COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO
de 22 de Dezembro de 1999
relativa ao regime de auxílio que a França planeia aplicar a favor do sector portuário francês

[notificada com o número C(1999) 5204]

(Apenas faz fé o texto em língua francesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2000/410/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 88.º,

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

Tendo convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações nos termos das disposições *supra* [1] e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

I. PROCEDIMENTO

(1) Por carta de 25 de Maio de 1998, a França notificou a Comissão do regime de auxílio a favor do sector portuário francês. Por cartas de 31 de Julho de 1998, 6 de Novembro de 1998, 27 de Novembro de 1998, 26 de Janeiro de 1999, 16 de Fevereiro de 1999 e 20 de Abril de 1999, o Governo francês enviou à Comissão informações suplementares.

(2) Por carta de 14 de Junho de 1999, a Comissão informou a França da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE no que respeita a esse regime de auxílio.

(3) A decisão da Comissão de iniciar o procedimento foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* [2]. A Comissão pediu às partes interessadas que apresentassem as suas observações.

(4) A Comissão recebeu as observações das partes interessadas, tendo-as comunicado à França, que teve oportunidade de reagir. As suas observações foram comunicadas por carta de 13 de Outubro de 1999.

II. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DO AUXÍLIO

(5) O sector portuário francês caracteriza-se, neste momento, por um grande envolvimento de capitais públicos no financiamento e gestão de, nomeadamente, equipamentos portuários pesados, como pórticos (a seguir designados «equipamentos»), operados em parte por trabalhadores do sector público. O objectivo do regime de auxílio proposto é tornar a oferta de serviços de movimentação de carga mais eficaz concluindo o processo de reestruturação iniciado em 1992, através de uma reforma que torne as empresas de movimentação de carga totalmente responsáveis pela oferta desses serviços nos portos em causa. Para tal, há que modernizar e racionalizar a organização desses serviços e, para esse efeito, o regime notificado propõe uma redução da base fiscal para o imposto profissional francês («taxe professionelle») para as empresas privadas de movimentação de carga.

(6) Como notificado pela França, a redução fiscal proposta afectará 23 portos franceses (ver anexo da presente decisão), em que operam actualmente cerca de 99 empresas de movimentação de carga (estiva). A grande maioria dessas empresas são PME. As autoridades francesas exprimiram igualmente o seu desejo de que o regime proposto atraia investimentos de empresas

[1] JO C 233 de 14.8.1999, p. 25.
[2] Ver nota de pé-de-página 1.

estrangeiras eventualmente interessadas em se estabelecerem nesses portos. Os equipamentos são actualmente propriedade das autoridades públicas (portuárias), que também os financiam e que não estão sujeitas ao imposto profissional. Os equipamentos são normalmente alugados às empresas privadas de movimentação de carga que efectuam as operações de carga e descarga nos portos.

(7) O imposto profissional «taxe professionnelle» é um imposto local pago às autoridades locais e por elas fixado (pelo que o nível do imposto pode variar de região para região). A base do imposto é calculada tendo em conta três factores: i) o valor locativo da propriedade «immeubles»; ii) 16 % do valor de compra de equipamentos novos «valeur d'achat à neuf»; e iii) 18 % da massa salarial bruta. O regime proposto para as empresas de movimentação de carga apenas dirá respeito à alínea ii), ou seja, à aquisição de equipamentos, na medida em que esse factor ficará excluído da base fiscal para as empresas privadas de movimentação de carga. O regime proposto prevê uma redução fiscal, por um lado, para a transferência e substituição dos equipamentos existentes e, por outro, para a aquisição de equipamentos novos e suplementares nos portos do Havre e de Dunquerque.

(8) O regime proposto insere-se no contexto de uma reforma iniciada em 1992, pela qual os trabalhadores das docas, que eram empregados do sector público (as autoridades portuárias), passaram a ser empregados das empresas privadas de movimentação de carga. Para esse efeito, elaborou-se na altura um plano social. Desde a introdução dessa reforma, o número de trabalhadores das docas nos portos franceses diminuiu 50 %. De acordo com as autoridades francesas, as empresas de movimentação de carga também contribuíram com mais de mil milhões de francos franceses (FF) para o financiamento de planos sociais para os trabalhadores das docas, embora devam ainda ser pagos cerca de 500 milhões de FF até ao ano 2006. Para completar este processo relativo aos trabalhadores, o regime actualmente em apreço implica também a transferência da responsabilidade pelo pessoal que se mantém em funções, nomeadamente os operadores de gruas «grutiers» envolvidos nas actividades de movimentação da carga, das empresas públicas para as privadas. O objectivo é que as empresas privadas de movimentação de carga assumam toda a responsabilidade pelos equipamentos e os recursos humanos necessários para as operações de movimentação de carga nos portos franceses.

(9) Segundo as autoridades francesas, a redução do imposto profissional constitui um incentivo à transferência progressiva da propriedade e da gestão dos equipamentos existentes do sector público para o privado e aos investimentos na renovação dos equipamentos. A transferência para as empresas de movimentação de carga será feita contra pagamento, abrangendo pelo menos o valor contabilístico líquido «valeur net comptable», e através de procedimentos de concurso público. A redução fiscal está, assim, associada à vontade das empresas de movimentação de carga de investirem em equipamentos portuários, até agora principalmente propriedade pública.

(10) A redução fiscal proposta está associada ao novo valor de aquisição dos equipamentos. Para os equipamentos portuários em causa, o volume dos investimentos a efectuar no período compreendido entre 2000 e 2004 ascende a 2 800 milhões de FF, dos quais 2 100 milhões de FF se destinam à substituição dos equipamentos existentes por equipamentos mais eficientes e 700 milhões de FF à aquisição de equipamentos suplementares e novos para a movimentação da carga nos portos do Havre e de Dunquerque. O montante total da redução fiscal a conceder no âmbito do regime, na sequência das propostas apresentadas pelas autoridades francesas na sua carta de 20 de Julho de 1999, foi fixado em 368,350 milhões de FF e será pago durante o período compreendido entre 2000 e 2006. No que se refere ao valor dos investimentos, as autoridades francesas concluem que a intensidade do auxílio do regime, expressa em percentagem daquele, é de 13,15 %.

III. OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

(11) Por carta de 14 de Setembro de 1999, o Governo do Reino Unido apresentou as suas observações, concordando, no essencial, com a decisão da Comissão de abrir o procedimento formal de investigação neste caso. A preocupação do Reino Unido prende-se com o auxílio proposto para a aquisição de equipamentos suplementares novos nos portos do Havre e de Dunquerque, dado que tal medida criará uma capacidade excessiva, que falseará a concorrência com outros portos europeus.

IV. OBSERVAÇÕES DA FRANÇA

(12) A Comissão enviou à França as observações do Governo do Reino Unido por carta de 22 de Setembro de 1999 e, por carta de 13 de Outubro de 1999, as autoridades francesas responderam a essas observações.

V. AVALIAÇÃO DO REGIME DE AUXÍLIO

1. Base jurídica

(13) Nos termos do n.º 1 do artigo 87.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 determinadas empresas ou produções». Como afirmado na decisão de iniciar o procedimento, o regime de auxílio notificado deve ser considerado auxílio estatal nos termos do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE, dado que o regime é financiado através de recursos estatais, é imputável ao orçamento de Estado e é selectivo na sua aplicação.

(14) Embora o regime proposto abranja um sector específico, o financiamento público apenas beneficiará as empresas de movimentação de carga estabelecidas nos 23 portos seleccionados que assumem a responsabilidade pelo equipamento existente e a sua renovação. Esta selectividade não é justificada pela «natureza ou economia do sistema». As autoridades francesas não forneceram qualquer prova de ser este o caso [ver pontos 12 e 23 da notificação da Comissão relativa à aplicação das regras dos auxílios estatais a medidas respeitantes à fiscalidade directa das empresas ([1])].

(15) Por último, no sector da movimentação de carga, as empresas concorrem comercialmente com outras empresas de movimentação de carga dentro do mesmo porto ou noutros portos. Dependendo do destino final da carga, há muitas vezes a possibilidade de escolher entre vários portos para as operações de carga e descarga. Neste caso particular, como as empresas de movimentação de carga dos 23 portos em causa estão, em muitos casos, real ou potencialmente a concorrer pelo tráfego com empresas de movimentação de carga de outros portos franceses e comunitários, pode haver consequências no comércio entre Estados-Membros.

(16) As autoridades francesas alegam também que a «taxe professionnelle» apenas existe em França e que o auxílio é necessário para compensar as empresas de movimentação de carga francesas pela desvantagem de tal imposto em relação às concorrentes europeias. No entanto, mesmo que o regime em causa aproxime mais os custos das empresas de movimentação de carga em causa dos das suas concorrentes de outros Estados-Membros, o que não foi demonstrado, tal não altera o facto de o financiamento ter o carácter de auxílio.

2. **Compatibilidade**

(17) Quanto à compatibilidade do auxílio estatal com o mercado comum, os auxílios são proibidos, a menos que beneficiem de uma das derrogações específicas previstas no Tratado. Neste caso particular, o auxílio parece não ser elegível para nenhuma das derrogações previstas no n.º 2 do artigo 87.º do Tratado. Também não pode aplicar-se o artigo 86.º do Tratado, dado que os serviços de movimentação de carga não podem ser considerados serviços de interesse económico geral [ver acórdão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, de 10 de Dezembro de 1991, no processo C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova v. Gabrielli ([2])]. Examinando o n.º 3 do artigo 87.º do Tratado, o auxílio não parece ser elegível para as derrogações previstas no n.º 3, alíneas a) e b), do artigo 87.º O regime proposto também não se destina a promover o desenvolvimento de certas regiões económicas, como previsto na alínea c), destinando-se antes a um determinado sector. No entanto, neste caso, pode aplicar-se a derrogação prevista no n.º 3, alínea c), do artigo 87.º, referente a «auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades ou regiões económicas (…), quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum».

(18) Quanto à aplicabilidade de orientações horizontais existentes ao regime de auxílio proposto, a Comissão examinou as que seriam possíveis, ou seja, as orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional ([3]) e as orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade ([4]). As orientações regionais, porém, abrangem apenas as empresas de movimentação de carga localizadas em regiões elegíveis e, além disso, tais orientações excluem expressamente os auxílios ao investimento inicial em activos mobiliários no sector dos transportes. A aplicação das orientações para os auxílios à reestruturação também não é possível, dado que, do ponto de vista dessas orientações, as empresas de movimentação de carga, enquanto beneficiárias do auxílio, não se encontram em dificuldades financeiras. Consequentemente, nenhuma das orientações mencionadas parece abranger o regime de auxílio proposto.

(19) Na sequência da análise *supra*, a Comissão decidiu examinar a compatibilidade do regime de auxílio proposto à luz do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado.

(20) O regime proposto implica uma redução fiscal para a transferência e substituição dos equipamentos existentes com o objectivo de modernizar e racionalizar a actividade de movimentação de carga e para a aquisição de equipamentos suplementares e novos nos portos do Havre e de Dunquerque com vista a um aumento da capacidade. A Comissão considera que deve ser feita uma distinção entre esses dois tipos de investimentos, dados os seus diferentes objectivos.

No que respeita aos equipamentos existentes, as autoridades francesas argumentam que o regime de auxílio proposto facilitará a transferência da propriedade e das responsabilidades de gestão dos equipamentos do sector

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

público para o sector privado. O regime de auxílio pretende acelerar a modernização e a racionalização da oferta de serviços de movimentação de carga, o que terá incidências a nível do desempenho geral dos portos. A ênfase dada aos equipamentos deve-se ao facto de o auxílio estar associado a investimentos em equipamentos, que constitui um dos três factores que determinam a base fiscal. Além disso, a transferência prevista dos equipamentos existentes far-se-á de um modo transparente e não discriminatório, com base em procedimentos de concurso público, no âmbito do qual também as empresas concorrentes poderão candidatar-se aos equipamentos. O preço pago pela transferência dos equipamentos existentes do sector público para o privado deve, por conseguinte, reflectir o preço de mercado.

(21) Tal transferência está em consonância com a evolução das políticas para o sector portuário da Comunidade, expostas no Livro Verde relativo aos portos e às infra-estruturas marítimas [1]. A tendência tem sido para a transferência da oferta de serviços comerciais de movimentação de carga dos prestadores de serviços públicos para os privados, nomeadamente para aumentar a eficiência. Para esse efeito, vários Estados-Membros procederam a reformas para ajustar os portos aos novos requisitos resultantes da evolução tecnológica e da intensificação da concorrência no sector. A Comissão estudou a possibilidade de auxílios estatais de apoio a essas reformas e à reestruturação do sector portuário compatíveis com o mercado comum. Foi o que se passou, por exemplo, em 1986, com o auxílio concedido a determinados portos para a redução de postos de trabalho no contexto da reestruturação e privatização do sector da movimentação de carga. Nalguns portos comunitários, as entidades públicas continuam a executar serviços de movimentação de carga, dado que esse mercado não foi ainda totalmente aberto à concorrência através de legislação comunitária. O regime proposto ajudará as empresas privadas de movimentação de carga a adaptarem-se a um mercado que se abre gradualmente à concorrência, sem, no entanto, causar distorções desnecessárias, contribuindo assim para o desenvolvimento económico do sector. À luz das considerações *supra*, pode considerar-se que o regime é de interesse comunitário.

(22) Quanto à necessidade do regime proposto de mudar a propriedade e as responsabilidades de gestão dos equipamentos existentes, pode argumentar-se que as forças de mercado não poderiam, por si sós, assegurar esse objectivo. As empresas privadas de movimentação de carga estão relutantes em assumir a responsabilidade pelos equipamentos, principalmente porque ficariam sujeitas ao imposto profissional «taxe professionnelle». Tendo em conta que os equipamentos existentes, em muitos casos bastante velhos e obsoletos, teriam de ser renovados através de investimentos substanciais, a Comissão considera que a «taxe professionnelle», calculada com base no valor de aquisição de novos equipamentos, seria extremamente pesada para as empresas de movimentação de carga, nomeadamente porque se trata sobretudo de PME com recursos financeiros limitados, que, além disso, têm de continuar a financiar os «planos sociais» dos trabalhadores das docas.

(23) A transferência dos actuais equipamentos e a sua subsequente substituição faz parte de um exercício de modernização e racionalização e deve ser vista como parte de um esforço coerente de investimento, já que a simples transferência dos equipamentos, na sua maioria obsoletos, nada resolveria. Neste contexto, convém lembrar que o custo de um pórtico, tal como notificado pelas autoridades francesas, é de cerca de 40 milhões de FF e que o seu período de amortização é, em média, 20 anos. Juntamente com os necessários camiões-pórticos e estruturas de suspensão «spreaders», cuja utilização e período de amortização é de cerca de 10 anos, o investimento total a efectuar pelas empresas ascende a cerca de 50 a 60 milhões de FF por pórtico. A movimentação de carga é uma actividade que exige fortes investimentos a longo prazo, incluindo pagamentos de juros, que precisam de ser escalonados no tempo. Uma redução fiscal para esses pesados investimentos parece justificar-se neste caso particular para encorajar as empresas de movimentação de carga a investirem, já que não se prevê que a substituição dos actuais equipamentos ocorra simultaneamente à transferência, mas sim num futuro próximo, nomeadamente em função da situação financeira de cada empresa.

(24) Assinale-se também que o impacto económico do auxílio é limitado, dado que a redução fiscal proposta apenas afecta um elemento dos três utilizados para determinar a base fiscal. Este factor representa 16 % do valor de aquisição de novos equipamentos, ao passo que as empresas privadas de movimentação de carga estariam totalmente sujeitas ao imposto calculado com base nos outros dois factores, ou seja, o valor locativo da propriedade e a massa salarial bruta. Como notificado pelas autoridades francesas, também a intensidade do auxílio expressa como percentagem do valor do investimento se limita a cerca de 13 %. Além disso, como os operadores de gruas «grutiers» passarão a ser empregados das empresas privadas de movimentação de carga que fazem os investimentos, o montante do imposto a pagar com base nos salários previstos aumentará de facto.

(25) No entanto, é necessário que a Comissão garanta que o auxílio não produz um efeito adverso assinalável no comércio e que é proporcional aos objectivos que se propõe atingir. Depois do início do procedimento, em que a Comissão expôs as suas dúvidas acerca da compatibilidade do auxílio, as autoridades francesas alteraram o

[1] COM(97) 678 final de 10.12.1997, pontos 81 e 82.

regime inicialmente previsto e reduziram o seu montante de 623,600 milhões de FF para 368,350 milhões de FF e a sua duração de 10 para 7 anos, ou seja, quase metade. Na prática, porém, nem todas as empresas que investirão realmente nos equipamentos existentes beneficiarão do auxílio durante todo o período de vigência do regime. Dependendo da situação financeira, as empresas começarão a fazer investimentos em alturas diferentes e apenas beneficiarão do auxílio a partir do momento em que efectuem o investimento. O auxílio também colocará as empresas privadas de movimentação de carga em maior pé de igualdade com as entidades públicas que operam nos portos. A Comissão considera que o auxílio ajudará o sistema portuário francês a adaptar-se ao mercado, que cada vez mais se abre à concorrência, sem a falsear desnecessariamente. Além disso, uma simples transferência dos actuais equipamentos não afectará o equilíbrio da oferta e da procura para os serviços portuários em causa. O que se vai verificar é, antes, que as empresas privadas de movimentação de carga substituirão as autoridades públicas como proprietárias e gestoras dos actuais equipamentos, assumindo a responsabilidade por efectuarem os investimentos necessários. A modernização dos equipamentos após a transferência é necessária para garantir a continuidade das operações portuárias.

(26) Como os beneficiários do auxílio são, na sua maioria, pequenas empresas com menos de 50 trabalhadores, pode igualmente traçar-se neste caso um paralelo com as orientações comunitárias sobre os auxílios estatais às pequenas e médias empresas ([1]), que se aplicam a diferentes formas de auxílio concedido às PME. A Comissão normalmente assume uma atitude favorável aos auxílios concedidos às PME, desde que tais auxílios não afectem o comércio de um modo desproporcionado em relação ao seu contributo para a realização dos objectivos comunitários. O regime de auxílio em causa tem o carácter de incentivo e é necessário para garantir benefícios socioeconómicos e atingir os objectivos que as forças de mercado, por si sós, não assegurariam, e que são, além disso, desejáveis do ponto de vista do interesse comunitário. O auxílio terminará logo que estejam concluídas a aquisição e a subsequente substituição dos actuais equipamentos, pelo que o auxílio se assemelha a um auxílio ao arranque de uma actividade. Um auxílio deste tipo aos equipamentos existentes e à sua substituição pode ser considerado proporcional ao objectivo de transferir a responsabilidade financeira do sector público para as empresas privadas de movimentação de carga.

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

(27) Tendo em conta o que ficou dito, os efeitos sobre o comércio são marginais, na medida em que o nível e a forma de investimento na substituição dos actuais equipamentos não deverão ser substancialmente diferentes dos investimentos que o sector público teria efectuado. Esta perspectiva é apoiada pelo facto de o impacto económico da redução fiscal ser limitado, como explicado no considerando 24. Simultaneamente, o auxílio proposto é importante para aumentar a produtividade e a eficiência do sector portuário francês através de uma melhor organização do trabalho. Nesta perspectiva, pode considerar-se que o auxílio à transferência dos equipamentos existentes e à sua substituição é consentâneo com a política comum de transportes e a política para as PME. Não se prevê que tal auxílio falseie a concorrência de um modo que altere sensivelmente as condições de comércio entre as empresas portuárias e contrarie o interesse comum. Convém igualmente notar que, na sequência da decisão de iniciar o procedimento, não houve objecções de terceiros quanto ao auxílio à transferência dos equipamentos existentes. Por conseguinte, pode considerar-se que o auxílio promove o desenvolvimento de certas actividades económicas, sendo portanto compatível com o mercado comum.

(28) A Comissão considera, no entanto, que tal não é o caso no que respeita aos investimentos em equipamentos suplementares e novos nos portos do Havre e de Dunquerque para o aumento da capacidade desses portos. Na decisão de iniciar o período de investigação formal, a Comissão exprimiu dúvidas, nomeadamente, quanto ao auxílio proposto para a aquisição de equipamentos suplementares novos, devido à eventual construção de mais capacidade de movimentação de carga, susceptível de alterar o equilíbrio da procura e da oferta dos serviços portuários em causa. Como explicado nos considerandos 22 e 23, o auxílio deve limitar-se, em termos de volume e duração, ao absolutamente necessário e ser proporcional ao objectivo de transferir a responsabilidade financeira do sector público para empresas privadas de movimentação de carga.

(29) Os dados apresentados pelas autoridades francesas confirmaram as informações disponíveis provenientes de outras fontes independentes, segundo as quais os rácios de utilização dos equipamentos existentes nos dois portos mencionados são consideravelmente inferiores aos dos seus concorrentes. Além disso, as informações fornecidas pelas autoridades francesas após a abertura do procedimento mostram que o aumento do tráfego nos

portos do Havre e de Dunquerque é, na verdade, significativamente inferior ao registado nos portos concorrentes na zona do mar do Norte. Assinale-se ainda que o tráfego crescente de contentores torna cada vez mais feroz a concorrência entre os portos da zona do mar do Norte, onde se situam os maiores portos europeus. Assim sendo, os auxílios especificamente concedidos para aumentar a capacidade das empresas de movimentação de carga de qualquer porto desta zona em detrimento dos outros falsearão indubitavelmente a concorrência.

(30) Perante esta situação, convém sublinhar que o financiamento público não pode justificar-se com o argumento de que vem dar resposta a alegadas alterações da oferta e da procura a nível do fornecimento de serviços portuários comerciais, tarefa que compete exclusivamente às forças do mercado. O auxílio proposto colocará as empresas de movimentação de carga dos dois portos em causa numa posição concorrencial mais favorável do que a das suas concorrentes francesas e comunitárias de outros portos. De acordo com as autoridades francesas, a transferência da propriedade e da responsabilidade pela gestão dos equipamentos basear-se-á em procedimentos de concurso público, que possibilitarão a candidatura de qualquer empresa interessada. Concretamente no que respeita aos importantes portos do Havre e de Dunquerque, outras firmas comunitárias estarão certamente interessadas em assumir essa responsabilidade. A necessidade de conceder auxílio especificamente a empresas de movimentação de carga nesses dois portos para a aquisição de equipamentos suplementares novos, a fim de transferir a responsabilidade pelos equipamentos do sector público para o privado, não foi demonstrada pelas autoridades francesas. Face às considerações *supra*, tal auxílio pode afectar o equilíbrio da oferta e da procura devido à construção de mais capacidade de movimentação de carga, falseando a concorrência de um modo que pode afectar os fluxos comerciais entre Estados-Membros de modo contrário ao interesse comum.

(31) Como referido no considerando 11, o Governo do Reino Unido afirmou subscrever as dúvidas expressas pela Comissão quanto ao auxílio à aquisição de equipamentos suplementares novos nos portos do Havre e de Dunquerque, dado que tal medida falseará seriamente a concorrência entre os principais portos da zona do mar do Norte.

(32) Perante as considerações *supra*, a Comissão considera que o auxílio a equipamentos suplementares e novos não pode ser considerado compatível com o mercado comum nos termos do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º

VI. **CONCLUSÕES**

(33) A avaliação da Comissão conclui que o auxílio à transferência dos equipamentos existentes e à sua substituição, quando necessário, promove o desenvolvimento de uma actividade económica e que as condições de comércio não são afectadas de modo contrário ao interesse comum. No respeito de certas condições a seguir especificadas, este auxílio é, por conseguinte, considerado compatível com o mercado comum e elegível para a derrogação prevista no n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado CE.

(34) No entanto, a aplicação da presente decisão tem de ser acompanhada pela Comissão e será condição para a aprovação do auxílio. Como declarado pelas autoridades francesas, a transferência dos equipamentos existentes far-se-á com base em procedimentos abertos, transparentes e não discriminatórios (concurso público), que permitam a participação de qualquer empresa. O auxílio não assumirá a forma de redução permanente e automática da «taxe professionnelle» e estará associado aos investimentos a efectuar em alturas diferentes durante o regime de auxílio. Cada empresa de movimentação de carga apenas beneficiará do auxílio a partir do momento em que efectue o investimento. O auxílio apenas pode ser concedido uma vez por investimento. No entanto, o pagamento desses pesados investimentos distribui-se por vários anos e os prazos de amortização são longos. Comparada com esses prazos, a duração do regime de auxílio pode ser considerada limitada. O auxílio pode, por conseguinte, ser concedido no(s) ano(s) fiscal(is) em que uma empresa privada de movimentação de carga de qualquer dos 23 portos envolvidos adquire equipamentos existentes e/ou substitui esses equipamentos específicos e durante a subsequente amortização desses equipamentos até ao termo do regime de auxílio em 2006. Não é autorizado o auxílio aos investimentos em equipamentos suplementares e novos.

(35) Face às considerações *supra*, as autoridades francesas devem, durante o período em que vigorar o regime de auxílio, enviar à Comissão relatórios anuais sobre a transferência dos equipamentos existentes do sector público para o privado e a sua substituição, incluindo informações sobre o procedimento aplicado para o concurso público. O presente relatório fornecerá, nomeadamente, pormenores sobre cada empresa de movimentação de carga que adquirir os equipamentos existentes, o tipo e o preço desses equipamentos e o correspondente auxílio concedido. São também necessários dados sobre os investimentos efectuados para substituir os equipamentos existentes e o montante do auxílio concedido com base em tais investimentos. O primeiro relatório deve ser apresentado no prazo de um ano a contar da data de adopção da presente decisão.

(36) A Comissão não considera que o auxílio à aquisição de equipamentos suplementares e novos nos portos do Havre e de Dunquerque seja necessário para a realização do objectivo do regime, isto é, a transferência da responsabilidade pelos equipamentos do sector público para o privado, nem que seja proporcional a esse objectivo. Além disso, tal auxílio pode afectar a oferta e a procura de serviços de movimentação de carga e o seu efeito prejudicial na concorrência e no comércio pode suplantar os efeitos positivos.

(37) Quanto aos montantes, o valor total do investimento em equipamentos portuários foi estimado em 2 800 milhões de FF na notificação enviada pelo Governo francês. De acordo com os dados mais exactos disponíveis, o montante total da redução fiscal prevista é de 368,050 milhões de FF. Consequentemente, a intensidade do auxílio expressa em percentagem do valor do investimento é de 13,14 %. Aplicando esta percentagem aos investimentos efectuados apenas para substituição dos equipamentos existentes, ou seja, 2 100 milhões de FF, o montante da redução fiscal que pode ser concedida através do regime de auxílio é de 275,940 milhões de FF (13,14 % × 2 100 milhões de FF), a pagar durante o período de 2000 a 2006,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. O auxílio à transferência dos equipamentos existentes com base em procedimentos abertos e não discriminatórios e à substituição desses equipamentos, que a França planeia aplicar a favor de empresas privadas de movimentação de carga nos 23 portos franceses especificados no anexo, no montante de 275,940 milhões de FF, durante o período compreendido entre 2000 e 2006, é compatível com o mercado comum.

O auxílio é compatível desde que esteja associado ao investimento, na medida em que o auxílio apenas pode ser concedido no(s) ano(s) fiscal(is) em que são efectuados os investimentos nesses equipamentos e durante a sua subsequente amortização até ao termo da vigência do regime.

2. O auxílio para efeitos de aquisição de equipamentos suplementares novos a favor das empresas de movimentação de carga nos portos do Havre e de Dunquerque no montante de 91,980 milhões de FF é incompatível com o mercado comum.

Por conseguinte, este auxílio não pode ser executado.

Artigo 2.º

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

As autoridades francesas enviarão à Comissão relatórios anuais adequados sobre a implementação do regime de auxílio, referindo, nomeadamente, os concursos públicos, os investimentos, o montante do auxílio concedido e a sua intensidade. O primeiro relatório deve ser apresentado no prazo de um ano a contar da data de notificação da presente decisão.

Artigo 3.º

A República Francesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 22 de Dezembro de 1999.

Pela Comissão

Loyola DE PALACIO

Vice-Presidente

ANEXO

Os 23 portos franceses abrangidos pela decisão

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

1. Porto de Calais
2. Porto de Boulogne sur Mer
3. Porto de Dunkerque

II. *Zona litoral Normandia:*

4. Porto autónomo do Havre
5. Porto de Dieppe
6. Porto de Rouen
7. Porto de Honfleur
8. Porto de Fécamp
9. Porto de Caen

III. *Zona litoral da Mancha:*

10. Porto de Cherbourg
11. Porto de Granville

IV. *Zona litoral da Bretanha*

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

V. *Zona litoral Atlântica:*

15. Porto de Nantes-Saint-Nazaire
16. Porto de La Rochelle
17. Porto de Bordéus
18. Porto de Bayonne

VI. *Zona litoral Mediterrânica:*

19. Porto de Port-Vendres
20. Porto de Port La Nouvelle
21. Porto de Sète
22. Porto de Marselha
23. Porto de Toulon