DECISÃO DA COMISSÃO

de 29 de Junho de 2011

relativa à medida SA.27106 (C 13/09 — ex N 614/08) que a França tenciona aplicar a favor do sector portuário

[notificada com o número C(2011) 4391]

(O texto em língua francesa é o único que faz fé)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2011/519/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

Após ter instado os interessados a apresentarem as suas observações [2] nos termos do artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia («TFUE») [3] e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

(1) Por carta de 4 de Dezembro de 2008, as autoridades francesas notificaram, nos termos do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), um regime de auxílios composto por medidas fiscais de acompanhamento da reforma portuária prevista pela lei n.º 2008-660 de 4 de Julho de 2008 [4]. A notificação foi registada com o número N 614/08.

(2) O dispositivo fiscal notificado, previsto na reforma, destinava-se a acompanhar a transferência de equipamento de manutenção portuária para operadores privados. Este dispositivo incluía duas medidas, a saber, por um lado, uma redução degressiva, ao longo de um período limitado a cinco anos, do valor locativo que serve de base para o cálculo dos impostos locais dos operadores privados adquirentes do equipamento de manutenção portuária e, por outro, a possibilidade de as colectividades locais responsáveis pela gestão dos portos marítimos isentarem da taxa profissional as empresas de manutenção durante um período máximo de seis anos.

(3) Por carta de 11 de Dezembro de 2008, a Comissão instou as autoridades francesas a fornecerem informações complementares, não só sobre o dispositivo fiscal notificado, mas também sobre o procedimento de cessão, pelos grandes portos marítimos, das ferramentas, equipamentos e instalações específicas de manutenção portuária. A pedido das autoridades francesas, o prazo de resposta foi prorrogado até 9 de Fevereiro de 2009.

(4) Em 28 de Janeiro de 2009, foi realizada uma reunião entre as autoridades francesas e os serviços da Comissão. Por carta de 10 de Fevereiro de 2009, as autoridades francesas enviaram informações complementares à Comissão.

(5) Por carta de 9 de Abril de 2009 (D/2165), a Comissão notificou as autoridades francesas da sua Decisão de 8 de Abril de 2009 de dar início ao procedimento formal de exame, em aplicação do artigo 108.º, n.º 2, do TFUE. Essa decisão foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* [5]. Por um lado, a decisão da Comissão incide sobre o dispositivo fiscal notificado, por outro, sobre o procedimento de cessão de ferramentas, equipamentos e instalações específicas de manutenção portuária. Nessa decisão, a Comissão insta a França e as partes interessadas a apresentarem as suas observações num determinado prazo.

(6) A Comissão recebeu, em 11 de Maio de 2009 (A/18191), as observações das autoridades francesas. Recebeu igualmente, no prazo fixado, as observações de uma parte interessada, nomeadamente a organização dos portos marítimos europeus (a seguir designada «ESPO»). Por ofício de 16 de Julho de 2009 (D/60307), as observações da ESPO foram comunicadas às autoridades francesas que as comentaram por carta de 27 de Agosto de 2009 (A/28446).

[1] JO L 1 de 3.1.1994, p. 3.
[2] JO C 122 de 30.5.2009, p. 16.
[3] Com efeitos a partir de 1 de Dezembro de 2009, os artigos 87.º e 88.º do Tratado CE passaram a ser os artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). Nos dois casos, as disposições são, em substância, idênticas. Para efeitos da presente decisão, deve entender-se que as referências aos artigos 107.º e 108.º do TFUE são, quando apropriado, referências aos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE.
[4] JORF n.º 0156, 5.07.2008.
[5] JO C 122 de 30 de Maio de 2009, p. 16.

(7) Em 30 Novembro 2009, foi realizada uma reunião entre as autoridades francesas e os serviços da Comissão. Por cartas de 25 de Janeiro de 2010 (A/3263) e de 24 de Março de 2010 (A/5136), as autoridades francesas enviaram informações complementares à Comissão.

(8) Por carta de 9 de Junho de 2010 (D/7519), no quadro da reforma da taxa profissional que teve lugar em França, a Comissão solicitou às autoridades francesas que facultassem informações complementares. Nessa carta, a Comissão pretendia obter esclarecimentos quanto à incidência da supressão da taxa profissional no dispositivo notificado, bem como no procedimento.

(9) Por carta de 2 de Julho de 2010, as autoridades francesas solicitaram uma prorrogação do prazo de resposta que lhes tinha sido fixado. A resposta das autoridades francesas foi transmitida à Comissão por carta de 4 de Agosto de 2010 (A/11533).

(10) Nessa carta, as autoridades francesas informaram a Comissão de que retiravam da sua notificação a parte referente ao aspecto fiscal sobre a possibilidade de as colectividades locais responsáveis pela gestão dos portos marítimos isentarem da taxa profissional as empresas de manutenção durante um período máximo de seis anos. Com efeito, essa medida previa a possibilidade de não ser considerado no cálculo da taxa profissional, em determinadas condições e de 2010 a 2015, o valor locativo das ferramentas, dos equipamentos e das instalações específicas de manutenção portuária. Ora, essa possibilidade que deixou de ter qualquer pertinência no contexto da supressão da taxa profissional foi, aliás, revogada pela Lei das finanças de 2010.

(11) No que diz respeito à vertente fiscal da notificação relativa à redução degressiva e limitada no tempo do valor locativo que serve para o estabelecimento dos impostos locais dos operadores privados, que inclui as ferramentas, os equipamentos e as instalações dos grandes portos marítimos, as autoridades francesas assinalaram nessa carta de 2 de Julho de 2010 que a referida redução também era aplicável à contribuição predial das empresas sujeitas à contribuição económica territorial ([6]), que veio substituir a taxa profissional. Neste contexto, as autoridades francesas informaram a Comissão sobre a identidade das quatro empresas beneficiárias ([7]) desta medida e sobre o montante das vantagens em matéria fiscal de que cada uma delas poderia beneficiar.

(12) Da avaliação actualizada das vantagens fiscais destaca-se, em relação a três das empresas em causa uma isenção fiscal inferior ao limite máximo de 200 mil euros durante um período consecutivo de três exercícios fiscais definido pelo Regulamento (CE) n.º 1998/2006 da Comissão, de 15 de Dezembro de 2006, relativo à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado aos auxílios *de minimis* ([8]). O mesmo não acontecia em relação à quarta empresa em causa.

(13) Neste contexto e na sequência de vários contactos com a Comissão, as autoridades francesas decidiram limitar a vantagem concedida às empresas em aplicação da medida mencionada no considerando 11 ao limite máximo e nas condições previstas pelo Regulamento (CE) n.º 1998/2006.

(14) Assim, por carta de 20 de Janeiro de 2011, as autoridades francesas informaram a Comissão sobre a adopção do artigo 36.º da lei n.º 2010-1658, de 29 de Dezembro de 2010, que rectifica a Lei das Finanças para 2010 ([9]), que faz depender o benefício da redução degressiva fiscal prevista no quadro da reforma portuária do cumprimento do Regulamento (CE) n.º 1998/2006. As autoridades francesas informaram igualmente a Comissão sobre a retirada da sua notificação em relação a este último aspecto fiscal da reforma portuária.

(15) A Comissão toma nota da retirada, pelas autoridades francesas, da notificação no que diz respeito ao conjunto do dispositivo fiscal notificado. A presente decisão só diz respeito ao procedimento de cessão das ferramentas, dos equipamentos e das instalações específicas de manutenção portuária que foi objecto da decisão da Comissão de 8 de Abril de 2009. A presente decisão não incide nas condições de exploração das ferramentas, dos equipamentos e das instalações específicas de manutenção portuária antes ou depois da sua cessão.

2. DESCRIÇÃO DA MEDIDA EM CAUSA

2.1. Elementos contextuais

(16) A medida em causa inscreve-se no quadro da reforma portuária, objecto da Lei relativa à Reforma Portuária ([10]). O objectivo desta reforma consiste em melhorar os desempenhos/resultados e a competitividade dos portos marítimos franceses (Dunquerque, Le Havre, Nantes Saint Nazaire, La Rochelle, Bordéus e Marselha).

([6]) Por força da lei n.º 2009-1673, de 30 de Dezembro de 2009, das finanças para 2010 (JORF n.º 0303 de 31.12.2009), é instituída uma contribuição económica territorial composta por uma cotização predial das empresas e uma cotização sobre o valor acrescentado das empresas.

([7]) A Société d'Équipement du Terminal de Normandie (SETN), a Générale de Manutention Portuaire (GMP), a Compagnie Nouvelle de Manutention Portuaire (CNMP) e a STMC6.

([8]) JO L 379 de 28.12.2006, p. 5.

([9]) Esta disposição, que altera o artigo 1518 A bis do code général des impôts relatif à l'établissement des impôts locaux (código geral dos impostos relativo ao estabelecimento dos impostos locais), entrou em vigor em 1 de Janeiro de 2011 e aplica-se, por conseguinte, a partir do primeiro ano de isenção. O referido artigo 1518ºA bis é completado com o seguinte parágrafo: «Le bénéfice de la réduction est subordonné au respect du règlement (CE n.º 1998/2006 de la Commission du 15 décembre 2006 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité aux aides de minimis.» (O benefício da redução depende do cumprimento do Regulamento (CE) n.º 1998/2006 da Comissão, de 15 de Dezembro de 2006, relativo à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado aos auxílios de minimis.)

([10]) Loi n.º 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire (ver nota-de-rodapé n.º 4).

(17) Neste contexto, a Lei relativa à Reforma Portuária visa:

— redefinir as missões dos portos autónomos que na França metropolitana passam a ser classificados «grands ports maritimes» (grandes portos marítimos) ([11]);

— modernizar a governação dos grandes portos marítimos;

— organizar a coordenação entre portos de uma mesma orla marítima ou situados no mesmo eixo fluvial;

— simplificar e racionalizar a manutenção portuária segundo o modelo dos principais portos europeus com a criação de operadores integrados de terminais responsáveis pelo conjunto das operações de manutenção.

(18) As missões dos grandes portos marítimos devem ser recentradas nas actividades básicas (segurança intrínseca (safety) e extrínseca (security) e polícia portuária) e nas funções relacionadas com a organização do sector portuário. Em contrapartida, os operadores integrados de terminais serão responsáveis pelo conjunto das operações de manutenção, a fim de melhorar a eficácia dessas actividades.

(19) As autoridades francesas especificaram que a transferência para operadores privados das actividades de manutenção portuária que os grandes portos marítimos ainda exercem através de um procedimento de cessão dos equipamentos nos grandes portos marítimos inscrevia-se neste contexto de simplificação e racionalização da manutenção portuária. Informaram também que a reforma aproxima o sistema francês do modelo europeu em que as funções da autoridade portuária e as do operador portuário são claramente distintas e em que este último é muito frequentemente uma empresa privada.

2.2. **O procedimento de cessão dos equipamentos**

(20) Os grandes portos marítimos deixam de explorar as ferramentas, os equipamentos e as instalações específicas de manutenção portuária (a seguir designados, os equipamentos de manutenção) que cedem às empresas privadas segundo um procedimento de venda descrito no artigo 9.º da Lei relativa à Reforma Portuária.

(21) Nos termos dessa disposição ([12]), o procedimento de venda dos equipamentos de manutenção e de cessão dos direitos reais que lhes estão associados decompõe-se em várias fases:

— numa primeira fase, o grande porto marítimo negoceia as modalidades de transferência dos equipamentos de manutenção com os operadores que utilizam regularmente os serviços do porto ou que tenham feito investimentos significativos no terminal;

— quando não há operadores presentes ou caso as negociações não sejam bem sucedidas, no prazo de três meses, o grande porto marítimo lança um convite à apresentação de candidaturas no quadro de um procedimento transparente e não discriminatório;

— quando o convite à apresentação de candidaturas não tem resultados positivos, e desde que o projecto estratégico do grande porto marítimo o preveja, o porto pode criar uma filial à qual será confiada a actividade em questão. No termo de um período de cinco anos, deve ser organizado um novo convite à apresentação de candidaturas. Na sequência do convite à apresentação de candidaturas, devem ser celebradas convenções de terminal com os operadores seleccionados.

([11]) Na sequência desta reforma, os portos marítimos serão classificados em duas categorias: os grandes portos marítimos, herdeiros dos antigos portos autónomos, e os outros portos de comércio designados «décentralisés» (descentralizados), dependentes das colectividades locais.

([12]) I. — O procedimento de venda dos equipamentos mencionado no artigo 7.º e a cessão dos direitos reais que lhes estão associados, é o seguinte: 1° Se um ou mais operadores já realizaram um investimento no terminal ou, na qualidade de utilizadores regulares dos equipamentos, trataram um tráfego significativo nesse terminal, as negociações para a transferência são conduzidas, a pedido, com os mesmos; 2° No caso de ausência dos operadores definidos no ponto 1°, ou se as negociações não tiverem tido êxito num prazo de três meses a contar da adopção do projecto estratégico ou do decreto mencionados no artigo 8.º, o grande porto marítimo lança um convite à apresentação de candidaturas. Em seguida, negoceia livremente com os candidatos, que são seleccionados no âmbito de um procedimento transparente e não discriminatório. No termo dessa negociação, o grande porto marítimo escolhe o operador com o qual é celebrada uma convenção de terminal. Essa convenção, que equivale a uma autorização de ocupação do domínio público, pode prever objectivos de tráfego; 3° Se o convite à apresentação de candidaturas mencionado no ponto 2° não obtiver resultados positivos, e sempre que o projecto estratégico o preveja, o grande porto marítimo confia a actividade a uma filial por um período não superior a cinco anos. No termo desse período, o estabelecimento procede a um novo convite à apresentação de candidaturas. No caso de convite à apresentação de candidaturas sem resultados positivos, a actividade continua a ser exercida pela filial, desde que o projecto estratégico o preveja. O processo acima descrito será renovado o número de vezes que for necessário, num prazo que não exceda cinco anos de cada vez, até que um convite à apresentação de candidaturas tenha resultados positivos.

(22) Nos termos do artigo 9.º da Lei relativa à Reforma Portuária, uma comissão nacional independente, a saber, a comissão nacional de avaliação das cessões de equipamentos portuários (a seguir designada «CNECOP») está encarregada de zelar pelo bom funcionamento e pela transparência do procedimento de cessão dos equipamentos ([13]). Compete-lhe emitir um parecer sobre a avaliação dos bens antes da sua cessão. Neste contexto, a referida comissão deve ter em conta o equilíbrio económico e as perspectivas de desenvolvimento da actividade. Para efeitos desta avaliação, a CNECOP pode igualmente recorrer a um perito para estimar o valor dos bens.

(23) Os pareceres da CNECOP são emitidos com base em projectos de actos de cessão que devem constar obrigatoriamente do processo apresentado pelos presidentes da comissão executiva (*directoire*) dos grandes portos marítimos em aplicação do artigo 9.º da Lei relativa à Reforma Portuária. Estes projectos mencionam a descrição dos equipamentos a ceder, os respectivos preços de venda, assim como as condições do seu financiamento.

(24) Nenhum acto definitivo de cessão pode ser assinado sem parecer prévio da CNECOP. Trata-se de um parecer simples (não vinculativo) publicado ao nível nacional e local.

(25) A CNECOP inclui nos seus membros um magistrado do Tribunal de Contas, um representante das colectividades locais e uma personalidade qualificada escolhida devido às suas competências no domínio portuário. A função de membro da CNECOP é incompatível com outras funções de responsabilidade nas instâncias de direcção ou de fiscalização dos grandes portos marítimos ou empresas de manutenção que pretendem adquirir equipamentos públicos, durante todo o mandato e durante um prazo de cinco anos após a cessação desse mandato.

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

(26) Na sua decisão de 8 de Abril de 2009, a Comissão considerou que não se podia excluir que a cessão dos equipamentos de manutenção no âmbito do procedimento por ajuste directo incorporasse elementos de auxílios. A este respeito, a Comissão concluiu que o parecer do CNECOP não é vinculativo. Ora, na ausência deste carácter vinculativo, a Comissão encontra toda a legitimidade para expressar dúvidas quanto ao facto de os bens poderem ser vendidos ao preço do mercado. A Comissão interrogou-se também sobre a independência dos membros da CNECOP.

(27) Quanto ao exame da compatibilidade deste procedimento de cessão dos equipamentos de manutenção com o mercado interno, a Comissão considerou que nenhuma das derrogações previstas no artigo 107.º, n.ºs 2 e 3, do TFUE parece ser aplicável no presente caso.

(28) Em consequência, a Comissão decidiu proceder à abertura do procedimento formal de investigação, a fim de esclarecer as suas dúvidas quanto à qualificação da cessão dos equipamentos de manutenção como auxílio estatal e quanto à compatibilidade desta medida com o mercado interno.

4. COMENTÁRIOS DAS AUTORIDADES FRANCESAS

(29) No que se refere à natureza do parecer emitido pela CNECOP, as autoridades francesas lembram que esta última é constituída por quatro membros independentes entre os quais o Presidente, designado entre os magistrados do Tribunal de Contas pelo seu Primeiro Presidente e que a referida comissão/CNECOP emite um parecer sobre os dossiês de cessão dos equipamentos públicos que lhe transmitem os presidentes das comissões executivas (*directoires*) dos grandes portos marítimos. Esses dossiês incluem uma descrição do procedimento por ajuste directo aplicado, a lista dos bens cedidos, o projecto de acto de cessão, indicando, em especial, o preço de venda previsto, bem como as condições previstas de exploração do terminal.

(30) Recordam igualmente que a CNECOP tem, nomeadamente, a missão de garantir, em conformidade com o artigo L. 3211-18 do code général de la propriété des personnes publiques (código geral da propriedade das entidades públicas), que os equipamentos públicos não serão cedidos «ni à titre gratuit, ni à un prix inférieur à la valeur vénale» (nem a título gratuito, nem a um preço inferior ao valor venal, respondendo assim à exigência de cessão dos bens públicos ao preço do mercado.

(31) Acrescentam que esta comissão emite um parecer simples que será tornado público a fim de prevenir toda e qualquer cessão a um preço inferior ao do mercado e comprometem-se a diligenciar para que esse parecer seja publicado no boletim oficial do Ministério da ecologia, da energia, do desenvolvimento sustentável e do ordenamento do território no sítio Internet do Ministério, bem como ao nível local, por afixação, em todos os grandes portos marítimos. As autoridades francesas afirmam que, além disso, enviarão uma carta a cada presidente da comissão executiva (directoire) dos grandes portos marítimos - cujo director é responsável pela preservação dos interesses do porto - recordando as modalidades de funcionamento da CNECOP, assim como as regras de cessão dos bens públicos que deverão cumprir obrigatoriamente.

(32) As autoridades francesas acrescentam neste contexto que, em conformidade com o artigo L. 313-6 do code des juridictions financières (código das jurisdições financeiras), os presidentes da comissão executiva estão sujeitos a uma coima de um montante que poderá atingir o dobro do montante do vencimento ou salário ilíquido anual que lhes era atribuído à data da infracção por qualquer vantagem injustificada que tenham tentado obter ou atribuir a outrem, quer essa vantagem seja pecuniária ou em espécie, e da qual resulte um prejuízo para o Tesouro Público, a colectividade ou o organismo interessado.

([13]) As modalidades de funcionamento da CNECOP estão definidas nos artigos 6.º e 7.º do decreto n.º 2008-1032, de 9 de Outubro de 2008, de execução da Lei relativa à Reforma Portuária e estabelecem várias disposições em matéria portuária.

(33) As autoridades francesas comprometem-se, além disso, a notificar à Comissão Europeia, antes da assinatura da acta da cessão, qualquer decisão de um presidente da comissão executiva de um grande porto marítimo que derrogue o parecer da CNECOP.

(34) No que diz respeito à competência e à independência dos membros da CNECOP, as autoridades francesas transmitem à Comissão o respectivo *curriculum vitae* dos quatro membros da CNECOP, entre os quais o do presidente e indicam em detalhe as qualificações de cada um dos seus membros relativamente às competências da CNECOP. Segundo as autoridades francesas, estas personalidades foram todas propostas tendo em conta o seu conhecimento dos processos de transferência e de privatização ou a sua experiência no domínio portuário, tal como demonstram os respectivos *curricula vitae*.

(35) As autoridades francesas recordam, nomeadamente, que a independência dos magistrados do Tribunal de Contas relativamente ao poder legislativo e ao poder executivo é garantida pela Constituição de 4 de Outubro de 1958, e confirmada pela decisão do Conselho Constitucional 2001-448 DC, de 25 de Julho de 2001 e que a dos parlamentares relativamente ao poder executivo é garantida pelo artigo 16 da Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão, de 26 de Agosto de 1789, que consagra o princípio da separação dos poderes, e figura no preâmbulo da Constituição de 4 de Outubro de 1958.

(36) Além disso, as autoridades francesas notam que, em conformidade com o artigo 6.º do decreto n.º 2008-1032, de 9 de Outubro de 2008, de execução da lei n.º 2008-660 ([14]), existem regras de incompatibilidade que constituem uma garantia suplementar de independência dos membros da CNECOP e se impõem aos seus membros durante toda a duração do seu mandato e durante um período de cinco anos após a data de cessação desse mandato:

— com qualquer mandato de membro do conselho de administração, da comissão executiva (*directoire*) e do conselho de fiscalização de uma sociedade de manutenção portuária, que se tenha tornado adquirente de equipamentos portuários públicos, bem como com o exercício de actividade retribuída por parte de tal empresa; e

— com qualquer mandato de membro do conselho de fiscalização ou da comissão executiva (*directoire*) de um grande porto marítimo.

(37) Por último, recorda-se que as competências de peritagem da CNECOP pode ser reforçada, dado que o artigo 7.º do decreto n.º 2008-1032, de 9 de Outubro de 2008, (já citado), prevê a possibilidade de se recorrer a um perito a fim de estimar com mais rigor o valor dos bens, antes da sua cessão às empresas de manutenção.

([14]) JORF n.º 0237, 10.10.2008.

(38) À luz do que precede, as autoridades francesas consideram que os procedimentos de cessão previstos pela Lei relativa à Reforma Portuária consagram todas as garantias suficientes para assegurar que a cessão dos equipamentos de manutenção portuária e dos direitos reais que lhes são inerentes se realizará a preços de mercado e, por conseguinte, não encobrirá nenhum elemento de auxílio estatal.

5. COMENTÁRIOS DA PARTE INTERESSADA E COMENTÁRIOS DAS AUTORIDADES FRANCESAS SOBRE OS COMENTÁRIOS DA PARTE INTERESSADA

(39) A ESPO alega, em apoio da posição das autoridades francesas, que a reforma em causa, que instaura o modelo dito «landlord model», contribui para a melhoria da competitividade dos portos franceses, bem como do desempenho global dos portos europeus. A transferência das actividades de manutenção portuária pelos grandes portos marítimos para operadores privados modernizará, com efeito, a governação dos grandes portos marítimos franceses, adaptando-os ao modelo mais generalizado na União Europeia e no mundo.

(40) Atendendo à complexidade de tal reforma, bem como às suas implicações sociais e financeiras, a ESPO assinalou que o acompanhamento do Estado-Membro envolvido numa reforma desta envergadura é frequentemente o único meio de a tornar aceitável pelo conjunto dos intervenientes.

(41) Embora não pretenda apresentar qualquer apreciação pormenorizada quanto à qualificação das medidas em causa como auxílio estatal, a ESPO releva que as condições para a avaliação dos equipamentos são de natureza a garantir que a sua cessão se realizará ao preço de mercado.

(42) As autoridades francesas tomam nota das observações da ESPO.

6. APRECIAÇÃO DA MEDIDA

(43) Na sequência do procedimento formal de investigação aberto com base no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE e tendo em conta os argumentos apresentados neste contexto pelas autoridades francesas e pela parte interessada, a Comissão considera que a medida em causa não constitui um auxílio estatal na acepção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(44) De acordo com o n.º 1 do artigo 107.º do Tratado, «são incompatíveis com o mercado comum, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções».

(45) A qualificação de uma medida nacional como auxílio estatal implica que sejam preenchidas as seguintes condições cumulativas: 1) a medida em questão confira uma vantagem através de recursos estatais, 2) essa vantagem seja selectiva e 3) a medida em causa falseie ou ameace falsear a concorrência e seja susceptível de afectar as trocas comerciais entre Estados-Membros ([15]).

(46) Antes de mais, refira-se que, no presente contexto, a fim de excluir qualquer vantagem, os bens públicos envolvidos, a saber, os equipamentos de manutenção portuária, devem ser vendidos ao preço de mercado.

(47) A este respeito, a Comissão observa que a venda de equipamentos de manutenção portuária não se efectua no quadro de um concurso público aberto, transparente, não discriminatório e sem condições, visto que é somente se as negociações directas não forem bem sucedidas com os operadores já presentes, ou se não se apresentar nenhum operador, que um tal processo é estabelecido (ver considerando 20).

(48) Todavia, a Comissão verifica que, na venda por ajuste directo, o procedimento proposto prevê a instituição de uma comissão nacional de avaliação dos bens cedidos, a CNECOP. A Comissão observa que, antes da cessão, a CNECOP tem de emitir um parecer público sobre o valor dos bens que são objecto de venda.

(49) No âmbito da sua decisão de 8 de Abril de 2009 de abertura do procedimento de investigação formal, a Comissão salientou que tendo em conta que o parecer emitido pela CNECOP não era vinculativo, não se podia excluir que os bens fossem vendidos a um preço inferior ao preço de mercado.

(50) Tendo em conta as dúvidas expressas pela Comissão, as autoridades francesas informaram-na, por cartas de 20 de Janeiro de 2010 e de 24 de Março de 2010, do envio, pelo director dos serviços de transporte, a todos os presidentes da autoridade portuária (*directoire*) dos grandes portos marítimos, de ofícios datados de 16 de Março de 2009 e 18 de Janeiro de 2010, clarificando o quadro das negociações para a cessão dos equipamentos de manutenção portuária e especificando as condições a cumprir para efeitos dessa cessão.

(51) Nos termos desses ofícios, os presidentes da comissão executiva/autoridade portuária (directoire) dos grandes portos marítimos são informados, por um lado, que a CNECOP exigirá sistematicamente aos grandes portos marítimos que mandem proceder a uma peritagem a fim de avaliar os bens a ceder. Neste contexto, exige-se que, antes de apresentar queixa à CNECOP, se proceda a uma avaliação técnica independente do valor de mercado dos equipamentos portuários, realizada por um gabinete de peritagem independente, que deverá figurar no dossiê apresentado à CNECOP.

(52) Os presidentes da autoridade portuária (*directoire*) dos grandes portos marítimos são, por outro lado, informados de que embora a lei não lhes confira o carácter de um parecer favorável, não podem ser ignorados, não podendo ser assinado nenhum acto de cessão que derrogue o parecer emitido pela CNECOP. Assim, na hipótese de um parecer negativo da CNECOP, a negociação deve ser retomada se a data de recurso à CNECOP permitir que se disponha do tempo necessário, e, se for caso disso, deve ser apresentado um novo dossiê, ou constatado o fracasso da negociação, iniciando-se um convite à apresentação de candidaturas.

(53) É igualmente indicado que os comissários de governo dos grandes portos marítimos se devem opôr sistematicamente a qualquer deliberação do conselho de fiscalização do porto que ignore um parecer da CNECOP e recorda-se aos presidentes da autoridade portuária (*directoire*) dos grandes portos marítimos as sanções a que se expõem na hipótese de conferirem uma vantagem injustificada a terceiros, no exercício das suas funções.

(54) A Comissão considera que estas disposições dirigidas aos presidentes da autoridade portuária (*directoire*) de grandes portos marítimos quanto à necessidade de mandarem proceder a uma avaliação independente dos equipamentos de manutenção a ceder e quanto ao carácter vinculativo do parecer da CNECOP são de molde a garantir que os equipamentos em causa não serão vendidos a um preço inferior ao do mercado.

(55) A Comissão observa que esta situação é, de resto, reforçada pelo facto de o parecer da CNECOP dever ser objecto de publicidade quer nacional, garantida pelas autoridades nacionais, quer local, assegurada pelos portos envolvidos. Essas publicações são, se necessário, de natureza a permitir que sejam contestadas as condições de cessão dos equipamentos de manutenção em causa.

(56) No que se refere à independência e às qualificações dos membros da CNECOP para efeitos de avaliação dos bens cedidos, as autoridades francesas transmitiram à Comissão os *curricula vitae* dos seus quatro membros, em que se inclui o do seu presidente.

(57) Há que observar a este respeito que um dos seus membros, que integra o Tribunal de Contas, foi proposto pelo Primeiro Presidente do Tribunal de Contas para presidir à CNECOP e que dispõe de uma experiência profissional directamente relacionada com os assuntos marítimos. As autoridades francesas recordam a este propósito que a independência dos magistrados do Tribunal de Contas relativamente ao poder legislativo e ao poder executivo é garantida pela Constituição de 4 de Outubro de 1958 e confirmada pela decisão do Conselho Constitucional 2001-448 DC, de 25 de Julho de 2001.

([15]) Ver, por exemplo, o acórdão do Tribunal de 10 de Janeiro de 2006, *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze* (C-222/04, Colectânea 2004, p. I-289, n.º 129).

(58) O membro da CNECOP encarregado de representar as colectividades territoriais dispõe, por seu lado, de uma experiência directamente relacionada com os portos marítimos. As autoridades francesas recordam neste contexto que a independência dos parlamentares relativamente ao poder executivo é garantida pelo artigo 16.º da Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão, de 26 de Agosto de 1789, que consagra o princípio da separação dos poderes, e figura no preâmbulo da Constituição de 4 de Outubro de 1958.

(59) Quanto aos dois membros propostos na qualidade de personalidades qualificadas, decorre claramente dos respectivos *curricula vitae* que dispõem, num caso, de competências no domínio portuário e, no outro, de competências no domínio das transferências de bens públicos.

(60) As autoridades francesas defenderam igualmente que, em conformidade com o artigo 6.º do decreto n.º 2008-1032 de 9 de Outubro de 2008 ([16]), são impostas regras de incompatibilidade aos membros da CNECOP durante todo o seu mandato e por um período de cinco anos após a data de cessação desse mandato (ver considerando 36).

(61) A Comissão constata que estas regras de incompatibilidade constituem, no caso em apreço, uma garantia suplementar da independência dos membros da CNECOP.

(62) Tendo em conta estes elementos e as circunstâncias específicas do caso em apreço, a Comissão considera que a obrigação de mandar proceder a uma estimativa do valor de mercado dos equipamentos por um gabinete de peritagem independente, estimativa em que os membros qualificados e independentes da CNECOP se devem basear para emitir um parecer vinculativo, permite, em princípio, garantir que as cessões serão efectuadas em conformidade com as condições do mercado.

(63) Mediante a estrita observância das condições e circunstâncias referidas no título 6. *Apreciação da medida*, resulta que a cessão dos equipamentos de manutenção portuária, que intervém no contexto de uma venda por ajuste directo não pode conferir uma vantagem económica aos adquirentes desse material. Inversamente, tal não seria o caso de eventuais transacções individuais que não cumprissem estritamente as referidas condições.

7. **CONCLUSÃO**

(64) À luz de todas as considerações precedentes, a Comissão

— toma nota da retirada da notificação relativa às duas medidas de acompanhamento notificadas ao abrigo da vertente fiscal da reforma portuária e identificadas no considerando 2 desta decisão;

— considera que o procedimento de cessão de ferramentas, equipamentos e instalações específicas de manutenção portuária que tenham igualmente sido objecto da Decisão da Comissão de 8 de Abril de 2009, e descrito nos considerandos 16 a 25 da presente decisão, não constitui um auxílio estatal na acepção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A medida de transferência de equipamento de manutenção portuária para operadores privados que a França tenciona aplicar no quadro da reforma portuária prevista na lei n.º 2008-660, de 4 de Julho de 2008, não constitui um auxílio nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

A aplicação da referida medida é, por conseguinte, autorizada.

Artigo 2.º

A República Francesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 29 de Junho de 2011.

Pela Comissão
Joaquín ALMUNIA
Vice-Presidente

([16]) Decreto n.º 2008-1032, de 9 de Outubro de 2008, de execução da lei n.º 2008-660, de 4 de Julho de 2008, relativa à reforma portuária e que estabelece diversos procedimentos em matéria portuária.