KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION
vom 22. Dezember 1999
zur geplanten Beihilferegelung Frankreichs zugunsten des französischen Hafensektors

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1999) 5204)

(Nur der französische Wortlaut ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2000/410/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 erster Gedankenstrich,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a),

nach Aufforderung aller Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Bestimmungen [1] und unter Berücksichtigung der eingegangenen Bemerkungen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 25. Mai 1998 notifizierte Frankreich der Kommission eine Beihilferegelung zugunsten des französischen Hafensektors. Mit Schreiben vom 31. Juli 1998, 6. November 1998, 27. November 1998, 26. Januar 1999, 16. Februar 1999 und 20. April 1999 lieferte die französische Regierung der Kommission zusätzliche Informationen.

(2) Mit Schreiben vom 14. Juni 1999 unterrichtete die Kommission Frankreich von ihrem Beschluß, im Zusammenhang mit der genannten Beihilferegelung das Verfahren gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

(3) Dieser Beschluß der Kommission wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht [2]. Die Kommission forderte die Beteiligten zur Stellungnahme auf.

(4) Bei der Kommission gingen Stellungnahmen ein. Sie leitete diese an Frankreich weiter, das Gelegenheit hatte, seinerseits dazu Stellung zu nehmen. Die französischen Kommentare gingen mit Schreiben vom 13. Oktober 1999 ein.

II. DETAILLIERTE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

(5) Der französische Hafensektor ist derzeit dadurch gekennzeichnet, daß der Staat an Finanzierung und Management insbesondere der schweren Hafenausrüstung (z. B. Portalkräne) (nachstehend „die Ausrüstung") in hohem Maße beteiligt ist; diese wird zum Teil auch von staatlichen Bediensteten bedient. Ziel der vorgeschlagenen Beihilferegelung ist eine größere Effizienz der Frachtumschlagsdienste durch den Abschluß der 1992 begonnenen Umstrukturierung im Rahmen einer Reform, durch die die Stauereiunternehmen in den betroffenen Häfen die volle Verantwortung für diese Dienste erhalten. Dies soll durch die organisatorische Modernisierung und Rationalisierung der Dienste geschehen, weshalb mit der notifizierten Maßnahme eine Verringerung der Bemessungsgrundlage der „taxe professionnelle" für die privaten Stauereiunternehmen vorgesehen ist.

(6) Wie von Frankreich notifiziert, betrifft die vorgeschlagene Steuerermäßigung 23 französische Häfen (siehe Anhang dieser Entscheidung), in denen derzeit etwa 99 private Stauereiunternehmen tätig sind. Die überwiegende Mehrheit davon sind KMU. Die französischen Behörden äußerten ferner die Hoffnung, daß die vorgeschlagene Regelung Investitionen ausländischer Unternehmen anziehen könnte, die sich in diesen Häfen etablieren möchten. Die Ausrüstung ist derzeit Eigentum der (Hafen-)Behörden und wird von diesen finanziert; die

[1] ABl. C 233 vom 14.8.1999, S. 25.
[2] Siehe Fußnote 1.

Behörden unterliegen nicht der „taxe professionnelle." Die Ausrüstung wird normalerweise an die privaten Stauereiunternehmen vermietet, die Laden und Löschen in den Häfen übernehmen.

(7) Die „taxe professionnelle" ist eine örtliche Steuer, die von den Gebietskörperschaften erhoen und festgesetzt wird (somit kann die Höhe der Steuer von Region zu Region variieren). Die Bemessungsgrundlage wird anhand von drei Faktoren berechnet: i) dem Mietwert des Immobiliarvermögens („immeubles"), ii) 16 % des Neuanschaffungswerts der Ausrüstungen („valeur d'achat à neuf") und iii) 18 % der Bruttolohnsumme. Die vorgeschlagene Maßnahme für Stauereiunternehmen betrifft ausschließlich Ziffer ii), die Anschaffung von Ausrüstung, da diese von der Steuerbemessungsgrundlage für private Stauereiunternehmen ausgeklammert würde. In der Regelung ist eine Steuerermäßigung für Übertragung und Eneuerung bestehender Ausrüstungen sowie ferner für die Anschaffung zusätzlicher neuer Ausrüstungen in den Häfen von Le Havre und Dunkerque vorgesehen.

(8) Die Regelung wird im Rahmen einer Reform vorgeschlagen, die 1992 eingeleitet wurde und aufgrund derer die Hafenarbeiter, die bis dahin Staatsangestellte waren (Hafenbehörden), Angestellte der privaten Stauereiunternehmen wurden. In diesem Zusammenhang wurden damals Sozialpläne erstellt. Seit Beginn dieser Reform ging die Anzahl der Arbeiter in französischen Häfen um 50 % zurück. Nach Angaben der französischen Behörden haben die Stauereiunternehmen mit über 1 Milliarde FF zur Finanzierung der Sozialpläne für die Hafenarbeiter beigetragen; etwa 500 Mio. FF sind bis zum Jahr 2006 noch zu zahlen. Um diesen Prozeß im Personalbereich abzuschließen, beinhaltet die hier behandelte Regelung auch die Übertragung der Zuständigkeit für den verbleibenden Teil der Beschäftigten im Bereich des Ladungsumschlags, insbesondere die Kranführer „grutiers"), vom öffentlichen auf den privaten Sektor. Die privaten Stauereiunternehmen sollen die volle Verantwortung für Ausrüstung und Personal im Bereich des Ladungsumschlags in französischen Häfen übernehmen.

(9) Nach Angaben der französischen Behörden ist die Verringerung der steuerlichen Belastung durch die „taxe professionnelle" ein Anreiz, schrittweise Eigentum und Verwaltung der bestehenden Ausrüstung vom öffentlichen auf den privaten Sektor zu übertragen und Investitionen in die Erneuerung der Ausrüstung vorzunehmen. Die Übertragung auf die einzelnen Stauereiunternehmen soll im Wege öffentlicher Ausschreibungen und gegen Zahlung vorgenommen werden, wobei der Nettobuchwert zugrundezulegen ist („valeur nette comptable"). Die Steuerermäßigung ist somit an die Bereitschaft der Stauereiunternehmen geknüpft, in Hafenausrüstung zu investieren, die derzeit im wesentlichen Staatseigentum ist.

(10) Die vorgeschlagene Steuerermäßigung ist abhängig vom Neuanschaffungswert der Ausrüstungen. Der Umfang der vorgesehenen Investitionen beläuft sich für den Zeitraum 2000-2004 auf 2,8 Milliarden FF; davon sind 2,1 Milliarden für die Ersetzung bestehender durch leistungsfähigere Ausrüstungen bestimmt, 700 Mio. FF für die Anschaffung neuer, zusätzlicher Frachtumschlagsanlagen in den Häfen von Le Havre und Dunkerque. Insgesamt wird die im Rahmen der Regelung gewährte Steuerermäßigung nach den Angaben der französischen Behörden in ihrem Schreiben vom 20. Juli 1999 auf 368,35 Mio. FF veranschlagt, die im Zeitraum 2000-2006 anfallen werden. Angesichts des Investitionswerts haben die französischen Behörden eine Beihilfeintensität von 13,15 % ermittelt (ausgedrückt als % des erstgenannten Wertes).

III. STELLUNGNAHMEN VON BETEILIGTEN

(11) Mit Schreiben vom 14. September 1999 legte die Regierung des Vereinigten Königreichs ihre Stellungnahme vor, in der sie im wesentlichen ihr Einverständnis mit dem Beschluß der Kommission zum Ausdruck brachte, ein Verfahren einzuleiten. Die Bedenken des Vereinigten Königreichs betreffen die vorgeschlagene Beihilfe für die Anschaffung neuer, zusätzlicher Ausrüstung in Le Havre und Dunkerque, da hierdurch zu große Kapazitäten entstünden, die zu Verzerrungen des Wettbewerbs mit anderen europäischen Häfen führen würden.

IV. KOMMENTARE FRANKREICHS

(12) Die Kommission übermittelte Frankreich mit Schreiben vom 22. September 1999 die Stellungnahme der Regierung des Vereinigten Königreichs; die französischen Behörden antworteten hierauf mit Schreiben vom 13. Oktober 1999.

V. BEURTEILUNG DER BEIHILFEREGELUNG

1. Rechtsgrundlage

(13) Nach Artikel 87 Absatz 1 des Vertrags „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen." Wie in dem Beschluß zur Einleitung des Verfahrens angeführt, ist die notifizierte Beihilferegelung als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag anzusehen, denn die Maßnahme wird aus staatlichen Mitteln finanziert und ist selektiv in der Anwendung.

(14) Die vorgeschlagene Maßnahme betrifft einen bestimmten Sektor (die staatliche Unterstützung käme ausschließlich Stauereiunternehmen zugute, die in 23 ausgewählten Häfen etabliert sind und die Verantwortung für die bestehende Ausrüstung und deren Erneuerung übernehmen). Diese Selektivität ist durch „durch die Natur oder den inneren Aufbau des Systems" nicht gerechtfertigt; die französischen Behörden haben keinerlei derartige Hinweise geliefert (siehe Absätze 12 und 23 der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Vorschriften über staatliche Beihilfen auf Maßnahmen im Bereich der direkten Unternehmensbesteuerung [1]).

(15) Schließlich sind die Stauereiunternehmen bereits mit Stauereiunternehmen in demselben Hafen und in anderen Handelshäfen im Wettbewerb. Je nach der endgültigen Bestimmung der Ladung besteht häufig eine Wahlmöglichkeit bei den Umschlagshäfen. In diesem Fall sind Auswirkungen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten möglich, da die Stauereiunternehmen in den 23 betroffenen Häfen vielfach bereits tatsächlich oder potentiell im Wettbewerb mit Stauereiunternehmen in anderen französischen bzw. Gemeinschaftshäfen stehen.

(16) Schließlich geben die französischen Behörden an, daß die „taxe professionnelle" ausschließlich in Frankreich existiere und die Beihilfe zum Ausgleich des Nachteils erforderlich sei, der den französischen Frachtumschlagsunternehmen hierdurch im Vergleich zu ihren europäischen Konkurrenten entstehe. Selbst wenn durch die Regelung die für die betroffenen Frachtumschlagsunternehmen anfallenden Kosten stärker denen ihrer Konkurrenten in den anderen Mitgliedstaaten angeglichen würden — was nicht nachgewiesen wurde — ändert dies nichts an der Tatsache, daß es sich um eine Finanzierung mit Beihilfecharakter handelt.

2. **Vereinbarkeit**

(17) Bezüglich der Vereinbarkeit der staatlichen Beihilfe mit dem Binnenmarkt ist zu sagen, daß Beihilfen generell untersagt sind, sofern auf die Maßnahmen nicht die im Vertrag festgelegten besonderen Ausnahmen zutreffen. In diesem Fall scheint keine der Ausnahmeregelungen des Artikels 87 Absatz 2 des Vertrags in Frage zu kommen. Artikel 86 des Vertrags ist ebenfalls nicht anwendbar, da Frachtumschlagsdienste nicht als Dienste im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse angesehen werden können (siehe Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 10. Dezember 1991 in der Rechtssache C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova [2]). Aus der Prüfung nach Artikel 87 Absatz 3 des Vertrags ergibt sich, daß die Beihilfen offensichtlich nicht als Ausnahmen gemäß Buchstabe a) und Buchstabe b) angesehen werden können. Mit der vorgeschlagenen Maßnahme soll auch nicht die Entwicklung gewisser Wirtschaftsgebiete gefördert werden (Buchstabe c)), sondern sie betrifft eher einen bestimimten Wirtschaftszweig. Die Ausnahmebestimmung nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) für „Beihilfen zur Förderung gewisser Wirtschaftszweige, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft" könnte jedoch in diesem Fall zutreffen.

(18) Die Kommission prüfte, ob eventuell horizontale Leitlinien auf die vorgeschlagene Beihilferegelung anwendbar sind (die Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung [3] und die Leitlinien für Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten [4]. Unter die Leitlinien für regionale Beihilfen fallen jedoch ausschließlich Stauereiunternehmen in förderwürdigen Regionen; ferner sind darin ausdrücklich Beihilfen für Anfangsinvestitionen in mobile Güter des Verkehrssektors ausgenommen. Die Anwendung der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen ist ebenfalls nicht möglich, da die Beihilfeempfänger, die privaten Stauereiunternehmen, sich gemäß der Definition dieser Leitlinien nicht in finanziellen Schwierigkeiten befinden. Daher können die genannten Leitlinien für die vorgeschlagene Beihilferegelung nicht herangezogen werden.

(19) Aufgrund obiger Analyse beschloß die Kommission, die Vereinbarkeit der vorgeschlagenen Beihilferegelung mit Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) des EG-Vertrags zu prüfen.

(20) Die vorgeschlagene Regelung sieht Steuerermäßigungen für die Übertragung und Erneuerung bestehender Ausrüstungen zur Modernisierung und Rationalisierung des Frachtumschlags sowie die Anschaffung neuer, zusätzlicher Anlagen zur Kapazitätserweiterung der Häfen von Le Havre und Dunkerque vor. Nach Ansicht der Kommission sollte aufgrund der unterschiedlichen Zielsetzung zwischen beiden Investitionsarten unterschieden werden.

Im Hinblick auf die bestehende Ausrüstung geben die französischen Behörden an, daß die vorgeschlagene Beihilferegelung die Übertragung der Ausrüstung (Eigentum und Verwaltung) vom öffentlichen auf den privaten Sektor erleichtern werde. Mit der Maßnahme soll zur Modernisierung und Rationalisierung der Frachtumschlagsdienste angeregt werden, die sich auf die

[1] ABl. C 384 vom 10.12.1998, S. 3.
[2] Rechtsslg. 1991-I, S. 5889.
[3] ABl. C 74 vom 10.3.1998, S. 4.
[4] ABl. C 283 vom 19.9.1997, S. 2.

Gesamtleistung der Häfen auswirken. Der Schwerpunkt liegt deshalb auf dem Aspekt „Ausrüstung", weil die Beihilfe an Investitionen in Ausrüstung gebunden ist, einen der drei Faktoren für die Bestimmung der Steuerbemessungsgrundlage. Die geplante Übertragung der bestehenden Ausrüstung soll in transparenter und nichtdiskriminierender Weise im Wege öffentlicher Ausschreibungen vorgenommen werden, in deren Rahmen auch Konkurrenten Angebote zum Erwerb der Ausrüstung einreichen können. Daher ist zu erwarten, daß der für die Übertragung gezahlte Preis dem Marktpreis entsprechen wird.

(21) Eine solche Übertragung entspricht der Entwicklung der Politik der Gemeinschaft für den Hafensektor gemäß dem Grünbuch über Seehäfen und Seeverkehrsinfrastruktur ([1]). Es besteht bereits die Tendenz, kommerzielle Frachtumschlagsdienste von öffentlichen auf private Diensteanbieter zu übertragen, inbesondere im Interesse der Effizienz. Einige Mitgliedstaaten haben entsprechende Reformen durchgeführt, um die Häfen im Zuge der technologischen Entwicklung und eines stärkeren Wettbewerbs den neuen Anforderungen anzupassen. Die Kommission hat in der Vergangenheit staatliche Beihifen, die solche Reformen und die Neuorganisation des Hafensektors unterstützen, für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt. Dies war z. B. 1986 im Zusammenhang mit Beihilfen für bestimmte Häfen beim Abbau von Arbeitsplätzen aufgrund von Umstrukturierung und Privatisierung des Frachtumschlagssektors der Fall. Die Behörden sind in einigen EU-Häfen immer noch für Frachtumschlagsdienste zuständig, da dieser Markt durch Gemeinschaftsvorschriften noch nicht vollständig für den Wettbewerb geöffnet wurde. Die vorgeschlagene Regelung wird es den privaten Frachtumschlagsunternehmen erleichtern, sich an einen Markt anzupassen, der sich dem Wettbewerb öffnet, ohne jedoch unnötige Verzerrungen zu verursachen; so leistet sie einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung des Sektors. Daher ist das Ziel der Regelung im gemeinschaftlichen Interesse.

(22) Im Zusammenhang mit der Frage, ob die vorgeschlagene Maßnahme erforderlich ist, um Eigentum und Verwaltung der bestehenden Ausrüstung schrittweise zu übertragen, kann geltend gemacht werden, daß die Marktkräfte allein dies nicht sicherstellen würden. Die privaten Frachtumschlagsunternehmen zögern, die Verantwortung für die Ausrüstung zu übernehmen, vor allem deshalb, weil sie dann der „taxe professionnelle" unterliegen. Die existierende Ausrüstung, die in den meisten Fällen relativ alt bzw. überholt ist, müßte mittels umfangreicher Investitionen erneuert werden. Daher ist die Kommission der Ansicht, daß die „taxe professionnelle", die auf der Grundlage des Neuanschaffungswertes der Ausrüstung berechnet wird, für die Frachtumschlagsunternehmen eine zu hohe Belastung darstellen würde. Dies vor allem deshalb, weil es sich bei den Unternehmen in den meisten Fällen um KMU handelt, die über begrenzte Finanzmittel verfügen und außerdem weiterhin Mittel für die Sozialpläne zugunsten der Hafenarbeiter bereitstellen müssen.

(23) Die Übertragung bestehender Ausrüstung und deren Erneuerung ist Teil einer umfassenden Modernisierung und Rationalisierung und im Rahmen globaler Investitionsanstrengungen zu sehen (die Übertragung überwiegend veralteter Ausrüstung allein hätte keinen Sinn). In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß die Kosten eines Portalkrans sich nach den Angaben der französischen Behörden auf etwa 40 Mio. FF belaufen; der Abschreibungszeitraum beträgt im Durchschnitt 20 Jahre. Einschließlich der erforderlichen Portalhubwagen und Hebegeschirre, deren Nutzungs- und Abschreibungsdauer bei etwa 10 Jahren liegt, belaufen sich die Kosten der Unternehmen je Kran auf insgesamt etwa 50-60 Mio. FF. Der Frachtumschlagssektor ist kapitalintensiv, und die langfristigen Investitionen (einschließlich der Zinszahlungen) müssen sich auf einen längeren Zeitraum verteilen. Eine Steuerermäßigung im Zusammenhang mit derart umfangreichen Investitionen scheint in diesem speziellen Fall gerechtfertigt, um die Frachtumschlagsunternehmen zu Investitionen zu ermutigen, denn die Erneuerung der bestehenden Ausrüstung wird vermutlich nicht gleichzeitig mit der Übertragung stattfinden, sondern in naher Zukunft, je nach der finanziellen Situation der einzelnen Unternehmen.

(24) Es ist ferner festzustellen, daß die Beihilfe sich wirtschaftlich nur begrenzt auswirken würde, denn die vorgeschlagene Steuerermäßigung betrifft nur einen der drei zur Berechnung der Bemessungsgrundlage verwendeten Faktoren. Dieser entspricht 16 % des Neuanschaffungswerts der Ausrüstung; die anhand der beiden anderen Faktoren (Mietwert des Immobiliarvermögens und Bruttolohnsumme) berechnete Steuer wäre von den privaten Frachtumschlagsunternehmen voll zu tragen. Nach Angaben der französischen Behörden würde die Beihilfeintensität (ausgedrückt als Prozentsatz des Investitionswerts) etwa 13 % nicht übersteigen. Ferner werden die Steuern, die auf der Grundlage der Lohnsumme zu zahlen sind, aufgrund der Tatsache steigen, daß die Kranführer dann von den privaten Frachtumschlagsunternehmen beschäftigt werden, die die Investitionen tätigen.

(25) Die Kommission muß jedoch sicherstellen, daß die Beihilfe keine spürbaren nachteiligen Auswirkungen auf den Handel hat und daß sie im Hinblick auf die angestrebten Ziele verhältnismäßig ist. Nach Einleitung des Verfahrens, in dem die Kommission ihre Zweifel an der Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Vertrag äußerte, änderten die französischen Behörden die ursprünglich

([1]) KOM(97) 678 endg. vom 10.12.1997, Ziffern 81-82.

geplante Regelung; sie verringerten den Betrag von 623,6 Mio. FF auf 368,35 Mio. FF und verkürzten die Dauer von 10 auf 7 Jahre, d. h. fast um die Hälfte. In der Praxis werden jedoch nicht alle Unternehmen, die in bestehende Ausrüstung investieren werden, während der gesamten Geltungsdauer der Regelung Beihilfen erhalten. Je nach ihrer finanziellen Lage werden die Unternehmen zu unterschiedlichen Zeitpunkten investieren; erst von diesem Zeitpunkt an werden sie Beihilfen erhalten. Durch die Beihilfe werden für die privaten Frachtumschlagsunternehmen gegenüber den staatlichen Stellen, die in den Häfen tätig sind, fairere Bedingungen geschaffen. Die Kommission ist der Ansicht, daß die Beihilfe das französische Hafensystem dabei unterstützen wird, sich an einen Markt anzupassen, der sich dem Wettbewerb immer stärker öffnet, ohne daß dieser jedoch unnötig verzerrt wird. Ferner muß die Übertragung von bestehender Ausrüstung allein das Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage bei den genannten Hafendiensten nicht unbedingt stören. Es geht darum, daß die privaten Frachtumschlagsunternehmen an die Stelle der staatlichen Stellen als Eigentümer und Verwalter der bestehenden Ausrüstung treten und somit auch die Zuständigkeit für die notwendigen Investitionen übernehmen sollen. Die Erneuerung der Ausrüstung im Anschluß an die Übertragung ist erforderlich, um die Kontinuität des Hafenbetriebs sicherzustellen.

(26) Da die meisten Frachtumschlagsunternehmen kleine und mittlere Unternehmen mit weniger als 50 Beschäftigten wären, können Parallelen zum Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen [1] gezogen werden, der für die verschiedenen Arten von Beihilfen für KMU gilt. Die Kommisson hat bisher Beihilfen für KMU befürwortet, solange diese den Handel im Vergleich zum Beitrag zu den Gemeinschaftszielen nicht unverhältnismäßig beeinträchtigen. Die hier behandelte Beihilfe ist als notwendiger Anreiz gedacht, um einen sozioökonomischen Nutzen sicherzustellen und Ziele zu erreichen, für die die Marktkräfte allein nicht ausreichen würden, die jedoch im Gemeinschaftsinteresse sind. Die Beihilfe wird eingestellt, sobald die Übernahme der Ausrüstung und ihre Erneuerung abgeschlossen sind; sie ist daher mit einer Starthilfe zu vergleichen. Eine solche Unterstützung im Zusammenhang mit bestehender Ausrüstung und deren Erneuerung kann als verhältnismäßig im Hinblick auf die Übertragung der finanziellen Zuständigkeit vom öffentlichen Sektor auf die privaten Frachtumschlagsunternehmen angesehen werden.

(27) Daher sind die Auswirkungen auf den Handel unbedeutend, da sich Höhe und Art der Investitionen in die Erneuerung der bestehenden Ausrüstung nicht wesentlich von den Investitionen unterscheiden dürften, die die öffentlichen Stellen getätigt hätten. Dieses Argument wird dadurch gestützt, daß — wie unter Punkt 24 ausgeführt — die wirtschaftlichen Auswirkungen der Steuerermäßigung begrenzt sind. Die vorgeschlagene Beihilfe ist jedoch wichtig, um Produktivität und Effizienz des französischen Hafensektors durch bessere Arbeitsorganisation zu erhöhen. So kann diese Beihilfe für Übertragung und Erneuerung bestehender Ausrüstung als im Einklang mit der gemeinsamen Verkehrspolitik und der Politik zugunsten der KMU angesehen werden. Eine solche Hilfe dürfte den Wettbewerb nicht in einem Maße verzerren, durch das die Handelsbedingungen für Hafenunternehmen sich merklich verändern, so daß es dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Es ist ferner darauf hinzuweisen, daß nach der Entscheidung, das Verfahren einzuleiten, keine Einwände von Dritten gegen die Beihilfe für die Übertragung bestehender Ausrüstung eingingen. Die Unterstützung kann daher als Förderung der Entwicklung bestimmter Wirtschaftstätigkeiten und als vereinbar mit dem Binnenmarkt angesehen werden.

(28) Nach Ansicht der Kommission gilt dies jedoch nicht für die Investitionen in zusätzliche, neue Ausrüstung zur Erweiterung der Kapazitäten der Häfen von Le Havre und Dunkerque. In der Entscheidung zur Einleitung des Verfahrens bringt die Kommission insbesondere Zweifel bezüglich der vorgeschlagenen Beihilfe für die Anschaffung neuer, zusätzlicher Ausrüstung zum Ausdruck, da dadurch zusätzliche Frachtumschlagskazitäten geschaffen werden können, die das Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage bei den genannten Hafendiensten stören könnten. Wie unter den Randziffern 22 und 23 erläutert, sollte die Beihilfe in Umfang und Dauer auf das zur Übertragung der finanziellen Zuständigkeit vom öffentlichen Sektor auf die privaten Frachtumschlagsunternehmen absolut notwendige und verhältnismäßige Maß begrenzt werden.

(29) Die von den französischen Behörden übermittelten Informationen bestätigten Informationen, die über unabhängige Quellen zur Verfügung standen, wonach der Auslastungsgrad der bestehenden Ausrüstung in den beiden genannten Häfen wesentlich unter dem ihrer Konkurrenten liegt. Ferner läßt sich den von den französischen Behörden nach Einleitung dieses Verfahrens vorgelegten Informationen entnehmen, daß die Zunahme des Verkehrsaufkommens in den Häfen Le Havre und Dunkerque wesentlich unter der Zunahme

[1] ABl. C 213 vom 23.7.1996, S. 4.

für die konkurrierenden Nordseehäfen liegt. Der Konkurrenzkampf zwischen den Nordseehäfen (unter denen sich die größten europäischen Häfen befinden) wird aufgrund des zunehmenden Containerverkehrs immer härter. Daher würden Beihilfen für den Ausbau der Kapazitäten von Frachtumschlagsunternehmen in einem Hafen dieser Region den anderen zum Nachteil gereichen und den Wettbewerb verzerren.

(30) Daher wird erneut betont, daß eine staatliche Unterstützung nicht durch angenommene Veränderungen der Angebots- und Nachfragesituation bei den kommerziellen Hafendiensten gerechtfertigt werden kann; hier sollten allein die Marktkräfte zum Tragen kommen. Die vorgeschlagene Beihilfe würde den Frachtumschlagsunternehmen in den genannten Häfen zu einem Wettbewerbsvorteil gegenüber ihren französischen und sonstigen Konkurrenten aus der Gemeinschaft in anderen Häfen verhelfen. Nach den Angaben der französischen Behörden würde die Übertragung von Eigentum und Verwaltung der Ausrüstung auf der Grundlage offener Ausschreibungen vorgenommen, was es allen interessierten Unternehmen ermögliche, ein Angebot vorzulegen. Insbesondere im Zusammenhang mit den großen Häfen Le Havre und Dunkerque könnte bei anderen Unternehmen der Gemeinschaft sehr wohl ein Interesse bestehen, diese Zuständigkeiten zu übernehmen. Die französischen Behörden haben außerdem nicht nachgewiesen, daß Beihilfen für den Kauf zusätzlicher, neuer Ausrüstung speziell an Frachtumschlagsunternehmen in diesen Häfen gewährt werden müssen, um die Zuständigkeit für die Ausrüstung vom öffentlichen auf den privaten Sektor zu übertragen. Es ist daher wahrscheinlich, daß eine solche Beihilfe das Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage stören würde, da zusätzliche Frachtumschlagskapazitäten geschaffen würden. Der Wettbewerb würde somit verzerrt, so daß der Handelsfluß zwischen den Mitgliedstaaten in einer Weise beeinflußt würde, die den gemeinsamen Interessen zuwiderliefe.

(31) Wie bereits unter Randziffer 11 erwähnt, äußerte die Regierung des Vereinigten Königreichs die gleichen Zweifel wie die Kommission bezüglich der Beihilfen für die Anschaffung neuer, zusätzlicher Ausrüstung in den Häfen von Le Havre und Dunkerque, da hierdurch der Wettbewerb zwischen den großen Nordseehäfen stark verzerrt würde.

(32) Daher ist die Kommission der Ansicht, daß Beihilfen für neue, zusätzliche Ausrüstung nicht gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) des Vertrags mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

VI. **SCHLUSSFOLGERUNGEN**

(33) Die Kommission kam bei der Beurteilung zu dem Schluß, daß die Beihilfe für die Übertragung bestehender Ausrüstung und gegebenenfalls deren Erneuerung die Entwicklung einer bestimmten Wirtschaftstätigkeit fördert und die Handelsbedingungen nicht in einer Weise beeinträchtigt, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Unter bestimmten, nachstehend aufgeführten Bedingungen ist diese Beihilfe daher mit dem Binnenmarkt vereinbar und eine Ausnahmegenehmigung gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe EG-Vertrag moglich.

(34) Die Anwendung dieses Beschlusses muß jedoch von der Kommission überwacht werden; dies ist auch Bedingung für die Genehmigung der Beihilfe. Wie von den französischen Behörden angegeben, findet die Übertragung der Ausrüstung im Wege offener, transparenter und nichtdiskriminierender Verfahren (öffentliche Ausschreibungen) statt, so daß jedes Unternehmen sich bewerben kann. Die Beihilfe soll nicht in Form einer ständigen und automatischen Ermäßigung der „taxe professionnelle“ gewährt werden und muß an Investitionen gebunden sein, die zu verschiedenen Zeitpunkten der Laufzeit der Beihilferegelung getätigt werden. Die Frachtumschlagsunternehmen erhalten erst ab dem Zeitpunkt der Investitionstätigung Beihilfen. Es kann jeweils nur eine Beihilfe je Investition gewährt werden. Diese umfangreichen Investitionen verteilen sich auf mehrere Jahre und die Abschreibungszeiträume sind lang. Im Verhältnis hierzu kann die Dauer der Beihilferegelung als begrenzt angesehen werden. Die Beihilfe kann daher in dem Finanzjahr/den Finanzjahren gewährt werden, in denen ein privates Frachtumschlagsunternehmen in einem der 23 betroffenen Häfen bestehende Ausrüstung übernimmt bzw. diese durch neue ersetzt sowie während der darauffolgenden Abschreibungsperiode für diese Ausrüstung bis zum Auslaufen der Regelung im Jahr 2006. Beihilfen für Investitionen in neue, zusätzliche Ausrüstung sind nicht zulässig.

(35) Daher müssen die französischen Behörden der Kommission während der Geltungsdauer der Beihilferegelung jährliche Berichte über die Übertragung der bestehenden Ausrüstung vom öffentlichen auf den privaten Sektor und deren Erneuerung übermitteln, einschließlich Informationen über das Verfahren der öffentlichen Ausschreibungen. Diese Berichte müssen insbesondere Einzelheiten über die Frachtumschlagsunternehmen, die die Ausrüstung übernehmen, Art und Preis der Ausrüstung und die entsprechenden Beihilfen enthalten. Ferner sind Angaben erforderlich über die Investitionen zur Erneuerung der Ausrüstung und die Höhe der hierfür gewährten Beihilfe. Der erste Bericht ist vor Ablauf eines Jahres nach der Verabschiedung dieser Entscheidung vorzulegen.

(36) Nach Ansicht der Kommission sind Beihilfen zur Anschaffung neuer, zusätzlicher Ausrüstung in den Häfen von Le Havre und Dunkerque weder notwendig noch verhältnismäßig, um das Ziel der Regelung, die Übertragung der Zuständigkeiten für die Ausrüstung vom öffentlichen auf den privaten Sektor, zu erreichen. Eine solche Beihilfe würde ferner Angebot und Nachfrage bei den Frachtumschlagsdiensten beeinflussen; die nachteiligen Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel würden die positiven Folgen zunichte machen.

(37) In der Notifizierung der französischen Regierung wurden die insgesamt für Hafenanlagen erforderlichen Investitionen auf 2,8 Milliarden FF veranschlagt. Gemäß den genauesten verfügbaren Daten sollen insgesamt 368,05 Mio. FF an Steuerermäßigungen gewährt werden. Somit beträgt die Beihilfeintensität, ausgedrückt als Prozentsatz des Investitionsvolumens, 13,14 %. Wendet man diesen Prozentsatz ausschließlich auf Investitionen für die Erneuerung bestehender Ausrüstung an, d. h. auf 2,1 Milliarden FF, können im Rahmen der Regelung im Zeitraum 2000-2006 275,94 Mio. FF (13,14 % × 2,1 Milliarden FF) an Steuerermäßigungen gewährt werden —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Beihilfen für die Übertragung bestehender Ausrüstung auf der Grundlage offener und nichtdiskriminierender Verfahren und die Erneuerung dieser Ausrüstung, die Frankreich zugunsten privater Frachtumschlagsunternehmen in den im Anhang genannten 23 französischen Häfen plant (275,94 Mio. FF für den Zeitraum 2000-2006), sind mit dem Binnenmarkt vereinbar, wenn sie insofern an Investitionen gebunden sind, als die Beihilfen nur in den Finanzjahren gewährt werden, in denen Investitionen in Ausrüstungen getätigt werden, sowie während des darauffolgenden Abschreibungszeitraums bis zum Auslaufen der Geltungsdauer der Regelung.

(2) Beihilfen für die Anschaffung neuer, zusätzlicher Ausrüstung für die Frachtumschlagsunternehmen in den Häfen von Le Havre und Dunkerque in Höhe von 91,98 Mio. FF sind unvereinbar mit dem Binnenmarkt.

Daher dürfen diese Beihilfen nicht gewährt werden.

Artikel 2

Frankreich unterrichtet die Kommission innerhalb von zwei Monaten nach Notifizierung dieser Entscheidung über die zur Einhaltung der darin enthaltenen Bestimmungen getroffenen Maßnahmen.

Die französischen Behörden legen der Kommission Jahresberichte über die Anwendung der Beihilferegelung vor, insbesondere über die öffentlichen Ausschreibungen, die Investitionen, die Höhe der gewährten Beihilfen und deren Intensität. Der erste Bericht ist vor Ablauf eines Jahres nach der Notifizierung dieser Entscheidung vorzulegen.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den 22. Dezember 1999

Für die Kommission

Loyola DE PALACIO

Vizepräsident

ANHANG

Von der Entscheidung betroffene französische Häfen

I. *Küstengebiet des Nord-Pas-de-Calais:*

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

II. *Küstengebiet der Normandie:*

4. Port autonome du Havre
5. Port de Dieppe
6. Port de Rouen
7. Port de Honfleur
8. Port de Fécamp
9. Port de Caen

III. *Küstengebiet am Ärmelkanal:*

10. Port de Cherbourg
11. Port de Granville

IV. *Küstengebiet der Bretagne:*

12. Port de Sain-Malo
13. Port de Brest
14. Port de Lorient

V. *Küstengebiet am Atlantik:*

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

VI. *Küstengebiet am Mittelmeer:*

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