ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 22ας Δεκεμβρίου 1999

σχετικά με το πρόγραμμα χορήγησης ενισχύσεων που σχεδιάζει να εφαρμόσει η Γαλλία υπέρ του γαλλικού λιμενικού κλάδου

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1999) 5204]

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2000/410/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Έχοντας προηγουμένως καλέσει τους ενδιαφόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, σύμφωνα με τα προαναφερόμενα άρθρα [1] και λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις τους αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΔΙΑΔΙΑΚΑΣΙΑ

(1) Η Γαλλία κοινοποίησε στην Επιτροπή με επιστολή της 25ης Μαΐου 1998, το πρόγραμμα χορήγησης ενισχύσεων υπέρ του γαλλικού λιμενικού κλάδου. Η Γαλλία χορήγησε πρόσθετες πληροφορίες στην Επιτροπή, με τις επιστολές της της 31ης Ιουλίου, της 6ης Νοεμβρίου και της 7ης Νοεμβρίου 1998, της 26ης Ιανουαρίου, της 16ης Φεβρουαρίου και της 20ής Απριλίου 1999.

(2) Η Επιτροπή πληροφόρησε τη Γαλλία με την επιστολή της της 14ης Ιουνίου 1999, σχετικά με την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ αναφορικά με το εν λόγω πρόγραμμα χορήγησης ενισχύσεων.

(3) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία αυτή δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [2]. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να της υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

(4) Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις αναφορικά με το θέμα αυτό από τους ενδιαφερόμενους και τις διαβίβασε στη Γαλλία, στην οποία δόθηκε η ευκαιρία να διατυπώσει τις παρατηρήσεις της. Οι παρατηρήσεις της Γαλλίας περιήλθαν με επιστολή της 13ης Οκτωβρίου 1999.

II. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(5) Χαρακτηριστικό στοιχείο του γαλλικού λιμενικού κλάδου, τη στιγμή αυτή, είναι η σημαντική συμμετοχή του Δημοσίου στη χρηματοδότηση για τη διαχείριση ιδίως του βαρέος λιμενικού εξοπλισμού, όπως οι γερανογέφυρες (που στο εξής καλείται «ο εξοπλισμός»), τις οποίες χειρίζεται εν μέρει προσωπικό που απασχολείται στο δημόσιο τομέα. Στόχος του προτεινόμενου προγράμματος χορήγησης ενισχύσεων είναι να καταστούν αποδοτικότερες οι παρεχόμενες φορτοεκφορτωτικές υπηρεσίες με την ολοκλήρωση της διαδικασίας των ιδιωτικοποιήσεων η οποία εγκαινιάστηκε το 1992, προωθώντας μια μεταρρύθμιση στο πλαίσιο της οποίας οι φορτοεκφορτωτικές εταιρείες θα καταστούν πλήρως υπεύθυνες για την παροχή των υπηρεσιών αυτών στους εν λόγω λιμένες. Ο μηχανισμός που θα οδηγήσει στη μεταρρύθμιση αυτή είναι ο εκσυγχρονισμός και ο εξορθολογισμός των μεθόδων οργάνωσης των υπηρεσιών αυτών και για να επιτευχθεί ο εν λόγω στόχος στο κοινοποιηθέν πρόγραμμα χορήγησης ενισχύσεων προτείνεται η μείωση της φορολογητέας βάσης του γαλλικού φόρου «taxe professionnelle» («φόρου επιτηδευματικών δραστηριοτήτων») για τις ιδιωτικές φορτοεκφορτωτικές εταιρείες.

(6) Σύμφωνα με τα στοιχεία που κοινοποιήθηκαν από τη Γαλλία, η προτεινόμενη μείωση του φόρου θα θίξει 23 γαλλικούς λιμένες (βλέπε σχετικά στο παράρτημα 1 της παρούσας απόφασης) στους οποίους ασκούν τη στιγμή αυτή επαγγελματικές δραστηριότητες περίπου 99 ιδιωτικές εταιρείες διεκπεραίωσης εργασιών φορτοεκφόρτωσης (στοιβασίας). Η συντριπτική πλειοψηφία των εταιρειών αυτών συγκαταλέγεται στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις. Οι γαλλικές αρχές εξέφρασαν επίσης την ευχή να προσελκύσει το προτεινόμενο πρόγραμμα χορήγησης ενισχύσεων αλλοδαπές επενδύσεις και από μη γαλλικές εταιρείες, οι οποίες ενδέχεται να ενδιαφέρονται για την εγκατάστασή τους στους λιμένες αυτούς. Επί του παρόντος, οι δημόσιες (λιμενικές) αρχές έχουν την

[1] ΕΕ C 233 της 14.8.1999, σ. 25.
[2] Βλέπε υποσημείωση 1.

ιδιοκτησία και χρηματοδοτούν τον εξοπλισμό χωρίς να επιβαρύνονται με τον «taxe professionnelle». Ο εξοπλισμός εκμισθώνεται συνήθως στις ιδιωτικές φορτοεκφορτωτικές εταιρείες, οι οποίες διεκπεραιώνουν τις αντίστοιχες εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης στους λιμένες.

(7) Ο «taxe professionnelle» αποτελεί καταβλητέο τοπικό φόρο ο οποίος καθορίζεται από τις τοπικές αρχές (με αποτέλεσμα την πιθανή διακύμανση του επιπέδου του φόρου ανάλογα με τον εκάστοτε Δήμο ή Κοινότητα). Η φορολογητέα βάση υπολογίζεται με κριτήριο τρεις παράγοντες: i) την εκμισθωτική αξία των ακινήτων· ii) το 16 % της νέας αγοραστικής αξίας του εξοπλισμού και iii) το 18 % του ακαθάριστου ύψους μισθοδοσίας. Το προτεινόμενο πρόγραμμα χορήγησης ενισχύσεως προς στήριξη των φορτοεκφορτωτικών εταιρειών θα αφορούσε μόνο το κριτήριο ii), με άλλα λόγια δηλαδή την αξία αγοράς του εξοπλισμού, εφόσον ο παράγοντας αυτός θα αποκλειόταν από τη φορολογητέα βάση με την οποία επιβαρύνονται οι ιδιωτικές φορτοεκφορτωτικές εταιρείες. Με το προτεινόμενο πρόγραμμα χορήγησης ενισχύσεων, προβλέπεται μείωση του ύψους της φορολογίας, αφενός μεν, για τους σκοπούς της μεταβίβασης και αντικατάστασης του υφιστάμενου εξοπλισμού και, αφετέρου, για την απόκτηση πρόσθετου, νέου εξοπλισμού στους λιμένες της Χάβρης και Δουνκέρκης.

(8) Το προτεινόμενο πρόγραμμα εντάσσεται στις μεταρρυθμίσεις που εγκαινιάστηκαν το 1992, στο πλαίσιο των οποίων οι λιμενεργάτες, τους οποίους απασχολούσε συνήθως ο δημόσιος τομέας, μετατράπηκαν σε εργαζόμενους των ιδιωτικών φορτοεκφορτωτικών εταιρειών. Για να υπερκεραστούν τα αντίστοιχα προβλήματα, την εποχή εκείνη είχε καταρτιστεί και το αντίστοιχο πρόγραμμα κοινωνικών μέτρων. Από την εποχή της θέσπισης της μεταρρύθμισης αυτής, ο αριθμός των λιμενεργατών στους γαλλικούς λιμένες μειώθηκε κατά 50 %. Σύμφωνα με τα στοιχεία των γαλλικών αρχών, οι φορτοεκφορτωτικές εταιρείες συνέβαλαν επίσης με ποσό ανώτερο του ενός δισεκατομμυρίων γαλλικών φράγκων στη χρηματοδότηση των «κοινωνικών προγραμμάτων» για τους λιμενεργάτες, ενώ απομένει ακόμη η καταβολή ενός περαιτέρω ποσού περίπου 500 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων, μέχρι το έτος 2006. Ολοκληρώνοντας την εν λόγω διαδικασία όσον αφορά το εργατικό δυναμικό, το τρέχον πρόγραμμα που είναι υπό εξέταση συνεπάγεται επίσης τη μεταβίβαση των αρμοδιοτήτων για το εναπομένον προσωπικό, και ιδίως για τους χειριστές των γερανών («grutiers») οι οποίοι εκτελούν τις φορτοεκφορτωτικές δραστηριότητες, από τις εταιρείες του Δημοσίου στον ιδιωτικό τομέα. Για τις ιδιωτικές φορτοεκφορτωτικές εταιρείες ο στόχος που επιδιώκεται είναι να αναλάβουν την πλήρη ευθύνη για τον τεχνικό εξοπλισμό και τους ανθρώπινους πόρους που είναι αναγκαίοι για την εκτέλεση των φορτοεκφορτωτικών εργασιών στους γαλλικούς λιμένες.

(9) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η μείωση της επιβάρυνσης κατά το φόρο επιτηδευματικών δραστηριοτήτων αποτελεί κίνητρο για την προοδευτική μεταβίβαση της ιδιοκτησίας και της διαχείρισης του υφιστάμενου εξοπλισμού από τον δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα και για την ενθάρρυνση των επενδύσεων ανανέωσης του σχετικού εξοπλισμού. Για τη μεταβίβαση στις μεμονωμένες φορτοεκφορτωτικές εταιρείες απαιτείται η πληρωμή να καλύπτει τουλάχιστον το αντίτιμο του ποσού της καθαρής λογιστικής αξίας και με προσφυγή σε δημόσιες διαδικασίες προκήρυξης διαγωνισμών. Με τον τρόπο αυτό, η μείωση της φορολογικής επιβάρυνσης διασυνδέεται με την πρόθεση, από την πλευρά των φορτοεκφορτωτικών εταιρειών, να προχωρήσουν σε επενδύσεις λιμενικού εξοπλισμού, ο οποίος τη στιγμή αυτή αποτελεί κατά κύριο λόγο ιδιοκτησία του Δημοσίου.

(10) Η προτεινόμενη μείωση του φόρου συνδέεται με τη νέα αγοραστική αξία του εξοπλισμού. Για τον εξεταζόμενο λιμενικό εξοπλισμό, το ύψος των επενδύσεων που πρέπει να πραγματοποιηθεί, κατά τη χρονική περίοδο από το 2000 έως το 2004, ανέρχεται στο ποσό των 2 800 δισεκατομμυρίων γαλλικών φράγκων, από το οποίο ποσό τα 2 100 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα, προορίζονται για την αντικατάσταση του υφιστάμενου εξοπλισμού από πιο αποδοτικό εξοπλισμό, ενώ ποσό 700 δισεκατομμυρίων γαλλικών φράγκων θα διατεθεί για την αγορά νέου, πρόσθετου εξοπλισμού εκτέλεσης φορτοεκφορτωτικών εργασιών στους λιμένες της Χάβρης και της Δουνκέρκης. Σύμφωνα με τα στοιχεία που χορήγησαν οι γαλλικές αρχές με την επιστολή τους της 20ής Ιουλίου 1999, το συνολικό ποσό των φορολογικών απαλλαγών που θα χορηγηθεί μέσω του σχετικού προγράμματος ανέρχεται στο ποσό των 368,35 δισεκατομμυρίων γαλλικών φράγκων και θα εκταμιευθεί κατά τη διάρκεια της χρονικής περιόδου από το 2000 έως το 2006. Όπως συμπεραίνουν οι γαλλικές αρχές αναφερόμενες στην αξία των πραγματοποιούμενων επενδύσεων, η ένταση ενίσχυσης του σχετικού προγράμματος, εκφραζόμενη σε ποσοστιαία αναλογία αυτού, ανέρχεται σε 13,15 %.

III. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥΣ

(11) Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου υπέβαλε τις παρατηρήσεις της με την επιστολή της, της 14ης Σεπτεμβρίου 1999, με την οποία εξέφρασε κατά βάση τη συμφωνία της με την απόφαση της Επιτροπής να κινηθεί η νομότυπη διαδικασία έρευνας στην προκειμένη περίπτωση. Οι ανησυχίες του Ηνωμένου Βασιλείου συνδέονται με την προτεινόμενη ενίσχυση για την αγορά νέου, πρόσθετου εξοπλισμού στη Χάβρη και τη Δουνκέρκη, καθόσον με τις αγορές αυτές θα προέκυπτε πλεονάζον δυναμικό που θα οδηγούσε σε νόθευση του ανταγωνισμού με τους άλλους ευρωπαϊκούς λιμένες.

IV. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗ ΓΑΛΛΙΑ

(12) Η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις της κυβέρνησης του Ηνωμένου Βασιλείου στη Γαλλία με την επιστολή της, της 22ας Σεπτεμβρίου 1999. Οι γαλλικές αρχές απάντησαν στις παρατηρήσεις αυτές με την επιστολή τους της 13ης Οκτωβρίου 1999.

V. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ

1. Νομική βάση

(13) Όπως ορίζεται στο άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, «ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής, είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές». Όπως είχε ήδη αναφερθεί στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, το κοινοποιηθέν πρόγραμμα ενισχύσεων μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί κρατική ενίσχυση βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, εφόσον το πρόγραμμα χρηματοδοτείται από κρατικούς πόρους, επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό και είναι επιλεκτικό στην εφαρμογή του.

(14) Ενώ το προτεινόμενο πρόγραμμα αφορά έναν ειδικό κλάδο παραγωγής, οι χορηγούμενες κρατικές ενισχύσεις θα ευεργετήσουν μόνον εκείνες τις φορτοεκφορτωτικές εταιρείες οι οποίες έχουν την έδρα τους στους 23 επιλεγμένους λιμένες και οι οποίες αναλαμβάνουν την ευθύνη του υφιστάμενου εξοπλισμού και την ανανέωσή του. Ο επιλεκτικός αυτός χαρακτήρας δεν δικαιολογείται από τη «φύση ή το γενικό πλαίσιο του συστήματος» και οι γαλλικές αρχές δεν χορήγησαν κανένα σχετικό στοιχείο από το οποίο να προκύπτει ότι θα συντρέχει η περίπτωση αυτή [βλέπε σχετικά τα σημεία 12 και 23 της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις σε μέτρα που σχετίζονται με την άμεση φορολογία των επιχειρήσεων ([1])].

(15) Τέλος, στον κλάδο των φορτοεκφορτωτικών εργασιών, οι εταιρείες ανταγωνίζονται άλλες φορτοεκφορτωτικές εταιρείες στο πλαίσιο του ίδου λιμένα και σε άλλους λιμένες. Ανάλογα με τον τελικό προορισμό του φορτίου υπάρχει συχνά δυνατότητα επιλογής για τη φόρτωση και εκφόρτωσή του, μεταξύ διαφόρων λιμένων. Στην ιδιαίτερη περίπτωση εν προκειμένω, καθώς οι φορτοεκφορτωτικές εταιρείες στους 23 θιγόμενους λιμένες αποτελούν σε πολλές περιπτώσεις τους πραγματικούς ή τους πιθανούς ανταγωνιστές για τη διακίνηση των σχετικών φορτίων με τις φορτοεκφορτωτικές επιχειρήσεις που ασκούν δραστηριότητες σε άλλους γαλλικούς και κοινοτικούς λιμένες, μπορεί να υπάρξει αντίκτυπος στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

(16) Οι γαλλικές αρχές προέβαλαν επίσης το επιχείρημα ότι ο «φόρος επιτηδευματικών δραστηριοτήτων» υπάρχει μόνο στη Γαλλία και ότι οι ενισχύσεις είναι αναγκαίο να καταβληθούν για να αποζημιωθούν οι γαλλικές φορτοεκφορτωτικές εταιρείες εξαιτίας του γεγονότος ότι υποχρεούνται σε καταβολή του φόρου αυτού, σε αντίθεση με τους ευρωπαίους ανταγωνιστές τους. Ωστόσο, έστω και εάν με την εφαρμογή του εν λόγω προγράμματος ενισχύσεων θα προσέγγιζε το κόστος των θιγόμενων φορτοεκφορτωτικών εταιρειών το αντίστοιχο κόστος με το οποίο επιβαρύνονται οι ανταγωνιστές τους στα άλλα κράτη μέλη, στοιχείο που δεν έχει καταδειχθεί, δεν αλλάζει σε τίποτα το γεγονός ότι η χρηματοδότηση έχει το χαρακτήρα της ενίσχυσης.

2. **Συμβιβάσιμος χαρακτήρας**

(17) Όσον αφορά το θέμα κατά πόσον οι κρατικές ενισχύσεις συμβιβάζονται με την κοινή αγορά, οι ενισχύσεις απαγορεύονται, εκτός εάν είναι δυνατόν να υπαχθούν σε κάποια από τις ειδικότερες απαλλαγές που καθορίζονται στις διατάξεις της συνθήκης. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η προκειμένη ενίσχυση δεν φαίνεται να είναι συμβιβάσιμη με καμία από τις απαλλαγές που θεσπίζονται στο άρθρο 87 παράγραφος 2 της συνθήκης. Το άρθρο 86 της συνθήκης δεν εφαρμόζεται, εφόσον οι φορτοεκφορτωτικές υπηρεσίες δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι αποτελούν υπηρεσίες γενικότερου οικονομικού συμφέροντος (βλέπε σχετικά την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova) ([2]). Από την εξέταση του άρθρου 87 παράγραφος 3 της συνθήκης, η ενίσχυση δεν φαίνεται να είναι δυνατόν να υπαχθεί σε κάποια από τις ευεργετικές απαλλαγές του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχεία α) και β). Ούτε εξάλλου προορίζεται το προτεινόμενο πρόγραμμα ενισχύσεων για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών περιοχών, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο στοιχείο γ), αλλά αφορά πολύ περισσότερο έναν ειδικότερο κλάδο. Στην προκειμένη περίπτωση ωστόσο, ενδέχεται να είναι δυνατή η εφαρμογή της ευεργετικής απαλλαγής βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) όσον αφορά τις «ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον …».

(18) Όσον αφορά την εφαρμογή των υφιστάμενων οριζόντιων κατευθυντηρίων γραμμών επί του προτεινόμενου προγράμματος ενισχύσεων, η Επιτροπή εξέτασε εκείνες τις κατευθυντήριες γραμμές που ενδέχεται να εφαρμόζονται, με άλλα λόγια δηλαδή τις κατευθυντήριες γραμμές για τα εθνικά προγράμματα περιφερειακών ενισχύσεων ([3]) και τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται σε επιχειρήσεις που αντιμετωπίζουν δυσχέρειες για τη διάσωση και αναδιάρθρωσή τους ([4]). Με τις περιφερειακές κατευθυντήριες γραμμές, ωστόσο, θα καλύπτονταν μόνον οι φορτοεκφορτωτικές εταιρείες που έχουν την έδρα τους σε επιλέξιμες περιφέρειες. Επιπλέον, με τις προαναφερόμενες κατευθυντήριες γραμμές αποκλείεται ρητά η χορήγηση ενισχύσεων για την πραγματοποίηση των αρχικών επενδύσεων για τον κινητό εξοπλισμό στον κλάδο των μεταφορών. Αλλά ούτε και η εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών για τις αναδιαρθρώσεις αποτελεί εναλλακτική λύση, εφόσον, με την έννοια που έχουν οι κατευθυντήριες αυτές γραμμές, οι ιδιωτικές φορτοεκφορτωτικές εταιρείες, καθώς αποτελούν τους ευεργετούμενους αποδέκτες των ενισχύσεων, δεν αντιμετωπίζουν χρηματοοικονομικές δυσχέρειες. Συνεπεία αυτού, το προτεινόμενο πρόγραμμα ενισχύσεων δεν φαίνεται να καλύπτεται από καμία από τις προαναφερόμενες κατευθυντήριες γραμμές.

(19) Ακολουθώντας την ανάλυση που παρατέθηκε προηγουμένως, η Επιτροπή αποφάσισε να εξετάσει το συμβιβάσιμο χαρακτήρα του προτεινόμενου προγράμματος χορήγησης ενισχύσεων βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης.

(20) Το προτεινόμενο πρόγραμμα συνεπάγεται τη μείωση της φορολογίας για τη μεταβίβαση και αντικατάσταση του υφιστάμενου εξοπλισμού για τον εκσυγχρονισμό και εξορθολογισμό των φορτοεκφορτωτικών εργασιών, καθώς και για τους σκοπούς της αγοράς πρόσθετου, νέου εξοπλισμού στους λιμένες της Χάβρης και της Δουνκέρκης για την επέκταση του δυναμικού τους. Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ αυτών των δύο μορφών επενδύσεων, λαμβανομένου υπόψη του διαφορετικού τους σκοπού.

Σε ό,τι αφορά τον υφιστάμενο εξοπλισμό, οι γαλλικές αρχές προβάλλουν το επιχείρημα ότι με το προτεινόμενο πρόγραμμα ενισχύσεων θα διευκολυνθεί η μεταβίβαση της ιδιοκτησίας και των ευθυνών για τη διαχείριση του εξοπλισμού από τον δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα. Σκοπός του προγράμματος ενισχύσεων είναι η παροχή κινήτρων για τον εκσυγχρονισμό και τον εξορθολογισμό των παρεχόμενων φορτοεκφορτωτικών υπηρεσιών που έχουν αντίκτυπο στη

([1]) ΕΕ C 384 της 10.12.1998, σ. 3.
([2]) Συλλογή 1991, σ. I-5889.
([3]) ΕΕ C 74 της 10.3.1998, σ. 4.
([4]) ΕΕ C 283 της 19.9.1997, σ. 2.

συνολική απόδοση των λιμένων. Η έμφαση που δίνεται στον εξοπλισμό οφείλεται στο γεγονός ότι οι ενισχύσεις συνδέονται με την πραγματοποίηση επενδύσεων εξοπλισμού, οι οποίες συνιστούν έναν από τους τρεις παράγοντες για τον προσδιορισμό της φορολογητέας βάσης. Εξάλλου, η αναμενόμενη μεταβίβαση του υφιστάμενου εξοπλισμού θα πραγματοποιηθεί κατά τρόπο διαφανή που δεν θα θεσπίζει διακρίσεις, με προσφυγή στις διαδικασίες της προκήρυξης δημόσιων διαγωνισμών, στο πλαίσιο των οποίων οι ανταγωνιστές θα έχουν επίσης τη δυνατότητα υποβολής προσφορών για τον εξοπλισμό. Η τιμή που θα καταβληθεί για τη μεταβίβαση του υφιστάμενου εξοπλισμού από τον δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα είναι ως εκ τούτου πιθανό να αντικατοπτρίζει την αγοραία τιμή.

(21) Η μεταβίβαση αυτή συμβαδίζει με τις εξελίξεις της πολιτικής στο χώρο του λιμενικού κλάδου της Κοινότητας, όπως εξηγείται στην Πράσινη Βίβλο σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές ([1]). Η διαγραφόμενη τάση είναι να μετακυλιστεί η παροχή των εμπορικών φορτοεκφορτωτικών υπηρεσιών από τους δημόσιους στους ιδιωτικούς οργανισμούς παροχής υπηρεσιών, για να αυξηθεί ιδίως η αποδοτικότητα. Για το σκοπό αυτό έγιναν μεταρρυθμίσεις σε πολυάριθμα κράτη μέλη, προκειμένου να προσαρμοστούν οι λιμένες στις νέες απαιτήσεις που επιβάλλονται συνεπεία των τεχνολογικών εξελίξεων και του εντονότερου ανταγωνισμού στον κλάδο αυτό. Όπως έκρινε η Επιτροπή, οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται για τη στήριξη των μεταρρυθμίσεων αυτών και την αναδιάρθρωση του λιμενικού κλάδου ήταν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά κατά το παρελθόν. Αυτό ίσχυσε για παράδειγμα για την ενίσχυση που χορηγήθηκε το 1986 σε ορισμένους λιμένες για τους σκοπούς της μείωσης του απασχολούμενου εργατικού δυναμικού στο πλαίσιο των μέτρων αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης του κλάδου των φορτοεκφορτωτικών εργασιών. Οι δημόσιοι φορείς εξακολουθούν να συμμετέχουν στη διεκπεραίωση των φορτοεκφορτωτικών εργασιών σε ορισμένους κοινοτικούς λιμένες, καθώς η αγορά φορτοεκφορτωτικών εργασιών δεν έχει ακόμη ανοιχθεί πλήρως στον ανταγωνισμό με την έκδοση της αντίστοιχης κοινοτικής νομοθεσίας. Το προτεινόμενο πρόγραμμα ενισχύσεων θα υποβοηθήσει τις ιδιωτικές φορτοεκφορτωτικές εταιρείες να αναπροσαρμοστούν σε μια αγορά η οποία ανοίγεται στον ανταγωνισμό χωρίς, ωστόσο, να προκαλέσει άσκοπες στρεβλώσεις του και, για το σκοπό αυτό, θα συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη του εν λόγω κλάδου. Αν ληφθούν υπόψη τα προαναφερόμενα στοιχεία, ο αντικειμενικός σκοπός του προγράμματος μπορεί να θεωρηθεί ότι συμβιβάζεται με το κοινοτικό συμφέρον.

(22) Όσον αφορά τον επιτασσόμενο από το προτεινόμενο πρόγραμμα ενισχύσεων όρο της βαθμιαίας μεταβολής των ευθυνών ιδιοκτησίας και διαχείρισης του υφιστάμενου εξοπλισμού, θα μπορούσε να αντιταχθεί το επιχείρημα ότι μόνον οι δυνάμεις της αγοράς δεν επαρκούν για τη διασφάλιση αυτού του στόχου. Οι ιδιωτικές φορτοεκφορτωτικές εταιρείες εμφανίζονται απρόθυμες να αναλάβουν την ευθύνη του αντίστοιχου εξοπλισμού, κυρίως επειδή θα υπόκεινται στον «taxe professionnelle». Λαμβάνοντας υπόψη της ότι ο υφιστάμενος εξοπλισμός, ο οποίος σε πολλές περιπτώσεις εμφανίζεται μάλλον απαρχαιωμένος και παρωχημένος, θα έπρεπε να ανανεωθεί με την πραγματοποίηση σοβαρότατων επενδύσεων, η Επιτροπή έκρινε ότι ο «taxe professionnelle» που υπολογίζεται με βάση την νέα αγοραστική αξία του εξοπλισμού, θα ήταν υπέρμετρα επαχθής για τις φορτοεκφορτωτικές εταιρείες. Η σκέψη αυτή είναι βάσιμη, ιδίως, επειδή οι εταιρείες αυτές αποτελούν κατά κύριο λόγο μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις με περιορισμένους οικονομικούς πόρους, οι οποίες είναι επιπλέον υποχρεωμένες να εξακολουθήσουν να χορηγούν πόρους για την υλοποίηση των «κοινωνικών προγραμμάτων» υπέρ των λιμενεργατών.

(23) Η μεταβίβαση του υφιστάμενου εξοπλισμού και η συνεπακόλουθη αντικατάστασή του αποτελεί μέρος των μέτρων εκσυγχρονισμού και εξορθολογισμού και θα πρέπει να θεωρηθεί ως μέρος μιας συμπαγούς επενδυτικής προσπάθειας, εφόσον δεν θα είχε κανένα νόημα η απλή μεταβίβαση του εξοπλισμού που είναι κατά το μεγαλύτερό του μέρος απαρχαιωμένος. Στο σημείο αυτό πρέπει να υπενθυμιστεί ότι το κόστος κάθε γερανογέφυρας, σύμφωνα με τα στοιχεία που κοινοποιήθηκαν από τις γαλλικές αρχές, ανέρχεται σε 40 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα περίπου, και ότι η χρονική περίοδος απόσβεσής της ανέρχεται, κατά μέσο όρο, σε μια εικοσαετία. Μαζί με τις απαιτούμενες γερανογέφυρες σχήματος Π και τα πλαίσια ανάρτησης εμπορευματοκιβωτίων, το χρονικό διάστημα χρήσης και απόσβεσης των οποίων ανέρχεται σε μια δεκαετία, οι συνολικές επενδύσεις στις οποίες πρόκειται να προβούν οι εταιρείες ανέρχονται στο ποσό των 50 έως 60 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων ανά γερανό. Οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης αποτελούν εργασίες έντασης κεφαλαίου που απαιτούν μακροπρόθεσμες επενδύσεις, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται και η πληρωμή τόκων, οι οποίες είναι αναγκαίο να κλιμακωθούν διαχρονικά. Η μείωση του ύψους της φορολογίας, διασυνδεόμενη με τόσο σημαντικές επενδύσεις, εμφανίζεται δικαιολογημένη σε αυτήν την ιδιαίτερη περίπτωση, για να παροτρυνθούν οι φορτοεκφορτωτικές εταιρείες να προβούν στις επενδύσεις, δεδομένου ότι η αντικατάσταση του υφιστάμενου εξοπλισμού δεν αναμένεται να πραγματοποιηθεί ταυτόχρονα με τη μεταβίβαση, αλλά κάποια στιγμή στο άμεσο μέλλον, δηλαδή ανάλογα με την εκάστοτε χρηματοοικονομική κατάσταση κάθε εταιρείας.

(24) Εκείνο που επίσης πρέπει να σημειωθεί είναι ότι ο οικονομικός αντίκτυπος της ενίσχυσης είναι περιορισμένος, δεδομένου ότι η προτεινόμενη μείωση της φορολογίας επηρεάζει μόνο το ένα σκέλος από τα τρία που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό της φορολογητέας βάσης. Ο συντελεστής αυτός ισοδυναμεί με το 16 % της νέας αγοραστικής αξίας του εξοπλισμού, τη στιγμή που οι ιδιωτικές φορτοεκφορτωτικές εταιρείες θα πρέπει να υπαχθούν εξ ολοκλήρου στο φόρο ο οποίος υπολογίζεται με βάση τους δύο άλλους παράγοντες, δηλαδή την εκμισθωτική αξία των περιουσιακών στοιχείων και το ακαθάριστο ύψος της μισθοδοσίας. Σύμφωνα με την κοινοποίηση των γαλλικών αρχών και η ένταση των ενισχύσεων, εκφραζόμενη σε ποσοστό επί της αξίας των επενδύσεων, περιορίζεται σε περίπου 13 %. Εξάλλου, αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι οι χειριστές των γερανών «grutiers» θα γίνουν εργαζόμενοι στις ιδιωτικές φορτοεκφορτωτικές εταιρείες οι οποίες θα προβούν σε επενδύσεις, το ποσό του καταβλητέου φόρου με βάση το ύψος της μισθοδοσίας θα αυξηθεί στην ουσία.

(25) Εκείνο που είναι ωστόσο αναγκαίο για την Επιτροπή, είναι να διασφαλίσει ότι οι ενισχύσεις δεν πρόκειται να έχουν αξιοσημείωτες αντίξοες επιπτώσεις στις συναλλαγές και ότι το ύψος τους θα είναι ανάλογο προς τους σκοπούς που επιδιώκεται να επιτευχθούν. Έπειτα από την κίνηση της διαδικασίας, στην οποία επεξηγήθηκαν οι αμφιβολίες της

([1]) COM(97) 678 τελικό της 10.12.1997, σημεία 81 και 82.

Επιτροπής κατά πόσο η ενίσχυση αυτή είναι συμβιβάσιμη, οι γαλλικές αρχές τροποποίησαν το αρχικά προβλεπόμενο πρόγραμμα ενισχύσεων και μείωσαν το ποσό από 623,6 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα σε 368,35 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα, μειώνοντας ταυτόχρονα τη χρονική διάρκεια χορήγησης από δέκα σε επτά χρόνια, δηλαδή σχεδόν στο ήμισυ. Στην πράξη, ωστόσο, δεν πρόκειται να αποκομίσουν ευεργετικά οφέλη από τις ενισχύσεις που θα χορηγηθούν καθόλη τη χρονική διάρκεια ισχύος του προγράμματος όλες οι εταιρείες που πραγματοποιούν σήμερα επενδύσεις στον υφιστάμενο εξοπλισμό. Ανάλογα με τη χρηματοοικονομική της κατάσταση, κάθε εταιρεία θα αρχίσει να πραγματοποιεί τις επενδύσεις της σε διαφορετικά χρονικά διαστήματα και θα ευεργετηθεί από τις ενισχύσεις μόνο κατά τη χρονική στιγμή πραγματοποίησης των επενδύσεων. Οι ενισχύσεις θα δημιουργήσουν επίσης για τις ιδιωτικές φορτοεκφορτωτικές επιχειρήσεις περισσότερο ισοδύναμες συνθήκες σε σχέση με τους δημόσιους οργανισμούς που ασκούν δραστηριότητες στους λιμένες. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι με τις ενισχύσεις θα υποβοηθηθεί το γαλλικό σύστημα λιμένων να προσαρμοστεί σε μια αγορά η οποία ανοίγεται σε ολοένα και αυξανόμενο βαθμό στον ανταγωνισμό, χωρίς να νοθεύονται άσκοπα οι όροι του ανταγωνισμού. Επιπλέον, η απλή μεταβίβαση του υφιστάμενου εξοπλισμού δεν είναι πιθανόν να επηρεάσει την ισορροπία μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης για τις εν λόγω παρεχόμενες λιμενικές υπηρεσίες. Όπως εμφανίζεται η κατάσταση, οι ιδιωτικές φορτοεκφορτωτικές εταιρείες θα υποκαταστήσουν μάλλον τις κρατικές αρχές υπό την ιδιότητα του ιδιοκτήτη και διαχειριστή του υφιστάμενου εξοπλισμού, καθήκοντα στα οποία θα συμπεριληφθεί και η ανάληψη των ευθυνών πραγματοποίησης των απαιτούμενων επενδύσεων. Η αναβάθμιση του εξοπλισμού, που θα ακολουθήσει τη μεταβίβαση, είναι απαραίτητη για να διασφαλισθεί η συνεχής λειτουργία των λιμένων.

(26) Η πλειοψηφία των θιγόμενων φορτοεκφορτωτικών επιχειρήσεων συγκαταλέγεται στις μικρές επιχειρήσεις, που απασχολούν λιγότερους από 50 εργαζόμενους, με αποτέλεσμα να μπορεί να ακολουθήσουμε παράλληλη πορεία συλλογισμών με τις κατευθυντήριες γραμμές της Κοινότητας για τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις ([1]), οι οποίες εφαρμόζονται στις ποικιλόμορφες ενισχύσεις που χορηγούνται στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις. Η Επιτροπή έχει παραδοσιακά τηρήσει ευνοϊκή στάση στα θέματα των ενισχύσεων που χορηγούνται στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, υπό τον όρο ότι οι ενισχύσεις αυτές δεν επηρεάζουν τις συναλλαγές σε βαθμό δυσανάλογο, σε συνάρτηση με τη συμβολή τους στην επίτευξη των κοινοτικών στόχων. Το εξεταζόμενο πρόγραμμα ενισχύσεων ενέχει χαρακτήρα κινήτρου και είναι απαραίτητο για να διασφαλιστούν τα ευεργετικά κοινωνικοοικονομικά οφέλη και να επιτευχθούν οι στόχοι, οι οποίοι είναι εκτός των άλλων και επιθυμητοί εξαιτίας του κοινοτικού συμφέροντος, η υλοποίηση των οποίων δεν είναι δυνατόν να διασφαλιστεί μόνο από τις δυνάμεις της αγοράς Οι ενισχύσεις θα παύσουν να χορηγούνται ευθύς μόλις ολοκληρωθεί η εξαγορά του υφιστάμενου εξοπλισμού και η συνεπακόλουθη αντικατάστασή του, με αποτέλεσμα να εμφανίζουν ομοιότητες με τις ενισχύσεις που χορηγούνται για την έναρξη των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Οι ενισχύσεις αυτές για τον υφιστάμενο εξοπλισμό και την αντικατάστασή του μπορεί να θεωρηθεί ότι τελούν σε αναλογία προς το στόχο της μεταβίβασης των χρηματοοικονομικών ευθυνών από τον δημόσιο τομέα στις ιδιωτικές φορτοεκφορτωτικές εταιρείες.

(27) Λαμβάνοντας υπόψη όσα αναφέρθηκαν προηγουμένως, ο αντίκτυπος στις εμπορικές συναλλαγές είναι περιθωριακός, ακριβώς επειδή το επίπεδο και η μορφή των πραγματοποιούμενων επενδύσεων αντικατάστασης του υφιστάμενου εξοπλισμού δεν είναι πιθανόν να διαφέρει σε σημαντικό βαθμό από τις επενδύσεις που θα είχε πραγματοποιήσει ο κρατικός τομέας. Το συμπέρασμα αυτό υποστηρίζεται και από το γεγονός ότι ο οικονομικός αντίκτυπος από τη μείωση της φορολογίας είναι περιορισμένος, όπως επεξηγήθηκε στην αιτιολογική σκέψη 24. Ταυτόχρονα, οι προτεινόμενες ενισχύσεις είναι σημαντικές για την αύξηση της παραγωγικότητας και της αποδοτικότητας του γαλλικού λιμενικού κλάδου, μέσω της καλύτερης οργάνωσης των εργασιών. Προς το σκοπό αυτό, η ενίσχυση για τη μεταβίβαση του υφιστάμενου εξοπλισμού και την αντικατάστασή του μπορεί να θεωρηθεί ότι ευθυγραμμίζεται με την κοινή πολιτική μεταφορών και την πολιτική που εφαρμόζεται για τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις. Οι ενισχύσεις αυτές δεν αναμένεται να οδηγήσουν σε νόθευση του ανταγωνισμού κατά τρόπο ο οποίος μεταβάλλει αισθητά τους όρους των συναλλαγών μεταξύ των λιμενικών επιχειρήσεων, σε βαθμό ο οποίος αντίκειται στο κοινό συμφέρον. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι δεν διατυπώθηκαν αντιρρήσεις από τρίτους ενδιαφερόμενους αναφορικά με τις ενισχύσεις που χορηγούνται για τη μεταβίβαση του υφιστάμενου εξοπλισμού, συνεπεία της απόφασης να κινηθεί η σχετική διαδικασία. Η ενίσχυση αυτή μπορεί, κατά συνέπεια, να θεωρηθεί ότι συμβάλλει στην προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων και ότι είναι ως εκ τούτου συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά.

(28) Η Επιτροπή κρίνει, ωστόσο, ότι αυτό δεν ισχύει για τις επενδύσεις προς απόκτηση νέου, πρόσθετου εξοπλισμού στους λιμένες της Χάβρης και της Δουνκέρκης για την επέκταση του δυναμικού των λιμένων αυτών. Στην απόφαση που είχε εκδόσει για την κίνηση διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε τις αμφιβολίες της ιδίως σε ό,τι αφορά τις προτεινόμενες ενισχύσεις για την αγορά νέου, πρόσθετου εξοπλισμού, λόγω της πιθανής δημιουργίας πρόσθετου φορτοεκφορτωτικού δυναμικού, που θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα τη στρέβλωση της ισορροπίας μεταξύ της ζήτησης και της προσφοράς σε σχέση με τις εξεταζόμενες λιμενικές υπηρεσίες. Όπως αναπτύχθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 22 και 23, οι ενισχύσεις πρέπει να περιορίζονται, από την άποψη του όγκου και της χρονικής τους διάρκειας, στο βαθμό που είναι απολύτως αναγκαίος και ευθέως ανάλογος με το στόχο της μεταβίβασης των χρηματοοικονομικών ευθυνών από το δημόσιο τομέα στις ιδιωτικές φορτοεκφορτωτικές εταιρείες.

(29) Από τα στοιχεία που διαβιβάστηκαν από τις γαλλικές αρχές, επιβεβαιώθηκαν οι πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες από άλλες ανεξάρτητες πηγές, αναφορικά με το σημείο ποιες αναλογίες εκμετάλλευσης του υφιστάμενου εξοπλισμού στους δύο προαναφερόμενους λιμένες είναι σημαντικά χαμηλότερες από την αντίστοιχη σχέση για τους ανταγωνιστές τους. Επιπλέον, οι σχετικές πληροφορίες που υποβλήθηκαν από τις γαλλικές αρχές, συνεπεία της κίνησης της σχετικής διαδικασίας, εμφανίζουν αύξηση των εργασιών στους λιμένες της Χάβρης και της Δουνκέρκης, οι ρυθμοί της οποίας είναι σημαντικά χαμηλότεροι από τους αντίστοιχους ρυθμούς αύξησης που παρατηρήθηκαν για τους

([1]) ΕΕ C 213 της 23.7.1996, σ. 4.

άλλους ανταγωνιστικούς λιμένες στο χώρο της Βόρειας Θάλασσας. Οφείλει επίσης να σημειωθεί ότι η αυξανόμενη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων καθιστά τον ανταγωνισμό ολοένα και δριμύτερο μεταξύ των λιμένων στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας, στην οποία βρίσκονται οι μεγαλύτεροι ευρωπαϊκοί λιμένες. Προς το σκοπό αυτό, οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν για τον ειδικότερο σκοπό της επέκτασης του δυναμικού των φορτοεκφορτωτικών εταιρειών σε οποιοδήποτε άλλο λιμένα της περιφερείας αυτής, σε βάρος των υπόλοιπων λιμένων, θα οδηγούσαν αναμφίβολα σε νόθευση του ανταγωνισμού.

(30) Εκείνο που πρέπει να τονισθεί, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, είναι ότι δεν μπορεί να δικαιολογηθεί η χορήγηση των κρατικών ενισχύσεων για να αντιμετωπιστούν οι εικαζόμενες μεταβολές στην ισορροπία της προσφοράς και της ζήτησης κατά την παροχή των προσφερόμενων υπηρεσιών των εμπορικών λιμένων, στοιχείο που επαφίεται αποκλειστικά και μόνο στις δυνάμεις της αγοράς. Οι προτεινόμενες αυτές ενισχύσεις θα παραχωρούσαν στις φορτοεκφορτωτικές εταιρείες, που αναπτύσσουν δραστηριότητες στους δύο υπό εξέταση λιμένες, ανταγωνιστικούς όρους που είναι ευνοϊκότεροι από τους αντίστοιχους όρους που ισχύουν για τους άλλους γάλλους και κοινοτικούς ανταγωνιστές τους στους υπόλοιπους λιμένες. Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς των γαλλικών αρχών, η μεταβίβαση της ιδιοκτησίας και της διαχείρισης του εξοπλισμού θα γινόταν σύμφωνα με τις ανοικτές διαδικασίες προκήρυξης διαγωνισμών, βάσει των οποίων θα παρεχόταν σε όλες τις ενδιαφερόμενες εταιρείες η δυνατότητα υποβολής σχετικών προσφορών. Ιδίως σε ό,τι αφορά τους δύο σημαντικούς λιμένες της Χάβρης και της Δουνκέρκης, ενδέχεται να υπάρχει εύλογο συμφέρον μεταξύ των άλλων επιχειρήσεων της Κοινότητας να αναλάβουν τις ευθύνες αυτές. Εξάλλου, η επιτακτική ανάγκη χορήγησης ενισχύσεων, ιδιαίτερα στις φορτοεκφορτωτικές εταιρείες που ασκούν δραστηριότητες σε αυτούς τους δύο λιμένες, για τους σκοπούς της αγοράς πρόσθετου, νέου εξοπλισμού, προς εξυπηρέτηση του στόχου της μεταβίβασης των ευθυνών για τον εξοπλισμό που θα μεταβιβαζόταν από το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα, δεν έχει ακόμη στοιχειοθετηθεί από τις γαλλικές αρχές. Η ενίσχυση αυτή ενδέχεται να επηρεάσει την ισορροπία που επικρατεί μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης, λόγω της δημιουργίας του πρόσθετου φορτοεκφορτωτικού δυναμικού, που θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα τη νόθευση των όρων του ανταγωνισμού κατά τρόπο που θα μπορούσε να επηρεάσει τις ροές των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών σε βαθμό που αντίκειται προς το κοινό συμφέρον.

(31) Σύμφωνα με τα στοιχεία που μνημονεύθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 11, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου εξήγησε ότι συμμερίζεται τις αμφιβολίες που είχαν εκφραστεί από την Επιτροπή αναφορικά με τις ενισχύσεις για την αγορά νέου, πρόσθετου εξοπλισμού στους λιμένες της Χάβρης και της Δουνκέρκης, καθόσον με την αγορά αυτή θα στρεβλώνονταν σοβαρά οι όροι του ανταγωνισμού μεταξύ των κυριότερων λιμένων στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας.

(32) Λαμβάνοντας υπόψη όσα αναπτύχθηκαν προηγουμένως, η Επιτροπή υποστηρίζει την άποψη ότι οι ενισχύσεις για την αγορά νέου, πρόσθετου εξοπλισμού δεν είναι δυνατόν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά, βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ).

VI. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

(33) Η αξιολόγησή της οδήγησε την Επιτροπή στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση για τη μεταβίβαση του υφιστάμενου εξοπλισμού και την αντικατάστασή του, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο, προωθεί την ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων και ότι δεν επηρεάζονται οι όροι των συναλλαγών σε βαθμό που αντίκειται στο κοινό συμφέρον. Η ενίσχυση αυτή κρίνεται, κατά συνέπεια, συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά, υπό τους ειδικότερους όρους που διευκρινίζονται στη συνέχεια, και είναι δυνατόν να υπαχθεί στην ειδική εξαίρεση του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης.

(34) Η εφαρμογή της απόφασης αυτής πρέπει ωστόσο να παρακολουθείται από την Επιτροπή και θα αποτελέσει όρο για την έγκριση της ενίσχυσης. Όπως ανέφεραν οι γαλλικές αρχές, η μεταβίβαση του υφιστάμενου εξοπλισμού θα γίνει με προσφυγή σε διαδικασίες που θα είναι ανοικτές, διαφανείς και δεν θα θεσπίζουν διακρίσεις (δημόσιος διαγωνισμός), ώστε να παρέχεται η δυνατότητα σε οποιαδήποτε επιχείρηση να λάβει μέρος. Η ενίσχυση δεν πρόκειται να λάβει τη μορφή της μόνιμης, αυτόματης μείωσης τους «taxe professionnelle» και θα συνδεθεί με τις επενδύσεις που θα πραγματοποιηθούν σε δεδομένα διαφορετικά χρονικά διαστήματα κατά τη χρονική διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος ενισχύσεων. Κάθε εταιρεία φορτοεκφορτωτικών εργασιών θα αποκομίσει ευεργετικά οφέλη από τις ενισχύσεις μόνοι από τη χρονική στιγμή πραγματοποίησης των επενδύσεων. Η ενίσχυση επιτρέπεται να χορηγηθεί μόνο μία φορά για κάθε συγκεκριμένη επένδυση. Ωστόσο, η καταβολή αυτών των σημαντικών επενδύσεων κλιμακώνεται χρονικά σε περισσότερα χρόνια, ενώ οι περίοδοι απόσβεσης είναι μακροχρόνιες. Συγκρινόμενη με τα διαστήματα αυτά, η χρονική διάρκεια του προγράμματος χορήγησης ενισχύσεων μπορεί να φαίνεται περιορισμένη. Κατά συνέπεια η ενίσχυση μπορεί να χορηγείται κατά το (τα) οικονομικό(-ά) έτος(-η) κατά το (τα) οποίο(-α) η ιδιωτική φορτοεκφορτωτική εταιρεία σε οποιουσδήποτε από τους θιγόμενους 23 λιμένες αναλαμβάνει τον υφιστάμενο εξοπλισμό ή/και αντικαθιστά τον εν λόγω ειδικό εξοπλισμό, καθώς και κατά τη διάρκεια της συνακόλουθης περιόδου απόσβεσης του εξοπλισμού αυτού, μέχρι τη χρονική στιγμή εκπνοής της ισχύος του προγράμματος ενισχύσεων, το 2006. Η παροχή ενισχύσεων για επενδύσεις σε νέο, πρόσθετο εξοπλισμό δεν επιτρέπεται.

(35) Λαμβάνοντας υπόψη όσα αναπτύχθηκαν προηγουμένως, οι γαλλικές αρχές θα πρέπει να διαβιβάζουν, κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος ενισχύσεων, στην Επιτροπή ετήσιες εκθέσεις σχετικά με τη μεταβίβαση του υφιστάμενου εξοπλισμού από το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα και την αντικατάστασή του, συμπεριλαμβάνοντας στις εκθέσεις αυτές και τα στοιχεία για τις ακολουθούμενες διαδικασίες προκήρυξης δημόσιων διαγωνισμών. Στην εν λόγω έκθεση πρέπει ιδίως να αναφέρονται οι λεπτομέρειες που αφορούν τις μεμονωμένες φορτοεκφορτωτικές εταιρείες οι οποίες θα αναλάβουν τον υφιστάμενο εξοπλισμό, τη μορφή και την τιμή χρέωσης του εξοπλισμού αυτού, καθώς και τις αντίστοιχες ενισχύσεις που έχουν χορηγηθεί. Απαιτούνται επίσης δεδομένα για τις επενδύσεις που έχουν γίνει για την αντικατάσταση του υφιστάμενου εξοπλισμού, καθώς και για το ποσό των ενισχύσεων που έχουν χορηγηθεί, με βάση τις επενδύσεις αυτές. Η πρώτη έκθεση οφείλει να υποβληθεί εντός χρονικής προθεσμίας ενός έτους από τη στιγμή της έγκρισης της παρούσας απόφασης.

(36) Η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι οι ενισχύσεις για τους σκοπούς της αγοράς νέου, πρόσθετου εξοπλισμού στους λιμένες της Χάβρης και της Δουνκέρκης είναι απαραίτητες ή ότι τελούν σε αναλογία προς την επίτευξη του στόχου του προγράμματος αυτού, δηλαδή τη μεταβίβαση των ευθυνών του εξοπλισμού από το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα. Οι ενισχύσεις αυτές ενδέχεται επιπλέον να επηρεάσουν το σκέλος της προσφοράς και της ζήτησης των παρεχόμενων φορτοεκφορτωτικών υπηρεσιών και ο επιζήμιος αντίκτυπος που θα έχουν στα θέματα του ανταγωνισμού και των εμπορικών συναλλαγών είναι πιθανόν να υπερκεράσει τις θετικές πτυχές.

(37) Σε ό,τι αφορά το ύψος, η συνολική αξία των επενδύσεων λιμενικού εξοπλισμού υπολογίστηκε στο ποσό των 2 800 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων στην αντίστοιχη κοινοποίηση της γαλλικής κυβέρνησης. Με βάση τα ακριβέστερα διαθέσιμα στοιχεία, το συνολικό ποσό των φορολογικών μειώσεων που προβλέπονται ανέρχεται σε 368,05 εκατομμύρια γαλλικά φγάγκα. Συνεπεία αυτού, η ένταση της ενίσχυσης, εκφραζόμενη σε ποσοστιαία αναλογία επί της επενδυτικής αξίας, ανέρχεται σε 13,14 %. Εφαρμόζοντας το προαναφερόμενο ποσοστό στις επενδύσεις που προορίζονται για την αντικατάσταση απλώς και μόνο του υφιστάμενου εξοπλισμού, που ανέρχονται συγκεκριμένα στο ποσό των 2 100 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων, το ποσό των φορολογικών μειώσεων που μπορεί να χορηγηθεί μέσω του προγράμματος ενισχύσεων ανέρχεται σε 275,94 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα (13,14 % × 2 100 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα) το οποίο πρέπει να εκταμιευθεί κατά το χρονικό διάστημα από το 2000 έως το 2006,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Οι ενισχύσεις συνολικού ύψους 275,94 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων, για τους σκοπούς της μεταβίβασης του υφιστάμενου εξοπλισμού, με βάση διαδικασίες που θα είναι ανοικτές και δεν θα θεσπίζουν διακρίσεις, καθώς και η αντικατάσταση του εξοπλισμού αυτού που σχεδιάζει να θέσει σε εφαρμογή η Γαλλία προς στήριξη των ιδιωτικών φορτοεκφορτωτικών εταιρειών στους 23 γαλλικούς λιμένες που αναφέρονται στο παράρτημα, κατά το χρονικό διάστημα 2000-2006 είναι συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά.

υπό τον όρο ότι συνδέονται με την επένδυση ακριβώς επειδή οι ενισχύσεις επιτρέπεται να χορηγούνται μόνο για εκείνο το (τα) οικονομικό(-ά) έτος(-η) κατά το (τα) οποίο(-α) πραγματοποιήθηκαν οι επενδύσεις στον αντίστοιχο εξοπλισμό και κατά τη διάρκεια της συνακόλουθης χρονικής περιόδου απόσβεσης του εν λόγω εξοπλισμού, μέχρι και τη χρονική στιγμή εκπνοής ισχύος του προγράμματος.

2. Οι ενισχύσεις συνολικού ύψους 91,98 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων, που προορίζονται για την αγορά νέου, πρόσθετου εξοπλισμού προς στήριξη των φορτοεκφορτωτικών εταιρειών στους λιμένες της Χάβρης και της Δουνκέρκης, δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά.

Συνεπεία αυτού, η εν λόγω ενίσχυση δεν επιτρέπεται να τεθεί σε εφαρμογή.

Άρθρο 2

Η Γαλλία πληροφορεί την Επιτροπή, εντός χρονικής προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έλαβε για να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση.

Οι γαλλικές αρχές χορηγούν στην Επιτροπή τις προσήκουσες ετήσιες εκθέσεις σχετικά με την πορεία υλοποίησης του προγράμματος ενισχύσεων, και ιδίως σχετικά με τις δημόσιες προκηρύξεις διαγωνισμών, τις επενδύσεις, τα ποσά των χορηγούμενων ενισχύσεων και την έντασή τους. Η πρώτη έκθεση υποβάλλεται εντός προθεσμίας ενός έτους, από τη στιγμή της κοινοποίησης της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 22 Δεκεμβρίου 1999.

Για την Επιτροπή

Loyola DE PALACIO

Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Οι 23 γαλλικοί λιμένες που αφορά η απόφαση

I. *Παράκτια ζώνη Nord-Pas-de-Calais:*

1. Λιμένας του Καλαί
2. Λιμένας της Boulogne sur Mer
3. Λιμένας της Δουνκέρνης

II. *Παράκτια ζώνη της Νορμανδίας:*

4. Αυτόνομος λιμένας της Χάβρης
5. Λιμένας της Διέππης
6. Λιμένας της Ρουέν
7. Λιμένας της Honfleur
8. Λιμένας της Fécamp
9. Λιμένας της Καέν

III. *Παράκτια ζώνη της Μάγχης:*

10. Λιμένας του Χερβούργου
11. Λιμένας της Granville

IV. *Παράκτια ζώνη της Βρετάνης:*

12. Λιμένας του Σαν Μαλό
13. Λιμένας της Βρέστης
14. Λιμένας του Lorient

V. *Παράκτια ζώνη του Ατλαντικού:*

15. Λιμένας της Nantes-Saint-Nazaire
16. Λιμένας της Λα Ροσέλ
17. Λιμένας του Μπορντώ
18. Λιμένας της Bayonne

VI. *Παράκτια ζώνη της Μεσογείου:*

19. Λιμένας του Port-Vendres
20. Λιμένας του Port La Nouvelle
21. Λιμένας της Sète
22. Λιμένας της Μασαλίας
23. Λιμένας της Τουλόν