COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN
de 22 de diciembre de 1999
sobre la ayuda que Francia contempla aplicar en favor del sector portuario francés

[notificada con el número C(1999) 5204]

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2000/410/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 88,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62,

Tras haber solicitado a los interesados que presentaran sus observaciones en relación con dichas disposiciones [1], y examinadas dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

I. **PROCEDIMIENTO**

(1) Mediante carta de 25 de mayo de 1998, Francia notificó a la Comisión su régimen de ayudas en favor del sector portuario francés y le proporcionó información suplementaria mediante cartas fechadas el 31 de julio de 1998, el 6 de noviembre de 1998, el 27 de noviembre de 1998, el 26 de enero de 1999, el 16 de febrero de 1999 y el 20 de abril de 1999.

(2) Mediante carta de 14 de junio de 1999, la Comisión informó a Francia de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE en relación con este régimen de ayudas.

(3) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* [2]. La Comisión instó a las partes interesadas a presentar sus observaciones.

(4) La Comisión ha recibido esas observaciones de los interesados y las ha transmitido a Francia, dándole la oportunidad de responder. Las observaciones recibidas de Francia constan en una carta fechada el 13 de octubre de 1999.

II. **DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA**

(5) El sector portuario francés se puede caracterizar actualmente por la importante participación pública en la financiación y gestión sobre todo del equipamiento portuario pesado, por ejemplo grúas de pórtico fijas (en adelante «el equipamiento»), que manipula en parte personal empleado en el sector público. El objetivo del régimen de ayuda propuesto es hacer más eficaz la prestación de los servicios de gestión del equipamiento, completando el proceso de reestructuración comenzado en 1992 con una reforma merced a la cual las empresas estibadoras serían plenamente responsables de la prestación de estos servicios en los puertos considerados. Para lograr este objetivo es preciso modernizar y racionalizar la organización de los servicios. El régimen notificado propone una reducción de la base imponible del impuesto profesional francés a las empresas estibadoras privadas.

(6) Según lo notificado por Francia, la reducción fiscal propuesta afectaría a 23 puertos franceses (véase el anexo de la presente Decisión), donde operan actualmente unas 99 empresas estibadoras privadas. La inmensa mayoría de estas empresas son pequeñas y medianas empresas (PYME). Las autoridades francesas también han expresado su deseo de que el régimen propuesto atraiga inversiones extranjeras de empresas no francesas que puedan estar interesadas en establecerse en esos puertos. Poseen y financian actualmente el equipamiento las autoridades portuarias públicas, que no están

[1] DO C 233 de 14.8.1999, p. 25.
[2] Véase la nota 1.

sometidas al impuesto profesional. El equipamiento se alquila en general a empresas estibadoras privadas que llevan a cabo el cargamento y la descarga de los fletes en los puertos.

(7) El impuesto profesional es un impuesto local recaudado y fijado por las autoridades locales (el nivel del impuesto puede así variar según las colectividades locales). La base imponible se calcula a partir de tres factores: i) el valor de alquiler de la propiedad (*immeubles*), ii) el 16 % del valor de nueva adquisición de equipamiento (*valeur d'achat à neuf*), y iii) el 18 % de la masa salarial bruta. El régimen propuesto en favor de las empresas estibadoras afectaría únicamente al inciso ii), es decir, a la adquisición de equipamiento, que se excluiría de la base impositiva en el caso de las estibadoras privadas. Este régimen prevé, por una parte, una reducción fiscal aplicable a la transferencia y la renovación del equipamiento existente y, por otra, a la adquisición de equipamiento, nuevo y adicional en los puertos de Le Havre y Dunkerque.

(8) El régimen propuesto forma parte de una reforma iniciada en 1992 por la que los trabajadores portuarios, que antes empleaba el sector público, pasaron a ser empleados de empresas estibadoras privadas. A este efecto se había elaborado un plan social en aquella época. Desde la introducción de la reforma, el número de trabajadores portuarios en los puertos franceses ha disminuido un 50 %. Según las autoridades francesas, las empresas estibadoras también han contribuido con más de 1 000 millones de francos franceses a la financiación de los planes sociales para los trabajadores portuarios, mientras que quedan aún por pagar aproximadamente 500 millones hasta el año 2006. Para acabar este proceso en lo que se refiere a la mano de obra, el régimen actualmente bajo examen también implica la transferencia del sector público al privado de la responsabilidad del personal restante, especialmente los maquinistas de grúas participantes en las actividades estibadoras. El objetivo es que las empresas estibadoras privadas asuman la plena responsabilidad del equipamiento y de los recursos humanos necesarios para las operaciones estibadoras en los puertos franceses.

(9) Según las autoridades francesas, la reducción de la carga del impuesto profesional es un incentivo para transferir progresivamente la propiedad y gestión del equipamiento existente de manos públicas a privadas y para fomentar las inversiones en su renovación. La transferencia a las distintas empresas estibadoras se llevaría a cabo previo pago que cubriría por lo menos el valor residual (*valeur net comptable*) y mediante concursos públicos. La reducción fiscal se liga de esta manera a la disposición de las empresas estibadoras a invertir en equipamiento portuario, principalmente propiedad pública en la actualidad.

(10) La reducción fiscal propuesta se relaciona con el valor de nueva adquisición de equipamiento. En el caso del equipamiento portuario afectado, el volumen de la inversión que debe hacerse durante el período 2000-2004 asciende a 2 800 millones de francos franceses, de los cuales 2 100 millones se destinan a la sustitución del equipamiento existente por otro con más prestaciones, mientras que 700 millones se destinan a la adquisición de equipamiento de estibación nuevo y adicional en los puertos de Le Havre y Dunkerque. El importe total de reducción fiscal que se concedería a través del régimen se cifra, tras los datos presentados por las autoridades francesas en su carta de 20 de julio de 1999, en 368,350 millones de francos franceses, que se desembolsarían durante el período 2000-2006. En relación con el valor de la inversión, las autoridades francesas concluyen que la intensidad de la ayuda del régimen, expresada como porcentaje de ese valor, es del 13,15 %.

III. OBSERVACIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

(11) Mediante carta de 14 de septiembre de 1999, el Gobierno del Reino Unido presentó sus observaciones, que expresan esencialmente su acuerdo con la decisión de la Comisión de incoar el procedimiento oficial de investigación en este caso. Al Reino Unido le preocupa la ayuda propuesta a la compra de equipamiento nuevo y adicional en Le Havre y Dunkerque, pues esto crearía una capacidad excesiva que distorsionaría la competencia con otros puertos europeos.

IV. COMENTARIOS DE FRANCIA

(12) La Comisión envió las observaciones del Gobierno del Reino Unido a Francia mediante carta de 22 de septiembre de 1999, a la que contestaron las autoridades francesas mediante carta de 13 de octubre de 1999.

V. EVALUACIÓN DEL RÉGIMEN DE AYUDA

1. Fundamentos jurídicos

(13) De conformidad con el apartado 1 del artículo 87 del Tratado, «serán incompatibles con el mercado común, en la medida que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones». Como se declara en la decisión de incoar el procedimiento, el régimen de ayuda notificado se debe considerar ayuda estatal de conformidad con el apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE, pues el régimen se financia a través de recursos del Estado, supondrá una carga para el presupuesto nacional y es selectivo en su aplicación.

(14) Aunque el régimen propuesto se refiere a un sector específico, el respaldo público sólo beneficiaría a las empresas estibadoras situadas en los 23 puertos seleccionados, que se responsabilizarían del equipamiento existente y de su renovación. Esta selección no está justificada por «la naturaleza o la economía del sistema». Las autoridades francesas no han facilitado pruebas en ese sentido ([1]) (véanse los puntos 12 y 23 de la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas sobre ayudas estatales a las medidas relacionadas con la fiscalidad directa de las empresas).

(15) Por último, en este sector las empresas estibadoras compiten por el tráfico con empresas estibadoras del mismo puerto o de otros puertos. Según el destino final de la carga, a menudo puede existir una posibilidad de elección entre diferentes puertos para cargar y descargar. En el caso que nos ocupa, como las empresas estibadoras de los 23 puertos concernidos se encuentran en muchos casos en competencia, real o potencialmente, con otras de otros puertos franceses y comunitarios, puede resultar afectado el comercio entre Estados miembros.

(16) Las autoridades francesas sostienen, por otro lado, que el impuesto profesional existe únicamente en Francia y que la ayuda es necesaria pasa compensar a las empresas estibadoras francesas por la desventaja que supone dicho impuesto frente a sus competidoras europeas. Sin embargo, incluso si el régimen en cuestión aproximara los costes de las empresas estibadoras correspondientes a los de sus competidores en los demás Estados miembros, lo que no se ha demostrado, eso no cambia el hecho de que la financiación tiene un carácter de ayuda.

2. **Compatibilidad**

(17) En cuanto a la compatibilidad de la ayuda estatal con el mercado común, la ayuda estará prohibida salvo si puede acogerse a alguna exención específica fijada en el Tratado. En este caso particular, la ayuda no parece poder acogerse a ninguna de las exenciones contempladas en el apartado 2 del artículo 87 del Tratado. El artículo 86 del Tratado tampoco es aplicable, pues los servicios de estibación no pueden considerarse servicios de interés económico general [véase la sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 10 de diciembre de 1991, asunto C-179/90: Merci convenzionali porto di Genova contra Gabrielli ([2]). A la luz del apartado 3 del artículo 87 del Tratado, la ayuda no puede acogerse a las exenciones previstas en las letras a) y b) del apartado 3 del artículo 87. Tampoco el régimen propuesto se dirige a facilitar el desarrollo de determinadas regiones económicas según lo establecido en la letra c) al afectar más bien a un sector concreto. Sin embargo, la exención de conformidad con la letra c) del apartado 3 del artículo 87 referente a «las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios comerciales en forma contraria al interés común» puede ser aplicable en este caso.

(18) En cuanto a la posibilidad de aplicar las Directrices horizontales al régimen de ayuda propuesto, la Comisión ha analizado las que serían susceptibles de serlo: las Directrices sobre las ayudas de estado de finalidad regional ([3]) y las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis ([4]). Las Directrices regionales sólo cubrirían las empresas situadas en regiones subvencionables; además, excluirían explícitamente las ayudas a inversiones iniciales en activos móviles del sector deI transporte. La aplicación de las Directrices en materia de reestructuración tampoco sería posible porque, de acuerdo con ellas, las empresas estibadoras privadas beneficiarias de la ayuda no se encuentran en dificultades financieras. Por lo tanto, ninguna de estas directrices parece cubrir el régimen de ayudas propuesto.

(19) Por todo lo expuesto, la Comisión ha decidido examinar la compatibilidad del régimen de ayudas propuesto con la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado.

(20) El régimen propuesto implica una reducción fiscal que facilitará la transferencia y la sustitución del equipamiento existente con el fin de modernizar y racionalizar los servicios, así como la adquisición de equipamiento nuevo y adicional en los puertos de Le Havre y Dunkerque con el fin de aumentar la capacidad. La Comisión considera que deberían distinguirse los dos tipos de inversiones, ya que persiguen objetivos diferentes.

Por lo que se refiere al equipamiento existente, las autoridades francesas sostienen que el régimen de ayuda propuesto facilitará la transferencia de su propiedad y responsabilidades de gestión de manos públicas a privadas. El régimen de ayuda prevé estimular la modernización y la racionalización de la prestación de servicios de estibación que afecta al rendimiento global de los

([1]) DO C 384 de 10.12.1998, p. 3.
([2]) Rec. 1991, p. I-5889.
([3]) DO C 74 de 10.3.1998, p. 4.
([4]) DO C 283 de 19.9.1997, p. 2.

puertos. El hincapié en el equipamiento se deriva del hecho de que la ayuda está vinculada a una inversión en equipamiento, uno de los tres elementos que determinan la base imponible. Además, la transferencia prevista del equipamiento existente se llevará a cabo de manera transparente y no discriminatoria mediante concursos públicos, a las cuales los competidores también podrán licitar por el equipamiento. Por consiguiente, es probable que el precio pagado por la transferencia del equipamiento existente del sector público al privado refleje el precio del mercado.

(21) Dicha transferencia coincide con la tendencia de la política comunitaria en relación con el sector portuario, según se deduce del Libro Verde de los puertos y la infraestructura marítima ([1]), a desplazar la prestación de servicios comerciales de estibación de manos públicas a empresas privadas para aumentar la eficiencia. Con este fin se han llevado a cabo reformas en varios Estados miembros para adaptar los puertos a los nuevos requisitos derivados del desarrollo tecnológico y de la competencia más intensa en el sector. La Comisión ha considerado en el pasado las ayudas estatales en apoyo de tales reformas y de la reestructuración del sector portuario compatibles con el mercado común, como fue el caso en 1986, por ejemplo, en relación con la ayuda concedida a determinados puertos para la reducción de la mano de obra en el contexto de la reestructuración y privatización del sector estibador. Entidades públicas participan aún en la prestación de servicios estibadores en algunos puertos comunitarios por no estar abierto aún completamente a la competencia el mercado estibador a través de la legislación comunitaria. El régimen propuesto ayudará a las empresas estibadoras privadas a adaptarse a un mercado que se está abriendo a la competencia sin provocar por ello distorsiones y a este efecto contribuirá al desarrollo económico del sector. Teniendo en cuenta lo dicho anteriormente, se puede considerar que el objetivo del régimen redunda en interés de la Comunidad.

(22) En cuanto a la necesidad del régimen propuesto para cambiar gradualmente la propiedad y las responsabilidades de gestión del equipamiento existente, puede afirmarse que las fuerzas del mercado no garantizarían por sí solas este objetivo. Las empresas estibadoras privadas son reacias a asumir la responsabilidad del equipamiento sobre todo porque pasarían a estar sujetas al impuesto profesional. Tras observar que el equipamiento existente necesita renovarse mediante cuantiosas inversiones por ser en muchos casos bastante viejo y anticuado, la Comisión considera que el impuesto profesional, que se calcula basándose en el valor de nueva adquisición sería excesivamente oneroso para las empresas estibadoras, sobre todo porque éstas suelen ser PYME con recursos financieros limitados, que además deben seguir aportando fondos con destino a los planes sociales de los trabajadores portuarios.

(23) La transferencia del equipamiento existente y su sustitución subsiguiente se incluye en un proceso de modernización y racionalización y ha de considerarse como parte de un esfuerzo coherente de inversión, pues una simple transferencia de equipamiento no sería significativa, sobre todo si se trata de material anticuado. En este contexto, puede recordarse que el coste de una grúa de pórtico fija, según lo notificado por las autoridades francesas, asciende a alrededor de 40 millones de francos franceses y su plazo de amortización es de 20 años por término medio. Junto con las carretillas puente y las máquinas extendedoras necesarias, cuyo período de utilización y amortización es de unos 10 años, la inversión total de las empresas asciende a unos 50-60 millones de francos franceses por grúa. El sector estibador tiene un gran componente de capital con inversiones a largo plazo, incluidos pagos de intereses, que precisa extenderse a lo largo del tiempo. Una reducción fiscal ligada a esas inversiones cuantiosas parece justificada en este caso particular para estimular a las empresas estibadoras a invertir, pues no se prevé que la sustitución del equipamiento existente se produzca al mismo tiempo que la transferencia sino más bien en un futuro próximo, dependiendo, por ejemplo, de la situación financiera de cada empresa.

(24) Debería también considerarse que el impacto económico de la ayuda es limitado porque la reducción fiscal propuesta solamente afecta a uno de los tres factores utilizados para calcular la base imponible. Este factor equivale a un 16 % del valor de nueva adquisición de equipamiento, mientras que las empresas estibadoras privadas estarían completamente sujetas al impuesto calculado sobre la base de los otros dos factores, es decir, el valor de alquiler de la propiedad y la masa salarial bruta. Según notificaron las autoridades francesas, la intensidad de la ayuda expresada porcentualmente con respecto al valor de la inversión ascendería a un 13 % aproximadamente. Además, teniendo en cuenta que los maquinistas de grúa se convertirán en empleados de las empresas estibadoras privadas que efectúen las inversiones, el importe del impuesto que deberá pagarse sobre la base de los sueldos proporcionados aumentará de hecho.

(25) Sin embargo, es necesario que la Comisión se asegure de que la ayuda no incida negativamente en el comercio y de que es proporcionada a los objetivos que se supone ha de alcanzar. Tras la iniciación del procedimiento que explicaba las dudas de la Comisión sobre la compatibilidad de la ayuda, las autoridades francesas modificaron

([1]) COM(97) 678 final de 10.12.1997, puntos 81 y 82.

el régimen originalmente previsto y redujeron la cantidad de 623,600 millones de francos franceses a 368,350 millones y su duración de 10 años a 7, es decir, casi la mitad. En la práctica, sin embargo, no todas las empresas que inviertan en equipamiento existente recibirán ayudas durante todo el período de vigencia del régimen. Dependiendo de su situación financiera, cada empresa empezará a invertir en momentos diferentes, y sólo se acogerá a las ayudas a partir del momento en que realice su inversión. La ayuda también pondrá a las empresas estibadoras privadas en una mayor igualdad de condiciones con las entidades públicas que operen en los puertos. La Comisión considera que la ayuda contribuirá a que el régimen portuario francés se adapte a un mercado que se está abriendo cada vez más a la competencia, sin distorsionar ésta innecesariamente. Por otra parte, una simple transferencia del equipamiento existente no tiene por qué afectar forzosamente al equilibrio de la oferta y la demanda de los servicios portuarios de que se trate. La tendencia será más bien que las empresas estibadoras privadas reemplazarán a los poderes públicos como dueñas y gestoras del equipamiento existente, incluido el hecho de asumir la responsabilidad de efectuar las inversiones necesarias. La modernización del equipamiento tras la transferencia es necesaria para garantizar la continuidad del funcionamiento de los puertos.

(26) Puesto que la mayoría de los beneficiarios de la ayuda son pequeñas empresas con menos de 50 empleados, también puede señalarse el paralelismo con las Directrices sobre ayudas a las pequeñas y medianas empresas ([1]), que se aplican a diversas formas de ayuda concedidas a las PYME. La Comisión ha solido adoptar una actitud favorable hacia las ayudas concedidas a las PYME, siempre que tales ayudas no afecten al comercio en un grado desproporcionado a sus aportaciones a la realización de los objetivos comunitarios. El régimen de ayuda en cuestión tiene el carácter de un incentivo y es necesario para garantizar los beneficios socioeconómicos y conseguir los objetivos que las fuerzas del mercado por sí solas no alcanzarían y que son, por otra parte, deseables desde el punto de vista del interés comunitario. La ayuda cesará una vez que la toma de posesión del equipamiento existente y su sustitución subsiguiente hayan finalizado, por lo que se asemeja a una ayuda de puesta en marcha, y puede considerarse proporcionada al objetivo de transferir la responsabilidad financiera del sector público a las empresas estibadoras privadas.

([1]) DO C 213 de 23.7.1996, p. 4.

(27) Por todo lo anteriormente expuesto, la influencia en el comercio es marginal, ya que no es probable que el nivel y la forma de inversión en la sustitución del equipamiento existente sean sustancialmente diferentes de las inversiones que el sector público habría efectuado, lo que respalda el hecho de que el impacto económico de la reducción fiscal es limitado, según lo explicado en el considerando 24. Al mismo tiempo, la ayuda propuesta es importante para aumentar la productividad y la eficiencia del sector portuario francés gracias a una mejor organización del trabajo. Se puede considerar que la ayuda en favor de la transferencia del equipamiento existente y a su reemplazo coincide con la política común de transportes y la política sobre las PYME. No se prevé que distorsione la competencia hasta el punto de alterar de manera palpable las condiciones de los intercambios comerciales entre empresas portuarias en forma contraria al interés común. Debería también tenerse en cuenta que no se ha planteado objeción alguna de terceros en lo que se refiere a la ayuda en favor de la transferencia del equipamiento existente tras la decisión de incoar el procedimiento. Por consiguiente, se puede considerar que la ayuda facilita el desarrollo de determinadas actividades económicas y es, por tanto, compatible con el mercado común.

(28) La Comisión considera que éste no es el caso de las inversiones en equipamiento nuevo y adicional en los puertos de Le Havre y Dunkerque con el fin de ampliar la capacidad de los mismos. En su decisión de iniciar el procedimiento formal de investigación, la Comisión expresó dudas sobre todo en relación con la ayuda propuesta para la compra de equipamiento nuevo y adicional a causa del posible aumento de la capacidad estibadora adicional, lo que puede distorsionar la demanda y el equilibrio de prestación de los servicios portuarios correspondientes. Según lo explicado en los considerandos 22 y 23, la ayuda debería limitarse en volumen y duración a lo que resulte absolutamente necesario y ser proporcionada al objetivo de transferir la responsabilidad financiera del sector público a las empresas estibadoras privadas.

(29) Los datos comunicados por las autoridades francesas confirman la información obtenida de fuentes independientes en el sentido de que el índice de utilización del equipamiento existente en los dos puertos es notablemente inferior al de los de la competencia. Los datos suministrados por las autoridades francesas con motivo de la incoación del procedimiento reflejan, por otro lado, un aumento del tráfico en Le Havre y Dunkerque

muy inferior al registrado en los puertos rivales del Mar del Norte. Hay que señalar también que el aumento del tráfico de contenedores agudiza una competencia, ya de por sí encarnizada, entre los puertos del Mar del Norte, los más grandes de Europa. Por este motivo, una ayuda concedida específicamente con el fin de aumentar la capacidad de las empresas estibadoras en cualquiera de estos puertos, en detrimento de los demás, falsearía sin duda alguna las condiciones de competencia.

(30) Hay que subrayar que una ayuda pública no puede aceptarse cuando se trata de responder a cambios en la oferta y en la demanda de servicios comerciales en los puertos, ya que en tal caso son las fuerzas del mercado las que deben reaccionar. La ayuda propuesta facilitaría a las empresas estibadoras de los dos puertos correspondientes una situación competitiva más favorable que la de sus competidores franceses y comunitarios en otros puertos. Según las autoridades francesas, la transferencia de la propiedad y de la responsabilidad del equipamiento se haría mediante concursos abiertos, que permitirían licitar a cualquier empresa interesada. Sobre todo en el caso de los grandes puertos de Le Havre y Dunkerque bien puede existir un interés por parte de otras empresas de la Comunidad en asumir esa responsabilidad. La necesidad de conceder específicamente la ayuda a empresas estibadoras en esos dos puertos para la compra de equipamiento adicional y nuevo al objeto de transferir su titularidad del sector público al privado no ha sido demostrada por las autoridades francesas. Teniendo en cuenta lo dicho anteriormente, es probable que tal ayuda afecte al equilibrio entre la oferta y la demanda debido al aumento de la capacidad estibadora adicional, distorsionando así la competencia de una manera que puede afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros en forma contraria al interés común.

(31) Como se señalaba en el considerando 11, el Gobierno del Reino Unido suscribió las dudas manifestadas por la Comisión, especialmente en lo referido a la ayuda para la compra de equipamiento nuevo y adicional en los puertos de Le Havre y Dunkerque, ya que falsería gravemente la competencia feroz entre los grandes puertos del Mar del Norte.

(32) Como consecuencia de todo lo anteriormente expuesto, la Comisión estima que la concesión de ayudas a la adquisición de equipamiento nuevo y adicional no puede ser considerada compatible con el mercado común según lo dispuesto en la letra c) del apartado 3 del artículo 87.

VI. **CONCLUSIONES**

(33) La evaluación por la Comisión llega a la conclusión de que la ayuda en favor de la transferencia del equipamiento existente y de su reemplazo, en caso necesario, facilita el desarrollo de una actividad económica y no altera las condiciones de los intercambios comerciales en forma contraria al interés común. Bajo ciertas condiciones especificadas más adelante, esta ayuda se considera por tanto compatible con el mercado común y puede acogerse a la exención prevista en la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE.

(34) Sin embargo, la Comisión habrá de supervisar la aplicación de esta decisión como condición de la aprobación de la ayuda. Según lo declarado por las autoridades francesas, la transferencia del equipamiento existente se llevará a cabo mediante procedimientos abiertos, transparentes y no discriminatorios (concurso público), pudiendo participar cualquier empresa. La ayuda no revestirá la forma de una reducción permanente y automática del impuesto profesional y quedará ligada a las inversiones que se hagan en diferentes ocasiones durante el régimen de ayuda. Cada empresa estibadora recibirá ayudas únicamente desde el momento en que realice su inversión. La ayuda podrá concederse solamente una vez por inversión. Sin embargo, el pago de esas inversiones cuantiosas se extiende a lo largo de varios años y los plazos de amortización son largos. En comparación, la duración del régimen de ayuda puede considerarse limitada, por lo que puede proporcionarse en uno o varios ejercicios fiscales cuando una empresa estibadora de cualquiera de los 23 puertos afectados se haga cargo de un equipamiento existente o lo sustituya, y durante su amortización subsiguiente, hasta el vencimiento del régimen de ayudas en 2006. La ayuda a las inversiones en equipamiento nuevo y adicional no se autoriza.

(35) Teniendo en cuenta lo anterior, las autoridades francesas presentarán a la Comisión, durante el período de aplicabilidad del régimen de ayuda, informes anuales sobre la transferencia del equipamiento existente del sector público al privado y sobre su reemplazo, incluida información sobre el procedimiento de concurso público aplicado. Este informe proporcionará concretamente datos sobre las empresas estibadoras privadas que se hagan cargo del equipamiento existente, del tipo y precio de éste y de la ayuda correspondiente concedida. También serán necesarios datos sobre las inversiones hechas para reemplazar el equipamiento existente y el importe de la ayuda concedida en virtud de dichas inversiones. Se debe presentar el primer informe en el plazo de un año a partir de la adopción de esta Decisión.

(36) La Comisión no considera que la ayuda para comprar equipamiento nuevo y adicional en los puertos de Le Havre y Dunkerque sea necesaria o proporcionada para conseguir el objetivo del régimen, es decir, la transferencia de la responsabilidad del equipamiento del sector público al privado. Además, esta ayuda afectaría forzosamente a la oferta y la demanda de servicios estibadores y es probable que su efecto perjudicial en la competencia y el comercio supere sus efectos beneficiosos.

(37) En cuanto a los importes, el valor total de la inversión en equipamiento portuario se estima en 2 800 millones de francos franceses según la notificación del Gobierno francés. Según los datos disponibles más exactos, el volumen total de reducción fiscal prevista es de 368,050 millones. Como consecuencia, la intensidad de la ayuda expresada como porcentaje del valor de inversión es del 13,14 %. Al aplicar este porcentaje sólo a las inversiones en la sustitución del equipamiento existente, es decir, 2 100 millones de francos franceses, el volumen de reducción fiscal que puede concederse a través del régimen de ayuda es de 275,940 millones (el 13,14 % × 2 100 millones de francos franceses), que se abonarán durante el período 2000 a 2006.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. La ayuda en favor de la transferencia del equipamiento existente mediante procedimientos abiertos y no discriminatorios y la sustitución de dicho equipamiento que contempla Francia en favor de las empresas estibadoras privadas en los 23 puertos franceses especificados en el anexo, cifrada en un importe de 275,940 millones de francos franceses durante el período 2000-2006, es compatible con el mercado común. Lo es siempre que esté vinculada a inversiones, es decir, sólo se concederá en el ejercicio o ejercicios fiscales en los que se hubieran realizado inversiones en este tipo de equipamiento y durante la amortización subsiguiente de ese equipamiento hasta el vencimiento del régimen.

2. La ayuda destinada a la adquisición de equipamiento nuevo y adicional en favor de las empresas estibadoras en los puertos de Le Havre y Dunkerque, cifrada en un importe de 91,980 millones de francos franceses, es incompatible con el mercado común.

Por lo tanto, no puede ejecutarse.

Artículo 2

Francia informará a la Comisión, en un plazo de dos meses tras la notificación de la presente Decisión, de las medidas tomadas al efecto de su cumplimiento.

Las autoridades francesas proporcionarán a la Comisión los informes anuales apropiados sobre la aplicación del régimen de ayudas, especialmente sobre los concursos públicos, las inversiones, el volumen de ayuda concedida y su intensidad. Se presentará el primer informe en el plazo de un año a partir de la adopción de la presente Decisión.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 22 de diciembre de 1999.

Por la Comisión

Loyola DE PALACIO

Vicepresidente

ANEXO

Los 23 puertos franceses considerados en la Decisión

I. *Zona litoral de Nord-Pas-de-Calais:*

1. Puerto de Calais
2. Puerto de Boulogne-sur-Mer
3. Puerto de Dunkerque

II. *Zona litoral de Normandía:*

4. Puerto autónomo de Le Havre
5. Puerto de Dieppe
6. Puerto de Rouen
7. Puerto de Honfleur
8. Puerto de Fécamp
9. Puerto de Caen

III. *Zona litoral del Canal de la Mancha:*

10. Puerto de Cherbourg
11. Puerto de Granville

IV. *Zona litoral de Bretaña:*

12. Puerto de Saint-Malo
13. Puerto de Brest
14. Puerto de Lorient

V. *Zona litoral atlántica:*

15. Puerto de Nantes-Sain-Nazaire
16. Puerto de La Rochelle
17. Puerto de Burdeos
18. Puerto de Bayona

VI. *Zona litoral mediterránea:*

19. Puerto de Port-Vendres
20. Puerto de Port La Nouvelle
21. Puerto de Sète
22. Puerto de Marsella
23. Puerto de Toulon