgärden i fråga ge mottagaren en ekonomisk fördel. Begreppet fördel omfattar inte bara positiva fördelar utan också insatser som på olika sätt lindrar de element som normalt belastar ett företags budget<sup>(44)</sup>.
- (65) Såsom redan tagits upp ovan bör, i enlighet med fransk skattelagstiftning, ”självständiga hamnar, sjöfartshandelskamrar, industri- och handelskamrar som förvaltar hamnanläggningar, kommuner som är koncessionshavare till offentlig utrustning tillhörande staten i kusthamnar, liksom [...] företag som dessa kunnat ersätta vad gäller driften av nämnda utrustning”<sup>(45)</sup> vara föremål för bolagsskatt på grund av sin ekonomiska verksamhet, medan de i själva verket är befriade från det. Följaktligen undgår dessa enheter de utgifter för bolagsskatt som normalt sett betalas av franska företag för deras ekonomiska verksamhet. De åtnjuter därmed en ekonomisk fördel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.
- (66) Den återopade omständigheten att befrielsen från bolagsskatt utgör en ersättning för de merkostnader som följer av de uppdrag av allmänt intresse som den offentliga myndigheten anförtror hamnarna skulle enbart kunna undergräva beteckningen fördel om, å ena sidan, beloppet avseende den fördel som uppstår genom skattebefrielsen verkligen vore till för att ersätta de merkostnader som följer av uppdrag av allmänt intresse och, å andra sidan, detta belopp vore begränsat till den merkostnad som har anknytning till fullgörandet av dessa uppdrag (ingen överersättning)<sup>(46)</sup>. Detta är inte fallet i förevarande ärende. Det finns i själva verket ingen bestämmelse i fransk lagstiftning som fastställer något band mellan befrielse från bolagsskatt och eventuella uppdrag i allmänhetens tjänst som anförtrors hamnar<sup>(47)</sup>. I fransk lagstiftning finns inte heller någon garanti för att

<sup>(42)</sup> Se punkt 207 i tillkännagivandet av den 19 juli 2016.

<sup>(43)</sup> Domstolens dom av den 16 maj 2000, Frankrike mot Ladbroke Racing och kommissionen, C-83/98 [P] (\*\*\*), ECLI:EU:C:2000:248, punkterna 48–51.

<sup>(44)</sup> Se domstolens dom av den 8 november 2001, Adria-Wien Pipeline, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, punkt 38.

<sup>(45)</sup> Och deras efterträdare (särskilt de stora kusthamnarna) betraktas på samma grundval som befriade från bolagsskatt av skattemyndigheterna.

<sup>(46)</sup> Se punkt 206 i tillkännagivandet av den 19 juli 2016 och, på området tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, domstolens dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punkterna 87–95.

<sup>(47)</sup> Historiskt sett var den skattebefrielse som beviljades 1942 till för att påskynda återuppbyggnaden av hamnar som förstörts genom krigshändelser och inte för att ersätta för uppdrag i allmänhetens tjänst.

ersättningsbeloppet (dvs. det icke erlagda bolagsskattebeloppet) begränsas till vad som krävs för att helt eller delvis täcka de kostnader som uppkommer till följd av fullgörandet av åligganden av allmänt intresse. Befrielsen från bolagsskatt, vars belopp står i proportion till den vinst som görs, har inget tak och kan följaktligen leda till en fördel som inte står i relation till den merkostnad som uppkommer till följd av fullgörandet av åligganden av allmänt intresse. Slutligen bevisas påståendet från den stora kushammen i Dunkerque om att kostnaden för uppdrag i allmänhetens tjänst genomgående skulle överstiga den teoretiska utgiften för bolagsskatt inte genom några siffror eller några historiska data. I avsaknad av en rättslig garanti (som gäller även för framtiden) för att det inte förekommer överersättning skulle detta, även om påståendet verifierades historiskt, inte räcka för att uppfylla villkoret om frånvaro av översättning.

#### 5.1.4 Selektivitet

- (67) För att betraktas som ett statligt stöd måste en åtgärd vara selektiv, vilket med andra ord innebär att den måste gynna vissa företag eller viss produktion i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget <sup>(48)</sup>.
- (68) Enligt fast rättspraxis <sup>(49)</sup> omfattar bedömningen av den materiella selektiviteten hos en skatteåtgärd som lindrar de element som normalt belastar ett företags budget följande tre etapper: För det första är det nödvändigt att fastställa vilket allmänt skattesystem eller " normalt " skattesystem ("referenssystem") som är tillämpligt i den berörda medlemsstaten. Därefter måste det fastställas om åtgärden i fråga avviker från referenssystemet i det att den gör åtskillnad mellan aktörer som, med hänsyn till målet för detta referensskattesystem, är i en jämförbar situation i faktiskt och rättsligt hänseende. Om så är fallet är åtgärden selektiv vid första påseendet. För det tredje gäller det att fastställa om den avvikande åtgärden motiveras av referensskattesystemets art eller allmänna systematik. Vad gäller denna tredje etapp åligger det medlemsstaten att visa att den differentierade skattemässiga behandlingen är en direkt följd av de grundläggande eller styrande principerna för det skattesystem <sup>(50)</sup> som fastställts som referenssystem.

#### Referenssystem

- (69) Referenssystemet utgörs av den franska bolagsskatten, som i princip tas ut på företags och andra juridiska personers vinster och intäkter i deras helhet (artikel 205 i den allmänna skattelagen). I enlighet med bestämmelserna i artikel 206.1 och artikel 1654 i den allmänna skattelagen är juridiska personer enligt privaträtt eller offentlig rätt som bedriver verksamhet eller ägnar sig åt förvaltning i vinstsyfte föremål för bolagsskatt. I enlighet med bestämmelserna i artikel 165 i bilaga 4 till den allmänna skattelagen är offentliga institutioner av industriellt eller kommersiellt slag föremål för samtliga direkta skatter och avgifter som gäller för liknande privata företag. I artikel 167 i bilaga 4 till samma lag förtydligas att dessa bestämmelser i synnerhet gäller för industri- och handelskamrar och självständiga hamnar. Varken de franska myndigheterna eller berörda tredje parter har inkommit med synpunkter på denna punkt till följd av beslutet om att inleda ett förfarande.

#### Undantag från referenssystemet

- (70) I enlighet med ovannämnda ministerbeslut från 1942 och 1943 befrias "självständiga hamnar, sjöfartshandelskamrar, industri- och handelskamrar som förvaltar hamnanläggningar, kommuner som är koncessionshavare till offentlig utrustning tillhörande staten i kusthamnar, liksom [...] företag som dessa kunnat ersätta vad gäller driften av nämnda utrustning" från bolagsskatt. Tvärt emot vad vissa franska hamnar hävdar följer den befrielse från bolagsskatt som hamnarna åtnjuter inte av allmänna bestämmelser i den allmänna skattelagen (i synnerhet artikel 165 i bilaga 4 till den allmänna skattelagen) och av att hamnarnas verksamhet skulle vara av icke vinstdriven karaktär, utan av ministerbeslut från 1942 och 1943 genom vilka hamnar uttryckligen undantas från dessa allmänna bestämmelser och underförstått anses bedriva verksamhet i vinstsyfte <sup>(51)</sup>. Detta bekräftas genom det beslut av statens råd (*Conseil d'État*) som de berörda parterna hänvisar till <sup>(52)</sup>.

<sup>(48)</sup> Se domstolens dom av den 15 december 2005, Republiken Italien mot Europeiska gemenskapernas kommission, C-66/02, EU:C:2005:768, punkt 94.

<sup>(49)</sup> Se domstolens dom av den 8 september 2011, Paint Graphos m.fl. i de förenade målen C-78/08 till C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, punkt 49. Domstolens dom av den 6 september 2006, Portugal mot kommissionen, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, punkt 56.

<sup>(50)</sup> Se domstolens dom av den 8 september 2011, Paint Graphos m.fl. i de förenade målen C-78/08 till C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, punkt 65. Domstolens dom av den 6 september 2006, Portugal mot kommissionen, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, punkt 81.

<sup>(51)</sup> Se Frankrikes officiella tidning för offentliga finanser – skatter (*Bulletin officiel des finances publiques-Impôts*) – BOI-IS-CHAMP-30-60, II (punkt 240): "[...] genom en följd av ministerbeslut har hamnar befriats från direkta skatter [...]".

<sup>(52)</sup> Statens råd, den 2 juli 2014, budgetministern, nr 374807, ECLI:FR:CESSR:2014:374807.20140702.

- (71) Vad gäller referenssystemets syfte, som består i att beskatta företags och juridiska personers vinster, befinner sig emellertid de enheter som avses i ministerbesluten från 1942 och 1943 i en situation som är faktiskt och juridiskt jämförbar med situationen för andra företag eller juridiska personer som är föremål för denna skatt i det att samtliga dessa företag är vinstgivande. Befrielsen i fråga utgör följaktligen en avvikelse från de regler som fastställs i referensskattesystemet.
- (72) Kommissionen anser därmed att skattebefrielsen till förmån för ovannämnda enheter vid första påseendet är selektiv.
- (73) Det faktum att åtgärden tillämpas på samtliga franska hamnar, om man utgår från att så är fallet <sup>(53)</sup>, undergräver inte denna slutsats. Åtgärden i fråga är i själva verket inte allmän i enlighet med referenssystemet eftersom den enbart gäller för vissa företag (hamnoperatörer) som dock befinner sig i en situation som är faktiskt och juridiskt jämförbar med situationen för andra företag eller juridiska personer som är föremål för denna skatt, det vill säga samtliga företag som genererar vinst. Åtgärden är allmän enbart i förhållande till ett referenssystem som skulle vara begränsat till hamnarna själva (referenssystem utformat enligt ministerbesluten från 1942 och 1943), medan det har visats ovan att referenssystemet utgjordes av de allmänna bestämmelser om bolagsskatt som alla företag i alla branscher är föremål för.
- (74) Dessutom är sådana kännetecken som de som anges av de franska myndigheterna (uppdrag som anförtros hamnarna i andra företags tjänst, enskilda servitut, drift av handels- och industrikamrar, avsaknad av konkurrens, finansiering genom hamnavgifter och utnyttjande av befogenheterna att utöva offentlig makt), vad gäller referenssystemets mål om att göra de vinster som görs av varje juridisk person till föremål för inkomstskatt, inte relevanta för att fastställa förekomsten av en situation som i faktiskt och rättsligt hänseende är avvikande. Även om dessa omständigheter i förekommande fall kan förklara varför hamnoperatörer som anförtrots uppdrag av allmänt intresse uppvisar mindre lönsamhet och därmed mindre beskattningsbara vinster kan de inte motivera att de vinster som görs – trots omkostnaderna med anknytning till uppdragen av allmänt intresse – befrias från bolagsskatt.
- (75) För övrigt har de franska myndigheterna redan, avseende en begäran om att det ska inrättas en skattemässig undantagsordning till förmån för självständiga småbåtshamnsförvaltningar, medgett att "EU:s lagstiftning avseende konkurrensregler inte utesluter att skattemässiga undantagsåtgärder kan beviljas till förmån för vissa verksamheter" <sup>(54)</sup>.

#### *Motivering på grundval av skattesystemets art och allmänna systematik*

- (76) De franska myndigheterna uppger att åtgärden ingår i det franska skattesystemet sedan mer än 70 år tillbaka, men tidens gång är inte ett tillräckligt skäl att betrakta ett undantag från de normala reglerna för detta system som motiverat med hänsyn till skattesystemets art och allmänna systematik. Den tid som gått kan tvärtom motivera tillämpning av förfarandet för befintliga stöd (se nedan). Kommissionen anser dessutom att vinsterna i detta fall, enligt referenssystemets inneboende logik, bör beskattas. Följaktligen är en skattebefrielse som enbart grundar sig på tillhörighet till en viss kategori företag eller som enbart tillerkänns vissa företag som fastställts i lagen inte förenlig med denna logik.
- (77) Slutligen påpekar kommissionen, vad gäller vissa berörda parter påstående om att åtgärden i fråga inte skulle ge upphov till något "åsidosättande av skyldigheten att behandla alla lika", att det faktum att en åtgärd inte skulle ge upphov till något "åsidosättande av skyldigheten att behandla alla lika" i den franska lagstiftningen inte betyder att åtgärden härrör direkt från de inre grundläggande eller vägledande principerna för referenssystemet eller är ett resultat av inneboende mekanismer som krävs för att systemet ska fungera och vara effektivt <sup>(55)</sup> i den mening som avses i lagstiftningen om statligt stöd. På så vis tas i bedömningen av den princip om likabehandling som ingår i den franska lagstiftningen, såsom framgår av Frankrikes författningsråds beslut <sup>(56)</sup>, hänsyn till de mål

<sup>(53)</sup> Vissa hamnar drivs av juridiska personer som inte avses i ministerbesluten från 1942 och 1943. Detta gäller t.ex. för handels- och fiskehamnen i Sète (som drivs av en regional offentlig institution – se domen från kammarrätten i Marseille av den 19 januari 2016, nr 13MA03445), hamnen i Lorient (som förvaltas av ett halvstatligt företag, se parlamentsfråga nr 23815, offentliggjord i Republiken Frankrikes officiella tidning av den 9 april 2013, s. 3694) och småbåtshamnen i Saint-Cyprien (som drivs av den offentliga institutionen Saint-Cypriens hamn, ett kommunalt företag med juridisk personlighet – se domen från kammarrätten i Marseille av den 27 november 2012, nr 12MA01312).

<sup>(54)</sup> Svar på parlamentsfråga nr 18664, offentliggjord i Republiken Frankrikes officiella tidning av den 3 mars 2009, s. 2040.

<sup>(55)</sup> Se domstolens dom av den 8 september 2011, *Paint Graphos m.fl.* i de förenade målen C-78/08 till C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, punkt 69.

<sup>(56)</sup> Beslut nr 2012-238 QPC av den 20 april 2012, Republiken Frankrikes officiella tidning av den 21 april 2012, s. 7198.

som eftersträvas med undantagsåtgärden, dvs. ändamål av allmänt intresse utanför skattesystemet som inte kan användas i samband med en motivering på grundval av skattesystemets art och allmänna systematik. Även om ändamål utanför systemet eventuellt kan beaktas i samband med bedömningen av ett stöds förenlighet ger de inte möjlighet att motivera selektiviteten hos ett undantag och följaktligen inte heller att visa på frånvaro av statligt stöd. Dessutom avser det beslut från Frankrikes författningsråd som de berörda parterna anger inte de ministerbeslut genom vilka hamnar befrias från bolagsskatt utan en lagtext genom vilken idrottsliga sammankomster befrias från en skatt vars inneboende logik skiljer sig från bolagsskattens.

- (78) Kommissionen anser därför att skattebefrielsen för företag inte är motiverad på grundval av det franska skattesystemets art och allmänna systematik.

#### 5.1.5 *Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln*

- (79) För att betraktas som ett statligt stöd ska åtgärden påverka handeln mellan unionens medlemsstater och snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen. Dessa båda kriterier hänger nära samman.

- (80) Såsom domstolen erinrar om särskilt i domen *Eventech* <sup>(57)</sup>,

”65 Det framgår av domstolens fasta praxis att det, för att kvalificera en nationell åtgärd som statligt stöd, inte är nödvändigt att styrka att stödet faktiskt påverkar handeln mellan medlemsstaterna och att konkurrensen faktiskt snedvrids, utan endast att undersöka huruvida det kan påverka handeln och snedvrida konkurrensen (dom *Libert m.fl.*, C-197/11 och C-203/11, EU:C:2013:288, punkt 76 och där angiven rättspraxis).

66. I synnerhet gäller att om ett stöd som beviljats av en medlemsstat stärker ett företags ställning i förhållande till andra konkurrerande företags ställning i handeln mellan medlemsstaterna, ska stödet anses påverka handeln (se, för ett liknande resonemang, dom *Libert m.fl.*, EU:C:2013:288, punkt 77 och där angiven rättspraxis).

67. Det är i detta sammanhang inte nödvändigt att de gynnade företagen själva deltar i handeln mellan medlemsstaterna. När en medlemsstat beviljar ett stöd till ett företag, kan dess verksamhet inom landet upprätthållas eller öka på grund av detta, med den följden att möjligheterna för företag från andra medlemsstater att träda in på denna medlemsstats marknad minskar (se, för ett liknande resonemang, dom *Libert m.fl.*, EU:C:2013:288, punkt 78 och där angiven rättspraxis).

68. Enligt domstolens praxis finns det inte heller någon gräns eller procentsats under vilken man kan anse att handeln mellan medlemsstaterna inte påverkas. Den omständigheten att det är fråga om ett relativt litet stöd eller ett relativt litet stödmottagande företag innebär nämligen inte att det på förhand kan uteslutas att handeln mellan medlemsstaterna påverkas (dom *Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, punkt 81).

69. Villkoret enligt vilket stödet ska kunna påverka handeln mellan medlemsstaterna är således inte beroende av om de tillhandahållna transporttjänsterna är lokala eller regionala eller beroende av storleken av det aktuella verksamhetsområdet (dom *Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg*, EU:C:2003:415, punkt 82).”

- (81) I domen *Wam* <sup>(58)</sup> understryker domstolen särskilt följande:

”53. Omständigheten att en bransch har liberaliserats på gemenskapsnivå är i detta avseende tillräcklig för att visa stödets faktiska eller potentiella inverkan på konkurrensen, liksom deras inverkan på handeln mellan medlemsstaterna (domen i det ovannämnda målet *Cassa di Risparmio di Firenze m.fl.*, punkt 142 och där angiven rättspraxis).

54. Med avseende på villkoret om en snedvridning av konkurrensen, erinrar domstolen om att stöd som syftar till att befria ett företag från kostnader som detta normalt borde ha burit inom ramen för den löpande driften eller dess normala verksamhet, i princip snedvrider konkurrensvillkoren (dom av den 19 september 2000 i mål C1-56/98, Tyskland mot kommissionen, REG s. I-6857, punkt 30, och domen i det ovannämnda målet *Heiser*, punkt 55).”

<sup>(57)</sup> Domstolens dom av den 14 januari 2015, kommissionen mot *Eventech*, mål C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, ECLI:EU:C:2015:9, punkterna 65–69.

<sup>(58)</sup> Domstolens dom av den 30 april 2009, kommissionen mot Italien och *Wag*, mål C-494/06, ECLI:EU:C:2009:272, punkterna 53 och 54.

- (82) I det aktuella fallet befriar den skatteförmån som de berörda hamnarna åtnjuter dem från en löpande kostnad som de normalt sett borde ha burit. Skatteförmånen gynnar dem i förhållande till franska hamnar och hamnar i andra EU-medlemsstater som inte omfattas av den. Därigenom kan den påverka handeln inom unionen och snedvrیدا konkurrensen.
- (83) I själva verket förekommer det konkurrens inom hamnbranschen och denna skärps genom beskaffenheten och egenskaperna hos transporter, särskilt till sjöss och på inre vattenvägar. Även om man kan anse att hamnarna åtnjuter ett lagstadgat monopol vad gäller tillhandahållandet av hamntjänster inom respektive hamn där de är operatör konkurrerar de transporttjänster som de erbjuder, åtminstone i viss utsträckning, med de transporttjänster som erbjuds av andra hamnar liksom av andra transportleverantörer i Frankrike<sup>(59)</sup> såväl som i andra medlemsstater.
- (84) Inom ramen för det offentliga samrådet med berörda parter om ett förslag till förordning på hamnområdet betonade således "[s]amtliga berörda parter [...] behovet av stabila och rättvisa konkurrensvillkor [...] för konkurrensen mellan hamnarna [...] i EU"<sup>(60)</sup>. På samma sätt konkurrerar hamnar, i synnerhet inlandshamnar och mer generellt de transporter på vattenvägar som de utgör en del av, med andra transportslag. I den mån det finns eller skulle kunna finnas andra lösningar för att transportera varor till utomeuropeiska områden kan åtgärden, även för de hamnar som ligger långt från den europeiska delen av Frankrike eller andra europeiska hamnar, leda till en snedvridning av konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.
- (85) Även om en hamns attraktivitet mäts utifrån flera olika parametrar, framför allt förbindelserna till omlandet<sup>(61)</sup>, utgör priset på de tjänster som tillhandahålls av en hamn (hamnavgift och andra avgifter som fartygsägare betalar) dock ett inslag i en hamns relativa konkurrenskraft<sup>(62)</sup>. Tvärt emot vad de franska myndigheterna och vissa berörda parter hävdar kan man inte utifrån detta inslags större eller mindre betydelse i förhållande till andra inslag i en hamns attraktivitet dra slutsatsen att åtgärden i fråga inte skulle ha inverkan på konkurrensen, eftersom åtgärden kan påverka de priser som hamnarna tar ut och dessa priser, allt annat lika, kommer att vara avgörande för fartygsägarnas val av en rutt eller logistisk lösning som inbegriper en hamn i stället för en annan.
- (86) Dessutom bör det framhållas att de europeiska hamnarna även konkurrerar om att locka till sig operatörer (eller koncessionshavare) genom att tillhandahålla fartygsägare vissa hamntjänster, när hamnmyndigheten inte ombesörjer dessa tjänster på ett direkt sätt. Nivån på den avgift som hamnarna tar ut för att tillhandahålla koncessionshavare mark och infrastruktur (hamnutrustning) spelar också en roll för om de sistnämnda ska välja att etablera sig i en hamn i stället för en annan och för valet av de resurser som används. Mer allmänt konkurrerar hamnar med andra ekonomiska aktörer på finans- och investeringsmarknaden: allt annat lika ger åtgärden hamnarna en fördel i förhållande till investerarna gentemot andra operatörer som inte omfattas av åtgärden (hamnarna framstår som en intressantare investering).
- (87) Eftersom åtgärden i fråga utgör en stödordning som tillämpas på hamnar som skiljer sig mycket åt sinsemellan i fråga om storlek, geografiskt läge, typ (inlandshamn, kusthamn) och verksamhet är det dessutom, för att fastställa att den granskade åtgärden utgör ett statligt stöd, inte nödvändigt att visa att åtgärden för varje enskilda hamns del leder till en snedvridning av konkurrensen och en påverkan på handeln.
- (88) Det räcker i detta avseende med att de franska myndigheterna och de berörda parterna medger att vissa stora hamnar såsom hamnarna i Le Havre, Rouen och Marseille konkurrerar med andra hamnar i EU, vilket innebär att åtgärden har en inverkan på handeln och påverkar handelsutbytet. Även i synpunkterna från Rotterdams hamn påpekas detta.

<sup>(59)</sup> Framför allt de franska hamnar som inte omfattas av befrielsen från bolagsskatt. Se fotnot nr 51 i detta beslut.

<sup>(60)</sup> Se punkt 2.1 i förslaget till förordning om hamntjänster. Se även kommissionens meddelande om en europeisk hamnpolitik KOM(2007) 616 slutlig, punkt II.4.2.

<sup>(61)</sup> Se kommissionens meddelande om en europeisk hamnpolitik KOM(2007) 616 slutlig, punkt II.1.

<sup>(62)</sup> Priset på de transporttjänster som hamnar tillhandahåller står ofta för en betydande del av den totala transportkostnaden. Se Europas kusthamnar 2030: Hur ser framtiden ut?, PM från kommissionen av den 23 maj 2013: "[k]ostnaderna för och kvaliteten på hamntjänsterna är en viktig faktor för det europeiska näringslivet. Hamnkostnader kan stå för en betydande del av de totala kostnaderna i logistikkedjan. Godshantering, hamnavgifter och nautiska tjänster i hamnar kan stå för mellan 40 % och 60 % av de totala logistik-kostnaderna för dörr till dörr-leveranser där företag använder närsjöfart för att transportera varor".

- (89) Den åberopade omständigheten att åtgärder som liknar statligt stöd förekommer i andra medlemsstater och kommissionens handlande i fråga om dessa eventuella åtgärder påverkar för övrigt inte beteckningen av den berörda åtgärden som ett statligt stöd<sup>(63)</sup>, eftersom franska hamnars befrielse från bolagsskatt leder till en förbättring av deras konkurrenssituation jämfört med en referenssituation där de skulle beskattas enligt bolagsskattesystemets normala villkor<sup>(64)</sup>. På samma sätt är förekomsten av olika nivåer på bolagsskatten bland medlemsstaterna bara en följd av bristen på harmonisering av de direkta skatterna mellan medlemsstaterna. Det speglar bara medlemsstaternas självständiga val att finansiera vissa tjänster – eller en viss tjänstenivå – genom beskattning av skattebetalarna.
- (90) För övrigt behöver snedvridningen av konkurrensen eller påverkan på handeln inte vara betydande eller väsentlig. På så vis tenderar den åberopade omständigheten att konkurrensen skulle vara svag, snarare än att visa att det inte förekommer någon snedvridning av konkurrensen, att bevisa att det råder ett mer eller mindre intensivt konkurrensförhållande mellan de franska hamnarna och andra hamnar inom unionen. På samma sätt betyder den omständigheten att de små franska hamnarnas samlade verksamhet bara står för 1 % av den totala trafiken inom unionen inte att deras marknadsandel på en eller flera relevanta marknader är av samma storleksordning vid en analys av konkurrensnedvridningar. Dessutom avser det beslut av den 11 april 2016 som de franska myndigheterna och de berörda parterna anger förenligheten hos en investeringsstödsåtgärd, vilket innebär att åtgärden i fråga erkänns som ett statligt stöd som påverkar konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna.
- (91) De ”små hamnarna” enligt Frankrikes definition<sup>(65)</sup> må stå för en liten del av trafiken inom unionen, men den omständigheten att det stödmottagande företaget är litet utesluter inte i sig en snedvridning av eller ett hot om snedvridning av konkurrensen på den inre marknaden, särskilt inte när stödmottagarens verksamhet äger rum i ett gränsområde. Synpunkterna från industri- och handelskammaren för Bayonne i franska Baskien, koncessionshavare till kusthamnen i Bayonne och småbåtshamnen i Saint-Jean-de-Luz/Ciboure vilka är ”små hamnar” enligt Frankrikes definition, belyser för övrigt den uppfattning som dessa hamnar belägna nära en gräns har om förekomsten av en faktisk gränsöverskridande konkurrens<sup>(66)</sup>. Även om kommissionen i vissa fall<sup>(67)</sup> medger att en gynnande åtgärd inte behöver ha någon inverkan på handeln mellan medlemsstaterna utgår den i samband därmed inte bara från det stödmottagande företaget storlek utan även från en individuell bedömning avseende flera kriterier<sup>(68)</sup>.
- (92) Vad gäller det särskilda fallet med vissa hamnar – särskilt sådana som uppfyller de villkor som ställs enligt kommissionens beslutspraxis – utesluter kommissionen inte att den ifrågavarande åtgärden skulle kunna anses vara utan påverkan på handeln.
- (93) Den granskade åtgärden påverkar dock, av de mer systematiska skäl som anges ovan, i egenskap av allmänt system för befrielse från bolagsskatt för samtliga de förmånstagare som anges i ministerbesluten från 1942 och 1943, handeln inom unionen och snedvrider eller kan snedvrیدا konkurrensen.

#### 5.1.6 Slutsats

- (94) Följaktligen drar kommissionen slutsatsen att skattebefrielsen till förmån för självständiga hamnar (vilka delvis omvandlats till stora kusthamnar), sjöfartshandelskamrar, industri- och handelskamrar som förvaltar hamnanläggningar, kommuner som är koncessionshavare till offentlig utrustning tillhörande staten i kusthamnar, liksom företag som dessa kunnat ersätta vad gäller driften av nämnda utrustning, utgör ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

<sup>(63)</sup> Domstolens dom av den 10 december 1969, kommissionen mot Frankrike i de förenade målen 6/69 och 11/69, ECLI:EU:C:1969:68, punkt 21. Domstolens dom av den 19 maj 1999, Italien mot kommissionen, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, punkt 21.

<sup>(64)</sup> Domstolens dom av den 2 juli 1974, Italien mot kommissionen, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, punkt 36.

<sup>(65)</sup> Hamnar vilkas trafik understiger den nivå som fastställs i artikel 20.2 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1) (dvs. 0,1 % av den totala årliga godsvolym som hanteras i alla kusthamnar i unionen).

<sup>(66)</sup> Industri- och handelskammaren uppger att uppbärande av bolagsskatt från de hamnar som den förvaltar skulle äventyra deras existens mot bakgrund av deras geografiska läge vid gränsen till Spanien och närheten till spanska hamnar.

<sup>(67)</sup> Se framför allt kommissionens beslut av den 29 april 2015 i ärendena SA.37432 – Tjeckien – offentliga sjukhus i Hradec Králové-regionen (EUT C 203, 19.6.2015, s. 1), SA.37904 – Tyskland – vårdcentral i Durmersheim (EUT C 188, 26.6.2015, s. 1), SA.33149 – Tyskland – projektet ”Wirtschaftsbüro Gaarden – Kiel” (EUT C 188, 5.6.2015, s. 1).

<sup>(68)</sup> Det krävs å ena sidan att den stödmottagande hamnens verksamhet har en rent lokal dimension, till exempel när en hamn tillhandahåller varor eller tjänster inom ett begränsat område av det egna landet och inte kan dra till sig kunder från andra medlemsstater. Å andra sidan krävs det att åtgärden inte har någon förutsebar inverkan – eller enbart marginell inverkan – på gränsöverskridande investeringar inom den berörda branschen eller på etableringen av företag på den inre marknaden.

## 5.2 Åtgärdens förenlighet med den inre marknaden

- (95) Det åligger den berörda medlemsstaten att visa att de statliga stödåtgärderna kan anses vara förenliga med den inre marknaden. Även om de franska myndigheterna som grundval för åtgärdens förenlighet enbart hänvisar dels till ersättning för vissa uppdrag som hamnarna fullgör, med hänvisning till artikel 106.2 i EUF-fördraget, dels till artikel 107.3 a i EUF-fördraget, åberopar vissa berörda parter även artiklarna 93 (samordning av transporter) och 107.3 b i EUF-fördraget (projekt av gemensamt europeiskt intresse).
- (96) För det första föreskriver artikel 106.2 i EUF-fördraget att en ersättning för utförande av uppdrag i allmänhetens tjänst kan anses förenlig med den inre marknaden om den uppfyller vissa villkor<sup>(69)</sup>. I detta avseende anser de franska myndigheterna och vissa berörda parter att åtgärden i fråga är förenlig med den inre marknaden, eftersom den möjliggör ersättning för vissa av hamnarna finansierade uppdrag som ingår i befogenheterna att utöva offentlig makt. Kommissionen påpekar dock att åtgärden i fråga, genom vilken stödbeloppet kopplas till de vinster som görs, varken är kopplad eller begränsad till nettokostnaderna för uppdrag i allmänhetens tjänst<sup>(70)</sup>. Den följer inte heller av ett tydligt mandat för åtgärdens förmånstagare att ombesörja dessa uppdrag<sup>(71)</sup>. Följaktligen kan åtgärden inte betraktas som en med den inre marknaden förenlig ersättning för allmännyttiga tjänster, och den är inte förenlig på grundval av artikel 106.2 i EUF-fördraget.
- (97) För det andra anges i artikel 93 i EUF-fördraget att ett stöd, om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det innebär ersättning för allmän trafikplikt, också kan betraktas som förenligt med den inre marknaden. Även om inlandshamnarna, såsom företrädarna för ledningsgrupper för franska inlandshamnar understryker, spelar en viktig roll i samband med multimodala transporter omfattas inte alla hamninvesteringar av tillämpningsområdet för artikel 93 i EUF-fördraget, som är begränsat till stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter. För övrigt utgör befrielsen från bolagsskatt inte ett investeringsstöd utan ett driftsstöd som inte är inriktat på investeringar. Åtgärden gynnar de företag som gör störst vinst och som följaktligen har en större kapacitet att ackumulera vinst och därmed finansiera investeringar. Åtgärden är inte heller inriktad på stöd som innebär ersättning för allmän trafikplikt såsom framgår av ovanstående. Dessutom begränsas den fördel som erhålls genom en renodlad och enkel skattebefrielse varken till det belopp som krävs för att tillgodose samordningen av transporter eller till stöd som innebär ersättning för allmän trafikplikt, och efterlevnad av proportionalitetsprincipen garanteras följaktligen inte. Fördelen har inte heller någon tydligt fastställd stimulans effekt, framför allt på grund av att befrielsen är mest gynnsam för de mest lönsamma hamnarna, vilka följaktligen har störst resurser – och minst behov av stimulans. Detta innebär att artikel 93 i EUF-fördraget inte är tillämplig.
- (98) För det tredje kan, i enlighet med artikel 107.3 b i EUF-fördraget, stöd för att främja genomförandet av viktiga projekt av gemensamt europeiskt intresse betraktas som förenliga med den inre marknaden. I detta avseende anser företrädarna för ledningsgrupper för franska inlandshamnar överlag att befrielsen från bolagsskatt ingår i tillämpningsområdet för nämnda artikel. Av samma skäl som anges ovan kan detta resonemang emellertid inte följas. Åtgärden i fråga är inte inriktad på genomförandet av ett viktigt projekt av gemensamt europeiskt intresse och är inte avpassad efter kostnaderna för ett sådant projekt. Det är fråga om en fördel som gynnar hamnar helt enkelt för att de gör vinst, medan det faktum att de bidrar till ett viktigt projekt av gemensamt europeiskt intresse saknar betydelse i sammanhanget.
- (99) För det fjärde kan, i enlighet med artikel 107.3 a i EUF-fördraget, i synnerhet stöd för att främja den "ekonomiska utvecklingen i regioner [...] som avses i artikel 349 [i EUF-fördraget], med hänsyn till deras strukturella, ekonomiska och sociala situation" betraktas som förenliga med den inre marknaden. Denna bestämmelse åberopas av de franska myndigheterna och flera berörda parter i Frankrikes utomeuropeiska områden vad gäller hamnar som ligger i Frankrikes utomeuropeiska områden. Åtgärden i fråga är emellertid inte inriktad på områdena i fråga.

<sup>(69)</sup> Se meddelandet från kommissionen om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (2012/C 8/02) (EUT C 8, 11.1.2012, s. 4). Se även med kommissionens beslut 2012/21/EU av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L 7, 11.1.2012, s. 3).

<sup>(70)</sup> Se generaladvokat Kokotts förslag till avgörande i mål C-74/16, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania mot Ayuntamiento de Getafe, ECLI:EU:C:2017:135, punkt 75.

<sup>(71)</sup> Artikel L 5312-2 i transportlagen, som innehåller en förteckning över uppdrag som hamnarna anför trots, gäller enbart de stora kusthamnarna. I artikeln fastställs varken parametrar för beräkning av ersättningen eller skyddsåtgärder för att undvika överersättning.

- (100) Även om åtgärden enbart skulle gynna hamnar som ligger i de områden som avses i artikel 349 i EUF-fördraget syftar den varken till ekonomisk utveckling i dessa områden eller till kompensation för deras strukturellt ofördelaktiga läge, eftersom den är begränsad till att bevilja en viss typ av företag inom transportbranschen en branschmässig fördel, oavsett vad dessa företags verksamhet består i. Frankrike visar inte att åtgärden skulle ha en inverkan på kostnaden för importerade varor och man kan i detta avseende konstatera att vissa hamnar i Frankrikes utomeuropeiska områden redovisar vinster, lämnar vinstutdelningar till staten <sup>(72)</sup> och följaktligen vid första påseendet skulle ha tillgång marginaler till att kunna minska hamnavgiftsbeloppet om det uppfattades som ett hinder för de berörda områdenas ekonomiska utveckling. På så vis kan befrielsen från bolagsskatt ha en inverkan på olika finansiella flöden (i synnerhet vinstutdelningar), men inte nödvändigtvis på kostnaden för importerade varor. Frankrike hävdar i detta sammanhang inte att hamnarna skulle befinna sig i en särskilt ogynnsam situation i förhållande till andra företag som har sin hemvist i de områden som avses i artikel 349. Själva karaktären hos åtgärden och dess funktionssätt (en fördel som förbehålls vissa företag oberoende av deras verksamhet, som står i proportion till deras vinster snarare än deras behov och som inte är begränsad till ett väl avgränsat mål vars uppnående skulle innebära ett ekonomiskt incitament) strider tydligt mot de skatteregler för driftsstöd som anges av de berörda parterna och som godkänts av kommissionen. Skattestöd för investeringar och en nollprocentsats för moms utgör i själva verket allmänna åtgärder vilkas tillämpningsområde utan åtskillnad omfattar de företag som har sin hemvist i de områden som avses i artikel 349 i EUF-fördraget.
- (101) Dessutom är den reviderade allmänna gruppundantagsförordningen <sup>(73)</sup>, som i viss utsträckning omfattar driftsstöd för transporter till utomeuropeiska områden, tvärtom vad den stora kusthamnen i Guadeloupe hävdar inte tillämplig på åtgärden i fråga. Artikel 15.4 i förordningen gäller enbart för åtgärder där beloppet begränsas utifrån vissa indikatorer (bruttomervärde, arbetskraftskostnader, omsättning), vilket inte är fallet med en befrielse från bolagsskatt.
- (102) Följaktligen kan den granskade åtgärden inte anses vara förenlig med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 a i EUF-fördraget.
- (103) För det femte, och även om artikel 107.3 c i EUF-fördraget varken åberopas av Frankrike eller de berörda parterna, granskar kommissionen om åtgärden i fråga kan "underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner" utan att påverka handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. Av skäl som redan anges ovan (frånvaro av proportionalitet, frånvaro av stimulansseffekt och frånvaro av ett fastställt mål av allmänt intresse) anser kommissionen likväl att artikel 107.3 c i EUF-fördraget inte är tillämplig.
- (104) Slutligen understryker kommissionen, i händelse av att vissa berörda parter anser att åtgärdens upphävande skulle ha en inverkan på hamnarnas investeringsförmåga, att åtgärden i fråga inte är inriktad på investeringar <sup>(74)</sup>.

### 5.3 Befintligt stöd eller nytt stöd

- (105) I enlighet med artikel 1 b i i procedurförordningen utgör de stödordningar som genomförts före fördragets ikraftträdande befintliga stödordningar.
- (106) Mot bakgrund av att skattebefrielsen i fråga trädde i kraft 1942 och inte har ändrats väsentligt sedan dess anser kommissionen att denna åtgärd utgör en befintlig stödordning.

## 6. BEGÄRAN OM ATT FÖRFARANDET SKA VILANDEFÖRKLARAS

- (107) I enlighet med den myndighetsroll som tillfaller kommissionen enligt artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget ska kommissionen skyndsamt upphäva statligt stöd som är oförenligt med den inre marknaden och återupprätta förutsättningarna för en sund konkurrens.

<sup>(72)</sup> 1,196 miljoner euro som den stora kusthamnen i Guadeloupe ska betala för 2016 (se domen av den 18 februari 2016, offentliggjord i Republikens Frankrikes officiella tidning nr 0048 av den 26 februari 2016).

<sup>(73)</sup> Den reviderade förordningen offentliggjordes den 20 juni 2017, se kommissionens förordning (EU) 2017/1084 av den 14 juni 2017 om ändring av förordning (EU) nr 651/2014 vad gäller stöd till hamn- och flygplatsinfrastruktur, vad gäller tröskelvärden för ansökan av stöd till kultur och bevarande av kulturarvet och stöd till idrottsinfrastruktur och multifunktionell rekreationsinfrastruktur samt vad gäller stödordningar för regionalt driftsstöd i de yttersta randområdena och om ändring av förordning (EU) nr 702/2014 vad gäller beräkningen av stödberättigande kostnader (EUT L 156, 20.6.2017, s. 1)

<sup>(74)</sup> Däremot skulle andra åtgärder som är inriktade på investeringar och som uppfyller förenlighetskriterierna (i synnerhet att det föreligger ett allmänt intresse, att åtgärden är relevant och proportionerlig) på vissa villkor kunna anses vara förenliga med den inre marknaden.

- (108) I enlighet med artikel 9.6 i procedurförordningen ska kommissionen fatta ett slutligt beslut så snart den tveksamhet som kommer till uttryck i inledningsbeslutet inte längre föreligger. I detta skede av förfarandet kan kommissionen, om den anser att ett oförenligt stöd beviljas vissa företag, i princip inte vilandeförklara det aktuella förfarandet om statligt stöd eller bevilja en övergångsperiod. Dessutom skulle detta leda till ett godkännande under en längre tid av ett stöd som är oförenligt med den inre marknaden, vilket skulle vara orättvist även i förhållande till konkurrenter som inte erhåller stöd eller som erhåller ett lägre stödbelopp. Kommissionen konstaterar i detta avseende att de nederländska hamnarna, som är föremål för bolagsskatt sedan den 1 januari 2017, uppmanar kommissionen att skyndsamt se till att de franska hamnarna blir föremål för bolagsskatt.
- (109) Såsom framgår av ovanstående motiverar eventuell förekomst av andra statliga stöd till hamnar i andra medlemsstater inte en vilandeförklaring av förfarandet, under loppet av vilken det oförenliga stödet fortsätter att betalas ut. Det bör understrykas att ”verkningarna av snedvridning i flera former av konkurrensen på handeln mellan medlemsstaterna är inte att dessa upphäver varandra ömsesidigt utan tvärtom att verkningarna kumuleras, vilket ökar de skadliga följderna för den gemensamma marknaden”<sup>(75)</sup>. Dessutom skulle en vilandeförklaring av förfarandet för att avskaffa de franska hamnarnas skatteundantag leda till en förlängning av de befintliga snedvridningarna mellan hamnar i Nordeuropa eftersom de nederländska hamnarna avskaffade dessa skatteförmåner den 1 januari 2017.
- (110) Vidare saknar den omständigheten att det förfarande som kommissionen inledde i fallet med de nederländska hamnarnas skattesystem<sup>(76)</sup> skulle ha pågått under längre tid än förfarandet i fallet med de franska hamnarna relevans för att understödja en begäran om en övergångsperiod i detta ärende. Kommissionen behandlar samtliga fall rättvist och varje ärende i enlighet med dess specifika egenskaper. På så vis bemödar sig kommissionen om att fastställa tidsfristen för verkställighet av sina beslut i syfte att möjliggöra för medlemsstaten att genomföra beslutet inom en rimlig tidsfrist, med hänsyn till omständigheterna, och inte i syfte att möjliggöra för de berörda företagen att fortsätta att åtnjuta stöd som förklarats oförenliga.
- (111) Slutligen anger Frankrike inte närmare på vilka grunder översynen av den allmänna gruppundantagsförordningen och förslaget till förordning om hamntjänster skulle föranleda en vilandeförklaring av förfarandet. I vilket fall som helst antogs den reviderade versionen av gruppundantagsförordningen – som inte omfattar åtgärder för renodlad och enkel befrielse från bolagsskatt – den 17 maj 2017. Vad gäller den förordning om hamntjänster som antogs den 15 februari 2017<sup>(77)</sup> har denna varken till syfte att påverka kommissionens åtgärder på grundval av artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget eller effekten att göra det.
- (112) Följaktligen finns det inte någon grund för att vilandeförklara förfarandet.

## 7. DE NEDERLÄNDSKA HAMNARNAS BEGÄRAN

- (113) Vad gäller de nederländska hamnarnas uppmaning till kommissionen att skjuta upp deras beläggande med bolagsskatt påminner kommissionen om att detta förfarande inte berör nederländska hamnar utan [franska] (\*\*\*) hamnar. I sitt slutliga beslut i ärende SA.25338 om nederländska hamnar<sup>(78)</sup> vägrade kommissionen dessutom att skjuta upp beläggandet av nederländska hamnar med bolagsskatt av samma principiella skäl som de som anges i detta beslut. Beläggandet av de nederländska hamnarna med bolagsskatt härrör för övrigt från nationell nederländsk lagstiftning och kommissionen kan i alla händelser, inom ramen för artikel 107 i EUF-fördraget, inte ålägga en medlemsstat att ändra sin lagstiftning för att bevilja vissa operatörer statligt stöd.

## 8. SLUTSATS

- (114) Befrielsen från bolagsskatt till förmån för de enheter som anges i ministerbesluten av den 11 augusti 1942 och den 27 april 1943 (självständiga hamnar – vilka delvis omvandlats till stora kusthamnar, sjöfartshandelskamrar, industri- och handelskamrar som förvaltar hamnanläggningar, kommuner som är koncessionshavare till offentlig utrustning tillhörande staten i kusthamnar, liksom företag som dessa kunnat ersätta vad gäller driften av nämnda utrustning) utgör en befintlig statlig stödordning som är oförenligt med den inre marknaden.

<sup>(75)</sup> Domstolens dom den 22 mars 1977 i mål 78/76, Steinike & Weinlig mot Förbundsrepubliken Tyskland, ECLI:EU:C:1977:52, punkt 24.

<sup>(76)</sup> Se det slutliga beslutet i ärende SA.25338 om statligt stöd (EUT L 113, 27.4.2016, s. 148).

<sup>(77)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (EUT L 57, 3.3.2017, s. 1).

<sup>(78)</sup> Kommissionens beslut av den 21 januari 2016 om statligt stöd SA.25338 (2014/C fd E 3/2008 fd CP 115/2004) – Nederländerna – Corporate tax exemption for public undertakings (EUT L 113, 27.4.2016, s. 148).

- (115) Följaktligen bör de franska myndigheterna avskaffa skattebefrielsen för företagen i fråga och belägga enheterna i fråga med bolagsskatt. Denna åtgärd bör vidtas före utgången av det kalenderår då detta beslut antas och bör tillämpas senast på de intäkter som genererats genom ekonomisk verksamhet från och med början av det beskattningsår som följer på beslutets antagande.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

Befrielsen från bolagsskatt till förmån för självständiga hamnar (vilka delvis omvandlats till stora kusthamnar), sjöfarts-handelskamrar, industri- och handelskamrar som driver hamnanläggningar, kommuner som är koncessionshavare till offentlig utrustning tillhörande staten i kusthamnar, liksom för företag som dessa kunnat ersätta vad gäller driften av nämnda utrustning, utgör en befintlig statlig stödordning som är oförenlig med den inre marknaden.

#### *Artikel 2*

1. Frankrike är skyldigt att avskaffa den befrielse från bolagsskatt som avses i artikel 1 och ta ut bolagsskatt på de enheter som omfattas av denna befrielse.
2. Den åtgärd genom vilken Frankrike verkställer sina skyldigheter enligt punkt 1 ska antas före utgången av det kalenderår då detta beslut delges. Denna åtgärd ska tillämpas senast på de intäkter från ekonomisk verksamhet som genererats från och med början av det beskattningsår som följer på beslutets antagande.

#### *Artikel 3*

Frankrike ska inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som vidtagits för att följa beslutet.

#### *Artikel 4*

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den 27 juli 2017.

*På kommissionens vägnar*  
Margrethe VESTAGER  
*Ledamot av kommissionen*

---