COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 22 december 1999

betreffende de steunmaatregel die Frankrijk voornemens is te treffen ten gunste van de Franse havensector

(kennisgeving geschied onder nummer C(1999) 5204)

(Slechts de tekst in de Franse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2000/410/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met name op artikel 88, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, met name op artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken [1], en gezien deze opmerkingen;

Overwegende hetgeen volgt:

I. PROCEDURE

(1) Bij schrijven van 25 mei 1998 heeft Frankrijk de Commissie in kennis gesteld van zijn voornemen een steunmaatregel te treffen ten gunste van de Franse havensector. Aanvullende inlichtingen werden de Commissie verstrekt bij brieven van 31 juli 1998, 6 november 1998, 27 november 1998, 26 januari 1999, 16 februari 1999 en 20 april 1999.

(2) Bij schrijven van 14 juni 1999 heeft de Commissie Frankrijk kennis gegeven van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag ten aanzien van deze steunmaatregel.

(3) Het besluit tot inleiding van de procedure is in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* [2] bekendgemaakt. De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregel kenbaar te maken.

(4) De Commissie heeft van de belanghebbenden opmerkingen terzake ontvangen. Zij heeft deze voor een reactie doorgezonden aan Frankrijk, dat bij brief van 13 oktober 1999 heeft gereageerd.

II. UITVOERIGE BESCHRIJVING VAN DE STEUNMAATREGEL

(5) In de Franse havensector speelt de openbare sector nog een belangrijke rol bij de financiering en het beheer van met name zware haveninstallaties, zoals portaalkranen (hierna „de installaties" genoemd), die deels worden bediend door personeel dat in dienst is van de overheid. Het doel van de voorgestelde steunmaatregel is de stuwadoorsdiensten efficiënter te maken door het in 1992 gestarte herstructureringsproces af te ronden met een hervorming waarbij de stuwadoorsbedrijven de volledige verantwoording gaan dragen voor het aanbieden van deze diensten in de betrokken havens. Dit gebeurt door een modernisering en rationalisering van de organisatie van deze diensten. Daartoe wordt in de genotificeerde regeling een verlaging van de belastinggrondslag van de Franse „taxe professionnelle" voor de particuliere stuwadoorsbedrijven voorgesteld.

(6) Volgens de informatie van Frankrijk zou de voorgestelde belastingverlaging gelden voor 23 Franse havens (zie de bijlage bij deze beschikking), waarin momenteel circa 99 particuliere stuwadoorsbedrijven actief zijn. Bij de grote meerderheid van deze bedrijven gaat het om kleine of middelgrote ondernemingen. De Franse autoriteiten hebben laten weten dat het ook de bedoeling is dat de

[1] PB C 233 van 14.8.1999, blz. 25.
[2] Zie voetnoot 1.

voorgestelde regeling buitenlandse investeringen aantrekt van bedrijven die eventueel erin geïnteresseerd zijn om zich in deze havens te vestigen. De installaties zijn momenteel eigendom van en worden gefinancierd door de openbare (haven)autoriteiten, die van de „taxe professionelle" zijn vrijgesteld. De installaties worden doorgaans verhuurd aan particuliere stuwadoors die zorgdragen voor de overslag van goederen in de havens.

(7) De „taxe professionnelle" is een lokale belasting die door de plaatselijke autoriteiten wordt vastgesteld en geïnd (de hoogte van deze belasting varieert dan ook van plaats tot plaats). De belastinggrondslag is samengesteld uit drie componenten: i) de huurwaarde van het onroerend goed, ii) 16 % van de vervangingswaarde van de installaties en iii) 18 % van de brutoloonsom. De voorgestelde regeling voor stuwadoorsbedrijven betreft alleen punt ii), d.w.z. de vervangingswaarde van de installaties. Deze zou niet langer in de belastinggrondslag voor particuliere stuwadoors worden opgenomen. De voorgestelde regeling behelst enerzijds een belastingverlaging voor de overname en vervanging van bestaande installaties en anderzijds voor de aankoop van nieuwe, aanvullende installaties voor de havens van Le Havre en Duinkerken.

(8) De voorgestelde regeling sluit aan bij de in 1992 gestarte hervorming, waardoor de havenarbeiders, die in dienst van de overheid (de havenautoriteiten) waren, in dienst kwamen van particuliere stuwadoorsbedrijven. Indertijd werd in verband hiermee een afvloeiingsregeling getroffen. Sinds het begin van de hervorming is het aantal havenarbeiders in de Franse havens met 50 % gedaald. Volgens de Franse autoriteiten hebben de stuwadoorsbedrijven meer dan 1 miljard FRF in de financiering van de afvloeiingsregelingen voor de havenarbeiders gestoken, terwijl tot 2006 nog ongeveer 500 miljoen FRF moet worden afgedragen. Met de regeling die nu op tafel ligt, wordt beoogd dit proces ten aanzien van het havenpersoneel af te ronden en ook de verantwoordelijkheid voor het resterende personeel, met name de kraanmachinisten die bij de overslagactiviteiten betrokken zijn, over te hevelen van publiekrechtelijke naar particuliere bedrijven. Het doel is de verantwoordelijkheid voor de installaties en het personeel dat met de overslag van goederen in de Franse havens is belast, volledig over te dragen op de particuliere stuwadoors.

(9) Volgens de Franse autoriteiten vormt de verlaging van de „taxe professionelle" een stimulans om de eigendom en het beheer van de bestaande installaties geleidelijk over te dragen van de openbare naar de particuliere sector en om investeringen in de vervanging van deze installaties te bevorderen. Voor de overname, die op basis van openbare aanbestedingsprocedures zal plaatsvinden, dienen de individuele stuwadoorsbedrijven een vergoeding te betalen die op basis van de nettoboekwaarde zal worden vastgesteld. De belastingverlaging wordt aldus gekoppeld aan de bereidheid van de particuliere stuwadoors om te investeren in haveninstallaties, die op dit moment nog voornamelijk in handen van de overheid zijn.

(10) De voorgestelde belastingverlichting is gerelateerd aan de vervangingswaarde van de installaties. Voor de betrokken haveninstallaties belopen de investeringen die in de loop van de periode 2000-2004 moeten plaatsvinden, 2 800 miljoen FRF. Daarvan is 2 100 miljoen FRF bestemd voor de vervanging van bestaande installaties door efficiëntere en 700 miljoen FRF voor de aankoop van nieuwe, aanvullende overslaginstallaties voor de havens van Le Havre en Duinkerken. Het totaalbedrag van de belastingverlaging die met de regeling wordt verleend, beloopt, volgens de gegevens die de Franse autoriteiten in hun brief van 20 juli 1999 hebben vermeld, 368,35 miljoen FRF, een bedrag dat zal worden verrekend in de periode 2000-2006. Volgens de Franse autoriteiten bedraagt de steunintensiteit, uitgedrukt als percentage van de investeringswaarde, 13,15 %.

III. REACTIES VAN BELANGHEBBENDEN

(11) Per brief van 14 september 1999 heeft de regering van het Verenigd Koninkrijk een reactie ingediend. Deze komt erop neer dat zij instemt met het besluit van de Commissie om een formeel onderzoek in deze kwestie te openen. Het Verenigd Koninkrijk is bezorgd over de voorgestelde steun voor de aankoop van nieuwe, aanvullende installaties voor Le Havre en Duinkerken. Hierdoor ontstaat een te hoge capaciteit, die de concurrentieverhoudingen met andere Europese havens verstoort.

IV. COMMENTAAR VAN FRANKRIJK

(12) De Commissie heeft de opmerkingen van de Britse regering bij schrijven van 22 september 1999 aan Frankrijk doorgestuurd. De Franse autoriteiten hebben hierop bij brief van 13 oktober 1999 geantwoord.

V. BEOORDELING VAN DE STEUNMAATREGEL

1. Juridische grondslag

(13) Krachtens artikel 87, lid 1, van het Verdrag „zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm dan ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voorzover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt". Zoals in het besluit tot inleiding van de procedure is vermeld, dient de aangemelde steunmaatregel te worden beschouwd in het kader van artikel 87, lid 1, van het Verdrag, aangezien deze regeling met staatsmiddelen wordt gefinancierd en selectief wordt toegepast.

(14) De voorgestelde regeling geldt weliswaar voor een specifieke sector, maar de overheidssteun komt uitsluitend ten goede aan die stuwadoorsbedrijven in de 23 geselecteerde havens die de verantwoordelijkheid voor de aanwezige installaties en de vernieuwing ervan overnemen. Deze beperking wordt niet gerechtvaardigd door „de aard of de opzet van het stelsel" en de Franse autoriteiten hebben geen gegevens verstrekt waaruit blijkt dat dit het geval is (zie de punten 12 en 23 van de mededeling van de Commissie over de toepassing van de regels betreffende steunmaatregelen van de staten op maatregelen op het gebied van de directe belastingen op ondernemingen ([1])).

(15) Tenslotte wedijveren stuwadoorsbedrijven met andere stuwadoorsbedrijven in dezelfde haven en in andere havens om klanten. Afhankelijk van de definitieve bestemming van de goederen is er vaak een keuze tussen verschillende havens voor het laden en lossen. In het onderhavige geval kan er een effect zijn op de handel tussen de lidstaten omdat de stuwadoorsbedrijven in de 23 betrokken havens veelal reële of potentiële concurrenten zijn van stuwadoorsbedrijven in andere havens in Frankrijk en de rest van de Gemeenschap.

(16) De Franse autoriteiten voeren aan dat de „taxe professionnelle" alleen in Frankrijk bestaat en dat de steun nodig is om de Franse stuwadoors te compenseren voor het nadeel dat zij van een dergelijke belasting ondervinden, vergeleken met hun Europese concurrenten. Maar zelfs als door een dergelijke regeling de kosten van de stuwadoorsbedrijven dichter bij die van hun concurrenten in de andere lidstaten zouden komen te liggen, hetgeen niet is aangetoond, doet dit niets af aan het feit dat deze wijze van financiering het karakter van steun draagt.

2. **Verenigbaarheid met de gemeenschappelijke markt**

(17) Wat de verenigbaarheid van de staatssteun met de gemeenschappelijke markt betreft, geldt dat staatssteun verboden is tenzij deze in aanmerking komt voor een van de uitzonderingen die uitdrukkelijk in het Verdrag zijn genoemd. In het onderhavige geval lijkt de steun niet te beantwoorden aan een van de uitzonderingen die in artikel 87, lid 2, van het Verdrag zijn opgenomen. Ook artikel 86 van het Verdrag is niet toepasbaar, omdat stuwadoorsdiensten niet kunnen worden beschouwd als diensten van algemeen economisch belang (zie het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen van 10 december 1991 in zaak C-179/90: Merci convenzionali porto di Genova v. Gabrielli ([2])). Uit een analyse van artikel 87, lid 3, van het Verdrag blijkt dat de steun ook niet voldoet aan de voorwaarden voor toepassing van artikel 87, lid 3, onder a) en b). A1 evenmin wordt met de voorgestelde regeling beoogd de ontwikkeling van de economie in bepaalde streken te bevorderen, zoals bedoeld onder c), want de steun geldt juist voor een bepaalde sector. De in artikel 87, lid 3, onder c), bedoelde uitzondering voor „steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid... te vergemakkelijken, mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad," zou in dit geval evenwel van toepassing kunnen zijn.

(18) Wat de toepasbaarheid van de bestaande horizontale richtsnoeren op de steunregeling betreft, heeft de Commissie gekeken naar de richtsnoeren die eventueel van toepassing zouden kunnen zijn, namelijk de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen ([3]) en de communautaire richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden ([4]). De richtsnoeren voor regionale steun zijn evenwel alleen van toepassing op stuwadoorsbedrijven in in aanmerking komende regio's en zijn bovendien uitdrukkelijk niet van toepassing op aanloopinvesteringen in mobiele activa in de vervoerssector. De herstructureringsrichtsnoeren zijn evenmin van toepassing omdat de particuliere stuwadoorsbedrijven, de begunstigden van de steunmaatregel, niet in financiële problemen verkeren. De voorgestelde steunregel valt dus niet onder de bovengenoemde richtsnoeren.

(19) Op grond van bovenstaande analyse heeft de Commissie besloten te onderzoeken of de voorgestelde steunregeling verenigbaar is met artikel 87, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag.

(20) De voorgestelde regeling behelst een belastingverlaging voor de overname en vervanging van bestaande installaties met het oog op de modernisering en rationalisering van de overslag van goederen, alsmede voor de aanschaf van aanvullende, nieuwe installaties voor de havens van Le Havre en Duinkerken ten behoeve van de uitbreiding van de capaciteit. De Commissie is van mening dat, gezien hun verschillende doeleinden, onderscheid moet worden gemaakt tussen beide soorten investeringen.

Wat de bestaande installaties betreft, stellen de Franse autoriteiten dat de voorgestelde steunmaatregel de overdracht van de eigendom en het beheer van de installaties van de openbare naar de particuliere sector bevordert. Met de steunregeling moet een impuls worden gegeven

([1]) PB C 384 van 10.12.1998, blz. 3.
([2]) Jurisprudentie 1991-I, blz. 5889.
([3]) PB C 74 van 10.3.1998, blz. 4.
([4]) PB C 283 van 19.9.1997, blz. 2.

aan de modernisering en rationalisering van de stuwadoorsdiensten, die van invloed zijn op de totale efficiency van de haven. De nadruk op installaties is een gevolg van het feit dat de steun is gekoppeld aan investeringen in installaties, een van de drie factoren die de belastinggrondslag bepalen. Voorts zal de verwachte overname van de bestaande installaties op transparante en niet-discriminerende wijze plaatsvinden op basis van openbare aanbestedingen waarbij ook concurrenten een bod op de installaties kunnen doen. De prijs die voor de overname van de bestaande installaties moet worden betaald, zal daarom waarschijnlijk de marktwaarde weerspiegelen.

(21) Een dergelijke overname sluit ook aan bij ontwikkelingen ten aanzien van het havenbeleid van de Gemeenschap, zoals die in het Groenboek havens en mariene infrastructuur [1] zijn uiteengezet. De trend is om de levering van commerciële stuwadoorsdiensten van de openbare naar de particuliere dienstverleners over te hevelen teneinde de efficiency te verbeteren. Daarom hebben in een aantal lidstaten hervormingen plaatsgevonden om de havens aan te passen aan de nieuwe eisen die voortvloeien uit de technologische ontwikkeling en de groeiende concurrentie in de sector. De Commissie heeft al eerder een onderzoek ingesteld naar staatssteun ten behoeve van dergelijke hervormingen en een met de gemeenschappelijke markt verenigbare herstructurering van de havensector. In 1986 bijvoorbeeld ging het om staatssteun voor de vermindering van havenpersoneel in bepaalde havens in het kader van de herstructurering en privatisering van de stuwadoorssector. In sommige havens in de Gemeenschap zijn nog steeds openbare instanties betrokken bij het verlenen van stuwadoorsdiensten omdat de markt voor dergelijke diensten nog niet volledig voor concurrentie is vrijgegeven op basis van wetgeving van de Gemeenschap. De voorgestelde regeling zal de particuliere stuwadoorsbedrijven helpen zich aan te passen aan een markt die geleidelijk voor concurrentie wordt opengesteld, zonder evenwel tot onnodige scheeftrekking van de concurrentieverhoudingen te leiden, waardoor een bijdrage wordt geleverd aan de economische ontwikkeling van de sector. Op grond daarvan kan de doelstelling van de regeling als zijnde in het belang van de Gemeenschap worden beschouwd.

(22) Wat de noodzaak van de met de voorgestelde maatregel beoogde geleidelijke overdracht van eigendom en beheer van de bestaande installaties betreft, is het verdedigbaar dat deze doelstelling niet door de marktkrachten alleen kan worden bereikt. De particuliere stuwadoorsbedrijven stellen zich terughoudend op waar het de overname van verantwoordelijkheid voor de installaties betreft, omdat zij dan aan de „taxe professionnelle" zullen worden onderworpen. In aanmerking genomen dat de bestaande, veelal oude en ouderwetse installaties ten koste van hoge investeringen moeten worden vervangen, is de Commissie van mening dat de „'taxe professionnelle", die op basis van de vervangingswaarde van de installaties wordt berekend, een onevenredig zware last voor de stuwadoorsbedrijven zou vormen, temeer daar het bij deze bedrijven grotendeels om kleine en middelgrote ondernemingen gaat met beperkte financiële middelen, die bovendien nog steeds bijdragen aan de financiering van de afvloeiingsregelingen voor de havenarbeiders.

(23) De overname van de bestaande installaties en de daaropvolgende vervanging ervan maakt deel uit van een moderniserings- en rationaliseringsoperatie en dient daarom gezamenlijk te worden beschouwd als een onderdeel van een samenhangend investeringsplan, aangezien de overname van — grotendeels verouderde — installaties op zichzelf niet zinvol zou zijn. In dit verband zij eraan herinnerd dat de kosten van een portaalkraan volgens de door de Franse autoriteiten verstrekte gegevens circa 40 miljoen FRF belopen, een bedrag dat over 20 jaar moet worden afgeschreven. Samen met de noodzakelijke „straddles" en „spreaders" met een levensduur en afschrijvingstermijn van circa tien jaar komt het totale bedrag dat door de betrokken bedrijven moet worden geïnvesteerd op 50 à 60 miljoen FRF per kraan. De stuwadoorssector is kapitaalintensief en wordt gekenmerkt door langetermijninvesteringen, rentebetalingen inbegrepen, die over de tijd moeten worden uitgesmeerd. Een belastingverlaging die aan dergelijke hoge investeringen wordt gekoppeld, lijkt in dit bijzondere geval gerechtvaardigd om de stuwadoorsbedrijven aan te sporen tot investering, aangezien de vervanging van de bestaande installaties waarschijnlijk niet meteen bij de overname zal gebeuren maar wel kort daarna, bijvoorbeeld afhankelijk met name van de financiële situatie van elk bedrijf.

(24) Er zij voorts op gewezen dat het economische effect van de steun beperkt is, omdat de voorgestelde belastingverlaging slechts geldt voor een van de drie componenten die bij de berekening van de belastinggrondslag worden gebruikt. Deze component bedraagt 16 % van de vervangingswaarde van de installaties, terwijl de particuliere stuwadoors de belasting over de overige twee componenten, de huurwaarde van de eigendom en de brutoloonsom, verschuldigd blijven. Volgens de Franse autoriteiten zou voorts de steunintensiteit, uitgedrukt als percentage van de investeringswaarde, beperkt blijven tot ongeveer 13 %. Bovendien zal de belasting over de brutoloonsom juist stijgen omdat de kraanmachinisten in dienst komen van particuliere stuwadoors die moeten gaan investeren.

(25) De Commissie dient er evenwel voor te zorgen dat de steun geen merkbare negatieve gevolgen heeft voor de handel en dat deze in verhouding staat tot de beoogde doelstellingen. Naar aanleiding van de procedure die de Commissie gestart heeft op grond van haar twijfels omtrent de verenigbaarheid van de maatregel met het

[1] COM(97) 678 def. van 10.12.1997, punten 81 en 82.

Verdrag, hebben de Franse autoriteiten het oorspronkelijke plan gewijzigd en het steunbedrag verlaagd van 623,6 miljoen FRF tot 368,35 miljoen FRF en de looptijd van de vrijstelling teruggebracht van tien jaar naar zeven jaar, d.w.z. bijna gehalveerd. In de praktijk zullen evenwel niet alle bedrijven die ook werkelijk in de bestaande installaties installeren, gedurende de gehele looptijd van de steunregeling profiteren. Afhankelijk van de financiële situatie zal elk bedrijf op een ander tijdstip beginnen te investeren en pas vanaf dat moment steun genieten. Dankzij de steun zullen de particuliere stuwadoors ook meer op gelijke voet met de openbare havendiensten worden behandeld. De Commissie meent dat het Franse havenstelsel zich dankzij de steunregeling kan aanpassen aan een markt waarop concurrentie een steeds grotere rol gaat spelen, zonder dat de concurrentieverhoudingen evenwel onnodig worden verstoord. Voorts zal het evenwicht tussen vraag en aanbod voor de betrokken havendiensten niet worden beïnvloed door een simpele overname van de bestaande installaties. Het is eerder zo dat de particuliere stuwadoors de rol van de openbare autoriteiten als eigenaar en beheerder van de bestaande installaties overnemen, met inbegrip van de verantwoordelijkheid om de nodige investeringen te doen. De modernisering van de installaties na de overname is nodig om de continuïteit van het havenbedrijf te garanderen.

(26) De meeste betrokken stuwadoorsbedrijven zijn kleine ondernemingen met minder dan 50 werknemers en daarom kan hier een parallel worden getrokken met de communautaire kaderregeling inzake overheidssteun voor kleine en middelgrote ondernemingen ([1]), die van toepassing is op verschillende vormen van staatssteun aan het MKB. De Commissie staat traditioneel gunstig tegenover steun aan het MKB, mits het effect van een dergelijke steun op de handel in redelijke verhouding staat tot de bijdrage die daarmee aan de doelstellingen van de Gemeenschap wordt geleverd. De steunregeling in kwestie heeft het karakter van een stimuleringsmaatregel in het kader van een sociaal-economisch plan waarmee doelstellingen worden gerealiseerd die op basis van de marktkrachten alleen niet haalbaar zijn en die bovendien in het belang van de Gemeenschap zijn. De steun zal worden beëindigd zodra de overname van de bestaande installaties en de daaropvolgende vervanging van deze installaties voltooid zijn, zodat deze vergelijkbaar is met aanloopsteun. Deze steun ten behoeve van bestaande installaties en de vervanging ervan kan worden beschouwd als staande in verhouding tot de doelstelling van de overdracht van de financiële verantwoordelijkheid van de openbare sector naar particuliere stuwadoorsbedrijven.

([1]) PB C 213 van 23.7.1996, blz. 4.

(27) Gezien het bovenstaande is de invloed op de handel marginaal omdat de hoogte en de aard van de investeringen in de vervanging van de bestaande installaties waarschijnlijk niet erg zullen afwijken van de investeringen die door de overheid zouden worden gedaan. Dit wordt nog bevestigd door het feit dat het economische effect van de belastingverlaging beperkt is, zoals al in overweging 24 is uitgelegd. Tegelijkertijd is de voorgestelde regeling van groot belang om de productiviteit en efficiency van de Franse havensector te verbeteren door een betere werkorganisatie. Daarom kan de steun voor de overdracht van bestaande installaties en de vervanging ervan worden gezien als verenigbaar met het gemeenschappelijk vervoersbeleid en het MKB-beleid. De steun zal naar verwachting geen dusdanige invloed hebben dat de concurrentieverhoudingen tussen havenbedrijven merkbaar worden beïnvloed op een wijze die indruist tegen het algemeen belang. Daarom zij er ook op gewezen dat derde partijen na het besluit om deze procedure te openen geen bezwaar hebben gemaakt tegen de steun voor de overname van de bestaande installaties. De steun kan daarom worden beschouwd als bevorderlijk voor de ontwikkeling van bepaalde economische activiteiten en is daarom verenigbaar met de gemeenschappelijke markt.

(28) De Commissie is echter van mening dat dit niet voor de investeringen in nieuwe, aanvullende installaties voor de havens van Le Havre en Duinkerken geldt, die gericht zijn op de uitbreiding van de capaciteit in deze havens. In het besluit om een formeel onderzoek in te stellen, heeft de Commissie haar twijfels geuit in het bijzonder omtrent de voorgestelde steun voor de aanschaf van nieuwe, aanvullende installaties vanwege de mogelijke concentratie van extra overslagcapaciteit, waardoor het evenwicht tussen vraag en aanbod voor de betrokken havendiensten kan worden verstoord. Zoals al verklaard in de overwegingen 22 en 23, dient de steun qua omvang en looptijd beperkt te blijven tot het absoluut noodzakelijke en in verhouding te staan tot de doelstelling om de financiële verantwoordelijkheid over te dragen van de particuliere sector naar de particuliere stuwadoorsbedrijven.

(29) De door de Franse autoriteiten ingediende gegevens bevestigen de informatie uit andere, onafhankelijke bronnen waaruit blijkt dat de bestaande installaties in de twee genoemde havens aanzienlijk minder intensief worden gebruikt dan die van hun concurrenten. Voorts blijkt uit de door de Franse autoriteiten naar aanleiding van de inleiding van deze procedure ingediende informatie dat de groei van het scheepvaartverkeer in de havens van Le Havre en Duinkerken aanmerkelijk lager is dan in andere, concurrerende havens in het Noordzeegebied. Bovendien zij erop gewezen dat door de groei van het containerverkeer de concurrentie tussen de

havens in het Noordzeegebied, waar zich de grootste Europese havens bevinden, heviger wordt. Daarom zou specifieke steun voor de uitbreiding van de capaciteit van stuwadoorsbedrijven in ongeacht welke haven in deze zone die ten koste gaat van andere, ongetwijfeld vervalsing van de concurrentie betekenen.

(30) In dit verband wordt er nogmaals nadrukkelijk op gewezen dat staatssteun niet gerechtvaardigd is om een oplossing te vinden voor veranderingen in vraag en aanbod bij commerciële havendiensten. Dit dient geheel aan de marktkrachten te worden overgelaten. Dankzij de voorgestelde steunregeling zouden de stuwadoorsbedrijven in beide havens een gunstigere concurrentiepositie krijgen dan hun concurrenten in andere havens in Frankrijk en elders in de Gemeenschap. Volgens de Franse autoriteiten zou de overdracht van de eigendom en het beheer van de bestaande installaties op basis van openbare aanbestedingsprocedures gebeuren, waardoor elk bedrijf kan meedingen. Vooral voor de grote havens van Le Havre en Duinkerken is het niet uitgesloten dat de belangstelling van de zijde van andere bedrijven uit de Gemeenschap voor de overname van dergelijke verantwoordelijkheden groot is. De Franse autoriteiten hebben evenwel niet kunnen aantonen dat specifieke steun ten behoeve van de aankoop van nieuwe, aanvullende installaties te verlenen aan stuwadoorsbedrijven in deze twee havens noodzakelijk is in verband met de overdracht van de verantwoordelijkheid voor de installaties van de openbare naar de particuliere sector. Gezien het voorgaande zou een dergelijke steun het evenwicht tussen vraag en aanbod kunnen verstoren als gevolg van een verhoging van de goederenverwerkingscapaciteit, waardoor de concurrentie dusdanig wordt verstoord dat de handelsstromen tussen de lidstaten kunnen worden beïnvloed in een mate die indruist tegen het algemeen belang.

(31) Zoals al in overweging 11 is aangegeven, deelt het Verenigd Koninkrijk de twijfels van de Commissie omtrent de steun voor de aankoop van nieuwe, aanvullende installaties voor de havens van Le Havre en Duinkerken in verband met de hevige concurrentie van andere havens, aangezien deze de concurrentie met andere grote havens, in het Noordzeegebied ernstig zou verstoren.

(32) Op grond van het voorgaande is de Commissie van mening dat de steun voor nieuwe, aanvullende installaties niet verenigbaar is met de interne markt zoals bedoeld in artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag.

VI. **CONCLUSIES**

(33) De analyse van de Commissie heeft geleid tot de conclusie dat steun voor de overname van bestaande installaties en de vervanging ervan, waar nodig, de ontwikkeling van een economische activiteit kan bevorderen en dat de handelsvoorwaarden niet worden verstoord in een mate die tegen het algemeen belang indruist. Onder bepaalde, hieronder gespecificeerde voorwaarden, kan deze steun daarom als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd, waardoor deze in aanmerking komt voor een uitzondering zoals bedoeld in artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag.

(34) De toepassing van dit besluit dient te geschieden onder toezicht van de Commissie, hetgeen een voorwaarde is voor goedkeuring van de steun. De Franse autoriteiten hebben verklaard dat de overdracht van de bestaande installaties zal geschieden op basis van open, transparante en niet-discriminerende procedures (openbare aanbestedingen) waaraan elke willekeurige onderneming kan deelnemen. De steun mag niet worden verleend in de vorm van een permanente automatische vermindering van de „taxe professionnelle" en dient te worden gekoppeld aan de investeringen die gedurende de looptijd van de steunregeling zullen plaatsvinden. Elk stuwadoorsbedrijf mag pas vanaf het tijdstip van investeren steun genieten. Voor elke investering mag slechts eenmaal steun worden verleend. De betaling van deze hoge investeringen vindt evenwel over verschillende jaren gespreid plaats en de afschrijvingstermijnen zijn lang. In vergelijking hiermee kan de duur van de steunregeling als beperkt worden gezien. De steun mag daarom worden verleend voor het belastingjaar of de belastingjaren waarin een particuliere stuwadoor in een van de 23 betrokken havens een bestaande installaties overneemt en/of vervangt, alsmede voor de daaropvolgende afschrijvingsperiode voor de installaties totdat de steunregeling in 2006 afloopt. Er wordt geen goedkeuring gegeven aan steun voor investeringen in nieuwe, aanvullende installaties.

(35) Gelet op het bovenstaande dienen de Franse autoriteiten de Commissie gedurende de looptijd van de steunregeling elk jaar een verslag voor te leggen over de overdracht van de bestaande installaties van de openbare naar de particuliere sector en de vervanging ervan, evenals over de gevolgde openbare aanbestedingsprocedure. Dit verslag dient met name ook inlichtingen te verschaffen over de individuele stuwadoorsbedrijven die de bestaande installaties overnemen, de aard en prijs van deze installaties en de daarvoor verleende steun. Ook zijn gegevens nodig over de investeringen die zijn gedaan om de bestaande installaties te vervangen en de hoogte van de steun die op basis van dergelijke investeringen is verleend. Het eerste verslag dient binnen één jaar na vaststelling van deze beschikking te worden ingediend.

(36) De Commissie beschouwt steun voor de aanschaf van nieuwe, aanvullende installaties voor de havens van Le Havre en Duinkerken als niet noodzakelijk of als niet in verhouding tot de doelstelling van de regeling, d.w.z. de overdracht van de verantwoordelijkheid voor de installaties van de openbare naar de particuliere sector. Een dergelijke steun zal bovendien invloed hebben op de vraag naar en het aanbod van stuwadoorsdiensten. De negatieve effecten ervan op de concurrentie en de handel wegen naar verwachting zwaarder dan de positieve gevolgen.

(37) Wat de hoogte van de bedragen betreft wordt de totale investeringswaarde van de haveninstallaties in de kennisgeving van de Franse regering op 2 800 miljoen FRF geraamd. Volgens de meest nauwkeurige gegevens die beschikbaar zijn, beloopt het totaalbedrag van de geplande belastingverlaging 368,05 miljoen FRF. Als gevolg daarvan bedraagt de intensiteit van de steun, uitgedrukt als percentage van de investeringswaarde, 13,14 %. Wanneer dit percentage wordt toegepast op de investeringen in de vervanging van bestaande installaties alléén, die 2 100 miljoen FRF bedragen, beloopt de belastingvermindering die in het kader van de steunmaatregel mag worden verleend, 275,94 miljoen FRF (13,14 % van 2 100 miljoen FRF), uit te smeren over de periode 2000-2006,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

1. De steun ten belope van 275,94 miljoen FRF voor de overname van bestaande installaties op basis van open en niet-discriminerende procedures, alsmede voor de vervanging van deze installaties, die Frankrijk voornemens is in de periode 2000-2006 aan particuliere stuwadoorsbedrijven uit de 23 in de bijlage genoemde Franse havens te verlenen, is verenigbaar met de gemeenschappelijke markt.

Deze verenigbaarheid is evenwel gekoppeld aan de investering, in die zin dat de steun uitsluitend wordt verleend voor het belastingjaar of de belastingjaren waarin de investeringen in dergelijke installaties plaatsvinden en gedurende de daaropvolgende periode waarin deze investeringen worden afgeschreven tot het verstrijken van de steunregeling.

2. De steun ten gunste van stuwadoorsbedrijven ten belope van 91,98 miljoen FRF voor de aanschaf van nieuwe, aanvullende installaties voor de havens van Le Havre en Duinkerken is niet verenigbaar met de gemeenschappelijke markt.

Als gevolg hiervan mag dit deel van de steunmaatregel niet ten uitvoer worden gelegd.

Artikel 2

Frankrijk brengt de Commissie binnen twee maanden na kennisgeving van deze beschikking op de hoogte van de maatregelen die zijn getroffen om aan deze beschikking te voldoen.

De Franse autoriteiten leggen de Commissie adequate jaarverslagen voor over de uitvoering van de steunregeling, waarin met name informatie wordt opgenomen over de openbare aanbestedingen, de investeringen, de verleende steun en de steunintensiteit. Het eerste verslag dient binnen één jaar na de kennisgeving van deze beschikking te worden ingediend.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot de Franse Republiek.

Gedaan te Brussel, 22 december 1999.

Voor de Commissie

Loyola DE PALACIO

Vice-voorzitter

BIJLAGE

De 23 onder de beschikking vallende Franse havens

I. *Kust van Nord-Pas-de-Calais*

1. De haven van Calais
2. De haven van Boulogne-sur-Mer
3. De haven van Duinkerken

II. *Normandische kust*

4. De autonome haven van Le Havre
5. De haven van Dieppe
6. De haven van Rouen
7. De haven van Honfleur
8. De haven van Fécamp
9. De haven van Caen

III. *Kanaalkust*

10. De haven van Cherbourg
11. De haven van Granville

IV. *Bretonse kust*

12. De haven van Saint-Malo
13. De haven van Brest
14. De haven van Lorient

V. *Atlantische kust*

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

VI. *Middellandse-Zeekust*

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