KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 22. december 1999

om den støtteordning, Frankrig planlægger at indføre til fordel for den franske havnesektor

(meddelt under nummer K(1999) 5204)

(Kun den franske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2000/410/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af De Europæiske Fællesskaber, særlig artikel 88, stk. 2, første led,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

under henvisning til de bemærkninger, som de interesserede parter er blevet opfordret til at indsende i henhold til de nævnte artikler ([1]), og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 25. maj 1998 underrettede Frankrig Kommissionen om en støtteordning til fordel for den franske havnesektor. Frankrig gav Kommissionen yderligere oplysninger ved brev af henholdsvis 31. juli 1998, 6. november 1998, 27. november 1998, 26. januar 1999, 16. februar 1999 og 20. april 1999.

(2) Ved brev af 14. juni 1999 meddelte Kommissionen Frankrig, at den havde besluttet at indlede proceduren i EF-traktatens artikel 88, stk. 2, mod denne støtteordning.

(3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* ([2]). Kommissionen opfordrede heri de interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger.

(4) Kommissionen modtog bemærkninger fra de interesserede parter og videresendte dem til Frankrig, som således havde mulighed for at reagere. Frankrig sendte sine bemærkninger ved brev af 13. oktober 1999.

II. DETALJERET BESKRIVELSE AF STØTTEN

(5) Den franske havnesektor er præget af en betydelig offentlig deltagelse i finansiering og drift af især tungt havnemateriel som f.eks. portalkraner (i det følgende benævnt »materiel«), der delvis betjenes af offentligt ansat personale. Formålet med den foreslåede støtteordning er at gøre godsbehandlingen mere effektiv ved at supplere den strukturomlægningsproces, som blev påbegyndt i 1992, med en reform, der giver stevedorekompagnierne det fulde ansvar for disse tjenesteydelser i de pågældende havne. Dette skal ske ved modernisering og rationalisering af tjenesteydelserne, og der foreslås derfor en nedsættelse af beskatningsgrundlaget for den franske »taxe professionnelle« (erhvervsskat) for de private stevedorekompagnier.

(6) Ifølge det oplyste berører den foreslåede skattenedsættelse 23 franske havne (se bilaget til denne beslutning), hvor ca. 99 private stevedorekompagnier (godsbehandlingsvirksomheder) udøver virksomhed. Størstedelen af disse kompagnier er små og mellemstore virksomheder (SMV). De franske myndigheder har også udtrykt håb om, at den foreslåede ordning vil tiltrække udenlandske investorer, som er interesserede i at etablere sig i disse havne. Materiellet ejes og finansieres på nuværende tidspunkt af de offentlige (havne)myndigheder, der ikke skal

([1]) EFT C 233 af 14.8.1999, s. 25.
([2]) Jf. fodnote 1.

betale »taxe professionnelle«. Materiellet udlejes som regel til private stevedorekompagnier, som tager sig af lastning og losning af gods i havnene.

(7) »Taxe professionnelle« er en lokal skat, der fastsættes og opkræves af de lokale myndigheder (størrelsen kan således variere fra den ene region til den anden). Skatten beregnes på grundlag af tre faktorer, nemlig i) lejeværdien af fast ejendom, ii) 16 % af materiellets nyanskaffelsesværdi (»valeur d'achat à neuf«) og iii) 18 % af bruttolønningerne. Den foreslåede ordning for stevedorekompagnierne skulle kun vedrøre nr. ii), dvs. anskaffelse af materiel, da denne faktor ikke skal indgå i beskatningsgrundlaget for private stevedorekompagnier. Den foreslåede ordning indebærer en skattenedsættelse dels for overtagelse og udskiftning af det nuværende materiel, dels for anskaffelse af supplerende, nyt materiel i havnene Le Havre og Dunkerque.

(8) Den foreslåede ordning indgår i en reform, som blev påbegyndt i 1992, da havnearbejderne, der hidtil havde været offentligt ansatte, blev ansat af private stevedorekompagnier. Til dette formål blev der dengang udarbejdet sociale planer. Siden reformens iværksættelse er antallet af havnearbejdere i de franske havne faldet med 50 %. Ifølge de franske myndigheder har stevedorekompagnierne også bidraget med over 1 mia. FRF til finansiering af sociale planer for havnearbejderne, og yderligere ca. 500 mio. FRF skal betales inden 2006. For at processen kan fuldføres, indebærer den pågældende ordning også, at ansvaret for det øvrige personale, der beskæftiger sig med godsbehandling, især kranførerne (»grutiers«), overgår fra den offentlige til den private sektor. Det er hensigten, at de private stevedorekompagnier skal overtage det fulde ansvar for de materielle og de menneskelige ressourcer, godsbehandlingen i de franske havne kræver.

(9) Ifølge de franske myndigheder skal nedsættelsen af »taxe professionnelle« fremme en gradvis overdragelse af ejendomsretten til og driften af det nuværende materiel fra den offentlige til den private sektor og tilskynde til investeringer i fornyelse af materiellet. Overdragelsen til de enkelte stevedorekompagnier sker mod betaling af et beløb, som mindst dækker den bogførte nettoværdi (»valeur net comptable«) og ved offentligt udbud. Skattenedsættelsen er således betinget af stevedorekompagniernes villighed til at investere i havnemateriel, der på nuværende tidspunkt fortrinsvis ejes af det offentlige.

(10) Den foreslåede skattenedsættelse er knyttet til materiellets nyanskaffelsesværdi. De investeringer, der skal foretages i havnemateriellet, anslås til 2 800 mio. FRF i tidsrummet 2000-2004, hvoraf 2 100 mio. FRF skal anvendes til det nuværende materiels udskiftning med mere effektivt materiel, og 700 mio. FRF til anskaffelse af nyt, supplerende godsbehandlingsmateriel i havnene Le Havre og Dunkerque. Den samlede skattelettelse er ifølge brev af 20. juli 1999 fra de franske myndigheder fastsat til 368,35 mio. FRF og kommer til udbetaling i tidsrummet 2000-2006. Under henvisning til investeringsværdien konkluderer de franske myndigheder, at ordningens støtteintensitet, udtrykt i procent af investeringen, er 13,15 %.

III. **BEMÆRKNINGER FRA DE INTERESSEREDE PARTER**

(11) Det Forenede Kongerige, som fremsatte sine bemærkninger ved brev af 14. september 1999, tilslutter sig i alt væsentligt Kommissionens beslutning om at indlede proceduren i denne sag. Det Forenede Kongeriges betænkeligheder gælder den foreslåede støtte til anskaffelse af nyt, supplerende materiel i Le Havre og Dunkerque, da det ville skabe overskudskapacitet og forvride konkurrencen med andre europæiske havne.

IV. **BEMÆRKNINGER FRA FRANKRIG**

(12) Kommissionen videresendte ved brev af 22. september 1999 Det Forenede Kongeriges bemærkninger til Frankrig, og de franske myndigheder besvarede dem i brev af 13. oktober 1999.

V. **VURDERING AF STØTTEORDNINGEN**

1. **Retsgrundlag**

(13) Ifølge traktatens artikel 87, stk. 1, »er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«. Som nævnt i procedureindledningsbeslutningen må den anmeldte støtteordning betragtes som statsstøtte i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 1, da ordningen finansieres med statsmidler, der konteres statsbudgettet, og anvendes selektivt.

(14) Den foreslåede ordning vedrører en ganske bestemt sektor, men den offentlige støtte begunstiger kun de stevedorekompagnier, som har hjemme i de 23 udvalgte havne, og som overtager ansvaret for det nuværende materiel og fornyelsen af det. Denne selektivitet er ikke begrundet i »systemets karakter eller forvaltning«, og de franske myndigheder har heller ikke godtgjort, at det skulle være tilfældet (se Kommissionens meddelelse om anvendelsen af støttereglerne på foranstaltninger vedrørende direkte beskatning af virksomheder, punkt 12 og 23 ([1])).

(15) Endelig konkurrerer stevedorekompagnierne med stevedorekompagnierne i samme havn eller andre havne om godsbehandlingen. Afhængigt af ladningens bestemmelsessted kan der ved lastning og losning ofte vælges mellem flere forskellige havne. I det foreliggende tilfælde konkurrerer stevedorekompagnierne i de 23 havne faktisk eller potentielt om arbejdet med stevedorekompagnierne i Frankrigs og Fællesskabets andre havne, og ordningen kan derfor påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

(16) Endelig hævder de franske myndigheder, at »taxe professionnelle« kun findes i Frankrig, og at støtten er nødvendig for, at de franske stevedorekompagnier kan få udlignet denne ulempe i forhold til deres europæiske konkurrenter. Men selv om den pågældende ordning skulle bringe stevedorekompagniernes omkostninger i bedre overensstemmelse med deres konkurrenters i andre medlemsstater, hvad der ikke er blevet påvist, ændrer det ikke, at finansieringen har karakter af støtte.

2. **Forenelighed**

(17) Hvad støttens forenelighed med fællesmarkedet angår, er statsstøtte forbudt, medmindre den er omfattet af en af traktatens særlige undtagelser. I det foreliggende tilfælde ser støtten ikke ud til at kunne komme ind under nogen af undtagelserne i traktatens artikel 87, stk. 2. Traktatens artikel 86 kan heller ikke bruges, da godsbehandling ikke kan betragtes som en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse (se Domstolens dom af 10. december 1991 i sag C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova/Gabrielli ([2])). Støtten synes heller ikke at kunne komme ind under undtagelserne i artikel 87, stk. 3, litra a) og b). Den foreslåede støtteordning fremmer heller ikke udviklingen af bestemte økonomiske områder, således som det er fastsat i litra c), men gælder derimod en ganske bestemt sektor. Dog kan undtagelsen i artikel 87, stk. 3, litra c), som drejer sig om »støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene [...], når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse«, måske anvendes i dette tilfælde.

(18) For at finde ud af, om den foreslåede støtteordning kommer ind under de nuværende horisontale retningslinjer, har Kommissionen undersøgt de retningslinjer, der måske kunne finde anvendelse, dvs. retningslinjerne for statsstøtte med regionalt sigte ([3]) og retningslinjerne for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder ([4]). Retningslinjerne for regionalstøtte omfatter imidlertid kun stevedorekompagnierne i støtteberettigede regioner. Desuden udelukker de udtrykkeligt støtte til nyinvestering i mobile aktiver i transportsektoren. Det er heller ikke muligt at anvende retningslinjerne for omstrukturering, da støttemodtagerne, dvs. de private stevedorekompagnier, ikke er kriseramte i disse retningslinjers forstand. Ingen af de nævnte retningslinjer finder derfor anvendelse på den foreslåede støtteordning.

(19) Efter at have foretaget denne analyse, besluttede Kommissionen at undersøge den foreslåede støtteordnings forenelighed med fællesmarkedet på grundlag af traktatens artikel 87, stk. 3, litra c.

(20) Den foreslåede ordning indebærer en skattenedsættelse for overtagelse og udskiftning af det nuværende materiel for at modernisere og rationalisere godsbehandlingen og for anskaffelse af supplerende, nyt materiel i havnene Le Havre og Dunkerque for at øge kapaciteten. Kommissionen mener, at der bør skelnes mellem disse to former for investering, da de har forskellige formål.

Hvad det nuværende materiel angår, hævder de franske myndigheder, at den foreslåede ordning vil lette overdragelsen af ejendomsretten til og driften af materiellet fra den offentlige til den private sektor. Støtteordningen skal tilskynde til modernisering og rationalisering af godsbehandlingen, som påvirker havnenes effektivitet i almindelighed. Den vægt, der lægges på materiellet, skyldes, at

([1]) EFT C 384 af 10.12.1998, s. 3.
([2]) Saml. 1991, s. I-5889.
([3]) EFT C 74 af 10.3.1998, s. 4.
([4]) EFT C 283 af 19.9.1997, s. 2.

støtten er knyttet til investeringer i materiel, som er et af de tre elementer i beskatningsgrundlaget. Desuden skal den planlagte overdragelse af det nuværende materiel ske på en gennemsigtig måde uden forskelsbehandling ved hjælp af offentligt udbud, således at også konkurrenterne kan afgive bud på materiellet. Den pris, der skal betales for overdragelsen af materiellet fra den offentlige til den private sektor, vil derfor sandsynligvis afspejle markedsprisen.

(21) Overdragelsen er i overensstemmelse med den politisk fastlagte udvikling af Fællesskabets havnesektor, således som den beskrives i grønbogen om søhavne og skibsinfrastruktur ([1]). Udviklingen er gået i retning af at flytte godsbehandlingstjenesterne fra den offentlige sektor til private virksomheder, især for at øge effektiviteten. Til dette formål er der i en række medlemsstater blevet gennemført reformer for at tilpasse havnene til nye krav, der skyldes den teknologiske udvikling og den øgede konkurrence i sektoren. Kommissionen har tidligere betragtet statsstøtte til sådanne reformer og til strukturomlægning i havnesektoren som forenelige med fællesmarkedet. Det var f.eks. tilfældet i 1986 med støtten til nedskæring af arbejdsstyrken i bestemte havne i forbindelse med strukturomlægning og privatisering af godsbehandlingen. Offentlige virksomheder deltager stadig i godsbehandlingen i nogle af Fællesskabets havne, da godsbehandlingsmarkedet endnu ikke er blevet fuldstændig åbnet for konkurrence i kraft af fællesskabslovgivning. Den foreslåede ordning vil hjælpe de private stevedorekompagnier til at tilpasse sig et marked, der bliver mere åbent for konkurrence, uden nødvendigvis at skabe forvridninger, og således bidrage til sektorens økonomiske udvikling. I betragtning heraf kan ordningens formål anses for at være i Fællesskabets interesse.

(22) Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt ordningen er nødvendig med henblik på en gradvis overdragelse af ejendomsretten til og driften af det nuværende materiel, kan det synspunkt gøres gældende, at markedskræfterne ikke i sig selv ville kunne sikre, at dette opnås. De private stevedorekompagnier er uvillige til at overtage ansvaret for materiellet, især fordi de så ville få pålagt »taxe professionnelle«. Da det nuværende materiel, som i mange tilfælde er temmelig forældet, nødvendigvis skulle fornyes ved hjælp af store investeringer, mener Kommissionen, at en »taxe professionelle«, der beregnes på grundlag af materiellets nyanskaffelsesværdi, ville være alt for byrdefuld for stevedorekompagnierne. Det skyldes især, at disse virksomheder fortrinsvis er SMV med begrænsede finansielle midler, og at de desuden fortsat skal finansiere de »sociale planer« for havnearbejderne.

(23) Overdragelsen af det nuværende materiel og dets senere udskiftning indgår i moderniseringen og rationaliseringen og skal betragtes under ét som led i en samlet investering, da en overdragelse af stort set forældet materiel i sig selv ville være meningsløs. I denne forbindelse er det værd at minde om, at prisen på en portalkran, således som de franske myndigheder nævner, er ca. 40 mio. FRF, og at dens afskrivningsperiode i gennemsnit er på 20 år. Sammen med de nødvendige portaltruck og spreadere, hvis udnyttelses- og afskrivningsperiode er ca. 10 år, kræves der en samlet investering af kompagnierne på ca. 50-60 mio. FRF pr. kran. Godsbehandling er en kapitalkrævende virksomhed med langtidsinvesteringer, herunder renter, der skal fordeles over længere tid. En skattenedsættelse i forbindelse med så store investeringer forekommer berettiget i dette særlige tilfælde for at tilskynde stevedorekompagnierne til at investere, da udskiftningen af det nuværende materiel ikke forventes at ske samtidig med overtagelsen, men inden for den nærmeste fremtid, afhængigt af de enkelte kompagniers finansielle situation.

(24) Det bør også nævnes, at støttens økonomiske virkning er begrænset, da den foreslåede skattenedsættelse kun gælder et enkelt af de tre elementer, der benyttes ved beregning af beskatningsgrundlaget. Dette element udgør 16 % af materiellets nyanskaffelsesværdi, men de private stevedorekompagnier er underkastet fuld beskatning på grundlag af de to andre elementer, nemlig lejeværdien af fast ejendom og bruttolønningerne. Som de franske myndigheder har meddelt, er støtteintensiteten i procent af investeringsværdien desuden begrænset til ca. 13 %. Da kranførerne (»grutiers«) desuden bliver ansat i de private stevedorekompagnier, der foretager investeringerne, vil den skat, der skal betales på grundlag af lønningerne, faktisk blive større.

(25) Kommissionen må imidlertid sikre, at støtten ikke får en mærkbart skadelig virkning på samhandelen, og at den står i et rimeligt forhold til sit formål. Efter procedureindledningen, hvori Kommissionen gjorde rede for sin tvivl om støttens forenelighed med traktaten, ændrede de franske myndigheder den oprindelige plan og

([1]) KOM(97) 678 endelig udg. af 10.12.1997, stk. 81 og 82.

nedsatte beløbet fra 623,6 mio. FRF til 368,35 mio. FRF og varigheden fra 10 år til 7 år, dvs. en nedskæring til næsten halvdelen. I praksis får de stevedorekompagnier, der investerer i det nuværende materiel, imidlertid ikke allesammen støtte i hele ordningens gyldighedsperiode. Afhængigt af deres økonomiske situation vil de enkelte kompagnier foretage deres investeringer på forskellige tidspunkter og kun få støtte fra investeringstidspunktet. Støtten vil også i nogen grad ligestille de private stevedorekompagnier med de offentlige virksomheder, der arbejder i havnene. Kommissionen mener, at støtten uden unødvendig konkurrenceforvridning vil hjælpe det franske havnesystem til at tilpasse sig til et marked, der i stigende grad åbnes for konkurrence. Desuden vil en overdragelse af det nuværende materiel ikke i sig selv påvirke ligevægten mellem udbudet af og efterspørgslen efter de pågældende tjenesteydelser i havnene. Situationen er snarere den, at de private stevedorekompagnier afløser de offentlige myndigheder som det nuværende materiels ejere og driftsledere og overtager ansvaret for de nødvendige investeringer. Den modernisering af materiellet, som skal finde sted efter overdragelsen, er nødvendig for at sikre havnenes fortsatte drift.

(26) Da de fleste af støttemodtagerne er små virksomheder med under 50 ansatte, kan der trækkes en parallel til Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til små og mellemstore virksomheder ([1]), der gælder for forskellige former for støtte til SMV. Kommissionen har traditionelt stillet sig velvillig til støtte til SMV, forudsat at støtten ikke påvirkede samhandelen i en grad, der stod i misforhold til dens bidrag til opfyldelse af Fællesskabets målsætninger. Den pågældende støtteordning har karakter af et socioøkonomisk incitament, som er nødvendigt for at virkeliggøre målsætninger, der ikke kan opfyldes af markedskræfterne alene, men er i Fællesskabets interesse. Støtten ophører, så snart overtagelsen og udskiftningen af det nuværende materiel er gennemført, og kan derfor sidestilles med igangsætningsstøtte. En sådan støtte til udskiftning af det nuværende materiel kan anses for at stå i et rimeligt forhold til sin målsætning, som er, at det finansielle ansvar skal overgå fra den offentlige sektor til private stevedorekompagnier.

([1]) EFT C 213 af 23.7.1996, s. 4.

(27) Under hensyntagen til ovenstående er påvirkningen af samhandelen ubetydelig, da investeringerne i udskiftning af det nuværende materiel næppe vil være væsentligt anderledes i henseende til størrelse eller form end de investeringer, den offentlige sektor skulle have foretaget. Dette underbygges af den kendsgerning, at skattenedsættelsens økonomiske virkning, som nævnt i betragtning 24, er begrænset. Samtidig er den foreslåede støtte vigtig for, at den franske havnesektors produktivitet og effektivitet kan øges ved hjælp af en bedre organisation af arbejdet. Derfor kan støtten til overtagelse og udskiftning af det nuværende materiel anses for at være i overensstemmelse med den fælles transportpolitik og SMV-politikken. Støtten forventes ikke at forvride konkurrencen på en måde, der påviseligt ændrer handelsvilkårene mellem havnevirksomhederne i strid med den fælles interesse. Det bør også nævnes, at ingen tredjepart har rejst indvendinger mod støtten til overtagelse af det nuværende materiel, efter at der blev truffet beslutning om at indlede proceduren. Støtten kan derfor anses for at fremme udviklingen af visse erhvervsgrene og er derfor forenelig med fællesmarkedet.

(28) Kommissionen mener imidlertid ikke, at dette er tilfældet med investeringer i nyt, supplerende materiel i havnene Le Havre og Dunkerque for at øge disse havnes kapacitet. I beslutningen om at indlede proceduren gav Kommissionen især udtryk for tvivl med hensyn til den foreslåede støtte til anskaffelse af nyt, supplerende materiel, fordi det kunne føre til opbygning af yderligere godsbehandlingskapacitet, der kan forstyrre ligevægten mellem udbudet af og efterspørgslen efter de pågældende havnetjenester. Som nævnt i betragtning 22 og 23 bør støttens omfang og varighed begrænses til det absolut nødvendige, og den bør stå i et rimeligt forhold til sit formål, som er at overføre det finansielle ansvar fra den offentlige sektor til private stevedorekompagnier.

(29) De franske myndigheders oplysninger har bekræftet uafhængige kilders oplysninger om, at materiellet i de to havne har en betydelig lavere udnyttelsesgrad end hos konkurrenterne. Desuden fremgår det af de oplysninger, som de franske myndigheder har leveret efter procedurens indledning, at trafikken i Le Havre og Dunkerque er betydeligt mindre end i andre havne i Nordsøområdet.

Det bør også nævnes, at den voksende containertrafik skærper konkurrencen mellem havnene i Nordsøområdet, hvor Europas største havne ligger. Ydelse af støtte med det udtrykkelige formål at øge godsbehandlingsvirksomhedernes kapacitet i en af havnene i dette område ville derfor uden tvivl være konkurrenceforvridende.

(30) Det skal understreges, at offentlig støtte ikke kan begrundes med ændringer i udbud af og efterspørgsel efter erhvervsbetonede havnetjenester, som det alene tilkommer markedskræfterne at reagere på. Den foreslåede støtte ville give stevedorekompagnierne i de to havne bedre konkurrencevilkår end deres franske og øvrige EU-konkurrenter i andre havne. Ifølge de franske myndigheder vil overdragelsen af ejendomsretten til og driften af materiellet ske efter en åben udbudsprocedure, som enhver interesseret virksomhed kan deltage i. Især når det drejer sig om de to store havne Le Havre og Dunkerque, kan det tænkes, at andre virksomheder i Fællesskabet ville være interesseret i at overtage ansvaret. De franske myndigheder har ikke godtgjort, at det er nødvendigt at give stevedorekompagnierne i disse to havne støtte til anskaffelse af supplerende, nyt materiel, for at ansvaret for materiellet kan overgå fra den offentlige til den private sektor. En sådan støtte vil sandsynligvis forstyrre ligevægten mellem udbud og efterspørgsel som følge af udvidelsen af godsbehandlingskapaciteten og således forvride konkurrencen på en måde, der påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne, i strid med den fælles interesse.

(31) Som nævnt i betragtning 11 har Det Forenede Kongeriges regering tilsluttet sig den tvivl, Kommissionen har givet udtryk for, især når det gælder støtte til anskaffelse af nyt, supplerende materiel i havnene Le Havre og Dunkerque, da den ville betyde en alvorlig forvridning af konkurrencen mellem de vigtigste Nordsøhavne.

(32) I betragtning heraf mener Kommissionen ikke, at støtten til nyt, supplerende materiel kan anses for at være forenelig med fællesmarkedet i henhold til artikel 87, stk. 3, litra c).

VI. **KONKLUSIONER**

(33) Kommissionens vurdering fører til den konklusion, at støtten til overdragelse og eventuel udskiftning af det eksisterende materiel fremmer udviklingen af en erhvervsgren, og at samhandelen ikke påvirkes i et omfang, der strider mod den fælles interesse. På en række betingelser, der angives i det følgende, kan støtten derfor betragtes som forenelig med fællesmarkedet og som værende omfattet af undtagelsesbestemmelsen i EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c).

(34) Det er dog en betingelse for støttens godkendelse, at denne beslutning overvåges af Kommissionen. Som de franske myndigheder har meddelt, skal overdragelsen af det nuværende materiel ske ved hjælp af åbne, gennemsigtige procedurer uden forskelsbehandling (udbud), således at enhver virksomhed kan deltage. Støtten må ikke ydes i form af en permanent, automatisk nedsættelse af »taxe professionnelle«, og den skal være knyttet til investeringer, der foretages på forskellige tidspunkter i støtteordningens løbetid. De enkelte stevedorekompagnier får først støtte fra investeringstidspunktet. Støtten kan kun gives en gang for hver investering. Betalingen for disse tunge investeringer er imidlertid fordelt over en årrække, og afskrivningsperioderne er lange. I forhold hertil kan støtteordningens varighed betragtes som begrænset. Støtten kan derfor udbetales i det (de) skatteår, hvor et privat stevedorekompagni i en af de 23 havne overtager det nuværende materiel og/eller udskifter det og i den efterfølgende afskrivningsperiode for dette materiel, indtil støtteordningen udløber i 2006. Støtte til investeringer i nyt, supplerende materiel er ikke tilladt.

(35) I betragtning heraf skal de franske myndigheder i støtteordningens gyldighedsperiode hvert år aflægge rapport til Kommissionen om overdragelsen af det nuværende materiel fra den offentlige til den private sektor og om udskiftningen af dette materiel, herunder oplysninger om den udbudsprocedure, der er blevet benyttet. Rapporterne skal især indeholde oplysninger om de enkelte stevedorekompagnier, der overtager det nuværende materiel, dette materiels art og pris og den tilsvarende støtte. Der ønskes også oplysninger om investeringer for at udskifte nuværende materiel og om støtte, der ydes på grundlag af disse investeringer. Den første rapport skal forelægges senest et år efter denne beslutnings vedtagelse.

(36) Kommissionen anser ikke støtten til anskaffelse af nyt, supplerende materiel i havnene Le Havre og Dunkerque for at være nødvendig for eller stå i et rimeligt forhold til ordningens formål, som er at flytte ansvaret for materiellet fra den offentlige til den private sektor. En sådan støtte vil desuden påvirke udbudet af og efterspørgslen efter godsbehandlingstjenester, og den ville få uheldige virkninger på konkurrencen og på samhandelen, som sandsynligvis ville overskygge dens positive virkninger.

(37) Den samlede investeringsværdi for havnemateriellet blev i anmeldelsen fra de franske myndigheder anslået til 2 800 mio. FRF. Ifølge de mest nøjagtige oplysninger, som foreligger, andrager den påtænkte skattenedsættelse i alt 368,05 mio. FRF Støtteintensiteten i procent af investeringsværdien udgør derfor 13,14 %. Hvis denne procentsats udelukkende anvendes på investeringer i udskiftning af det nuværende materiel, dvs. 2 100 mio. FRF, andrager den skattenedsættelse, støtteordningen kan give anledning til, 275,94 mio. FRF (13,14 % × 2 100 mio. FRF), der skal udbetales i tidsrummet 2000-2006 —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

1. Den støtte på 275,94 mio. FRF, som Frankrig påtænker at yde i tidsrummet 2000-2006 til private stevedorekompagnier i de 23 franske havne, som er angivet i bilaget, med henblik på overdragelse af det nuværende materiel ved hjælp af åbne procedurer uden forskelsbehandling og med henblik på udskiftning af dette materiel, er forenelig med fællesmarkedet, forudsat at den er knyttet til investeringerne derved, at støtten kun ydes i det (de) skatteår, hvor investeringerne i denne type materiel foretages, og i den efterfølgende afskrivningsperiode for dette materiel, indtil ordningen udløber.

2. Støtten på 91,98 mio. FRF til stevedorekompagnier i havnene Le Havre og Dunkerque til anskaffelse af nyt, supplerende materiel er uforenelig med fællesmarkedet.

Denne støtteordning må derfor ikke iværksættes.

Artikel 2

Frankrig underretter senest to måneder efter meddelelsen af denne beslutning Kommissionen om, hvilke foranstaltninger det har truffet for at efterkomme den.

De franske myndigheder aflægger hvert år rapport til Kommissionen om støtteordningens gennemførelse, især om udbud, investeringer, udbetalt støtte og støtteintensitet. Den første rapport aflægges senest et år efter meddelelsen af denne beslutning.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 22. december 1999.

På Kommissionens vegne

Loyola DE PALACIO

Næstformand

BILAG

De 23 franske havne i beslutningen

I. *Kyststrækningen Nord-Pas-de-Calais*

1. Calais
2. Boulogne sur Mer
3. Dunkerque

II. *Normandiets kyst*

4. Havre
5. Dieppe
6. Rouen
7. Honfleur
8. Fécamp
9. Caen

III. *Kanalkysten*

10. Cherbourg
11. Granville

IV. *Bretagnes kyst*

12. Saint-Malo
13. Brest
14. Lorient

V. *Atlanterhavskysten*

15. Nantes-Saint-Nazaire
16. La Rochelle
17. Bordeaux
18. Bayonne

VI. *Middelhavskysten*

19. Port-Vendres
20. Port La Nouvelle
21. Sète
22. Marseille
23. Toulon