KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 22 päivänä joulukuuta 1999,

Ranskan suunnittelemasta tukijärjestelmästä Ranskan satama-alan hyväksi

(tiedoksiannettu numerolla K(1999) 5204)

(Ainoastaan ranskankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2000/410/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa [1] ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

I MENETTELY

(1) Ranska on ilmoittanut komissiolle 25. toukokuuta 1998 päivätyllä kirjeellä tukijärjestelystä Ranskan satama-alan hyväksi. Se on toimittanut komissiolle lisätietoja 31. heinäkuuta 1998, 6. marraskuuta 1998, 27. marraskuuta 1998, 26. tammikuuta 1999, 16. helmikuuta 1999 ja 20. huhtikuuta 1999 päivätyillä kirjeillä.

(2) Komissio on ilmoittanut Ranskalle 14. kesäkuuta 1999 päivätyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa tämän tukijärjestelmän osalta EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely.

(3) Komission päätös menettelyn aloittamisesta on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* [2]. Komissio on kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa.

(4) Komissio on saanut huomautuksia asianomaisilta. Se on toimittanut ne Ranskalle lausuntoa varten ja saanut sen lausunnon 13. lokakuuta 1999 päivätyllä kirjeellä.

II YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS TUESTA

(5) Valtio osallistuu tällä hetkellä merkittävästi erityisesti raskaan satamakaluston, esimerkiksi portaalinostureiden (jäljempänä 'laitteet'), rahoitukseen ja hallintaan Ranskan satama-alalla. Laitteita käyttää osittain yksityisen sektorin henkilöstö. Ehdotetun tukijärjestelmän tavoitteena on tehostaa lastinkäsittelypalvelujen tarjoamista saattamalla vuonna 1992 aloitettu rakenneuudistus päätökseen uudistuksella, jonka mukaan lastinkäsittely-yrityksille annetaan täysi vastuu näiden palvelujen tarjoamisesta kyseisissä satamissa. Tämä tapahtuu nykyaikaistamalla ja järkeistämällä palvelujen organisointia, minkä vuoksi ilmoitetussa järjestelmässä ehdotetaan Ranskan *taxe professionnelle* -veron määräytymisperusteiden pienentämistä yksityisiltä lastinkäsittely-yrityksiltä.

(6) Ranskan ilmoituksen mukaan ehdotettu veronalennus koskisi 23:a Ranskan satamaa (ks. tämän päätöksen liite), joissa toimii parhaillaan 99 yksityistä yritystä lastinkäsittelyn (ahtauksen) alalla. Ylivoimaisesti suurin osa näistä on pk-yrityksiä. Ranskan viranomaiset ovat myös ilmaisseet toiveen, että ehdotetun tukijärjestelmän avulla voitaisiin houkutella ulkomaisia investointeja sellaisilta muilta kuin ranskalaisilta yrityksiltä, jotka ovat kiinnostuneita sijoittautumaan kyseisiin satamiin. Julkiset (satama)viranomaiset, joiden ei tarvitse maksaa *taxe*

[1] EYVL C 233, 14.8.1999, s. 25.
[2] Ks alaviite 1.

professionnelle -veroa, omistavat nyt laitteet ja rahoittavat niitä. Laitteet vuokrataan tavallisesti yksityisille lastinkäsittely-yrityksille, jotka lastaavat ja purkavat lastia satamissa.

(7) *Taxe professionnelle* on paikallinen vero, joka maksetaan paikallisille viranomaisille ja jonka paikalliset viranomaiset myös vahvistavat (tämän vuoksi sen määrä voi vaihdella alueittain). Vero lasketaan kolmen tekijän perusteella: i) kiinteän omaisuuden vuokrausarvo (*immeubles*), ii) 16 prosenttia uusien laitteiden hankinta-arvosta (*valeur d'achat à neuf*) ja iii) 18 prosenttia bruttopalkoista. Lastinkäsittely-yrityksiä koskeva tukijärjestelmä koskisi vain kohtaa ii) eli laitteiden hankintaa siten, että kyseinen tekijä poistettaisiin yksityisten lastinkäsittely-yritysten veron perusteista. Ehdotetussa tukijärjestelmässä pienennettäisiin toisaalta *olemassa olevien* laitteiden siirtämisestä ja korvaamisesta perittävää veroa ja toisaalta Le Havren ja Dunkerquen satamiin *uusien*, entisten lisäksi hankittavien laitteiden verotusta.

(8) Ehdotetun tukijärjestelmän taustalla on vuonna 1992 aloitettu uudistus, jossa ennen julkisen sektorin palveluksessa olleet satamatyöntekijät siirtyivät yksityisten lastinkäsittely-yritysten palvelukseen. Tuolloin laadittiin sosiaaliohjelma tätä tarkoitusta varten. Uudistuksen aloittamisen jälkeen Ranskan satamien satamatyöntekijöiden määrä on vähentynyt 50 prosenttia. Ranskan viranomaisten mukaan lastinkäsittely-yritykset ovat myös osallistuneet satamatyöntekijöiden sosiaaliohjelmien rahoitukseen yli miljardilla Ranskan frangilla, ja vuoteen 2006 mennessä on maksettavana vielä noin 500 miljoonaa frangia. Jotta tämä työvoimaa koskeva uudistus saataisiin päätökseen, tarkasteltavana olevassa tukijärjestelmässä vastuu vielä jäljellä olevasta henkilöstöstä, erityisesti lastinkäsittelytyössä olevista nosturinkuljettajista (*grutiers*), siirretään valtiolta yksityisille yrityksille. Tavoitteena on, että yksityiset lastinkäsittely-yritykset ottavat täyden vastuun lastinkäsittelytoiminnassa tarvittavista laitteista ja henkilöstöstä Ranskan satamissa.

(9) Ranskan viranomaisten mukaan *taxe professionnelle* -verorasituksen pienentäminen toimii kannustimena siirrettäessä olemassa olevia laitteita asteittain valtiolta yksityisille yrityksille ja tehtäessä investointeja kyseisten laitteiden uusimiseksi. Laitteet siirrettäisiin yrityksille julkisten tarjouskilpailuiden kautta sellaista maksua vastaan, jolla katettaisiin ainakin kirjanpidollinen nettoarvo (*valeur net comptable*). Veronalennus on siis yhteydessä yritysten haluun tehdä investointeja valtion nykyisin omistamiin satamalaitteisiin.

(10) Ehdotettu veronalennus liittyy uusien laitteiden hankinta-arvoon. Kyseisiin laitteisiin on investoitava vuosina 2000—2004 noin 2 800 miljoonaa Ranskan frangia. Tästä 2 100 miljoonaa frangia on tarkoitettu *olemassa olevien* laitteiden korvaamiseen tehokkaammilla laitteilla ja 700 miljoonaa frangia *uusien, entisten lisäksi* hankittavien lastinkäsittelylaitteiden hankkimiseen Le Havren ja Dunkerquen satamiin. Tukijärjestelmän kautta myönnettävän veronalennuksen määrä on vahvistettu Ranskan viranomaisten 20. heinäkuuta 1999 päivätyssä kirjeessään tekemien tarkistusten jälkeen 368,35 miljoonaksi Ranskan frangiksi ja se jakautuu vuosille 2000—2006. Ranskan viranomaiset toteavat, että tuen intensiteetti on 13,15 prosenttia investointiarvosta.

III **ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSET**

(11) Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus toimitti huomautuksensa 14. syyskuuta 1999 päivätyllä kirjeellä. Se pääasiassa ilmaisi hyväksyntänsä komission päätökselle aloittaa asiaa koskeva muodollinen tutkintamenettely. Yhdistynyttä kuningaskuntaa askarruttaa uusia, entisten lisäksi hankittavia laitteita varten ehdotettu tuki Le Havressa ja Dunkerquessa, sillä nämä loisivat liian suuren kapasiteetin, joka vääristäisi kilpailua muiden eurooppalaisten satamien kanssa.

IV **RANSKAN HUOMAUTUKSET**

(12) Komissio toimitti Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen huomautukset Ranskalle 22. syyskuuta 1999 päivätyllä kirjeellä. Ranska vastasi niihin 13. lokakuuta 1999 päivätyllä kirjeellä.

V **ARVIOINTI TUKIJÄRJESTELMÄSTÄ**

1. **Oikeusperusta**

(13) EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan mukaan ”jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”. Kuten menettelyn aloittamisesta tehdyssä päätöksessä todettiin, ilmoitettua tukea on pidettävä EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna valtiontukena, sillä se rahoitetaan valtion varoista, se kuuluu valtion talousarvioon ja sitä sovelletaan valikoivasti.

(14) Vaikka tukijärjestelmä on alakohtainen, julkinen tuki hyödyttäisi vain niitä 23 valitussa satamassa sijaitsevia lastinkäsittely-yrityksiä, jotka ottavat vastuun olemassa olevista laitteista ja niiden uusimisesta. Valikoivuutta ei voi perustella järjestelmän luonteella tai rakenteella eivätkä Ranskan viranomaiset ole toimittaneet tämän tueksi todisteita (ks. valtiontukisääntöjen soveltamisesta yritysten välittömään verotukseen annetun komission tiedonannon 12 ja 23 kohta) [1].

(15) Lisäksi lastinkäsittelyalan yritykset kilpailevat muiden lastinkäsittely-yritysten kanssa sekä samassa että muissa satamissa. Lastaamis- ja purkamissataman voi usein valita useista satamista riippuen rahdin lopullisesta määräpaikasta. Tässä tapauksessa mainituissa 23 satamassa toimivat lastinkäsittely-yritykset kilpailevat tosiasiallisesti tai periaatteessa muissa Ranskan ja yhteisön satamissa toimivien lastinkäsittely-yritysten kanssa, joten tuella voi olla vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(16) Ranskan viranomaisten mukaan *taxe professionnelle* -veroa peritään vain Ranskassa, jolloin tukea tarvitaan korvaamaan ranskalaisille lastinkäsittely-yrityksille verosta johtuva muualla Euroopassa toimiviin kilpailijoihin nähden, epäedullinen tilanne. Vaikka tukijärjestelmän avulla kyseisten lastinkäsittely-yritysten kustannukset saatettaisiinkin lähemmäs muissa jäsenvaltioissa toimivia kilpailijoita — mitä ei ole osoitettu — tosiasia on, että rahoitus on tuen luonteista.

2. **Soveltuvuus**

(17) Valtiontuki ei sovellu yhteismarkkinoille eikä sitä hyväksytä, ellei siihen voida soveltaa perustamissopimuksessa määrättyjä erityisiä poikkeuksia. Tässä nimenomaisessa tapauksessa tukeen ei voitane soveltaa ainuttakaan perustamissopimuksen 87 artiklan 2 kohdassa määrätyistä poikkeuksista. Myöskään 86 artikla ei ole sovellettavissa, sillä lastinkäsittely-yritysten palveluja ei voida pitää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvinä palveluina (ks. Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio asiassa C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova vastaan Gabrielli) [2]. Tuki ei vaikuta olevan hyväksyttävissä perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a ja b alakohdassa mainittujen poikkeusten osalta, eikä sillä myöskään pyritä edistämään c alakohdan mukaisesti kehitystä tietyllä talousalueella, vaan pikemminkin tietyllä alalla. Tapauksessa voidaan kuitenkin ehkä soveltaa 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan poikkeusta, joka koskee ”tukea tietyn taloudellisen toiminnan edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla”.

(18) Komissio on tarkastellut niitä horisontaalisia suuntaviivoja, joita ehdotettuun tukijärjestelmään voitaisiin mahdollisesti soveltaa. Nämä ovat alueellisia valtiontukia koskevat suuntaviivat [3] sekä vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenteiden uudistamiseksi tarkoitettua valtion tukea koskevat yhteisön suuntaviivat [4]. Alueellisia suuntaviivoja voitaisiin soveltaa kuitenkin vain tukikelpoisilla alueilla sijaitseviin lastinkäsittely-yrityksiin ja lisäksi niiden ulkopuolelle jätetään yksiselitteisesti kuljetusalalla irtaimeen omaisuuteen tehtävät alkuinvestoinnit. Myöskään rakenneuudistuksia koskevien suuntaviivojen soveltaminen ei tule kyseeseen, sillä tukea saavat yksityiset lastinkäsittely-yritykset eivät ole taloudellisissa vaikeuksissa suuntaviivoissa tarkoitetulla tavalla. Näin ollen kummatkaan suuntaviivat eivät vaikuta olevan sovellettavissa ehdotettuun tukijärjestelmään.

(19) Komissio on päättänyt edellä esitetyn analyysin perusteella tarkastella ehdotetun tukijärjestelmän soveltuvuutta EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti.

(20) Ehdotettu tukijärjestelmä sisältää veronalennuksen sekä olemassa olevien laitteiden siirtämistä ja korvaamista varten lastinkäsittelyn nykyaikaistamiseksi ja järkeistämiseksi että *uusia, entisten lisäksi* kapasiteetin lisäämiseksi hankittavia laitteita varten Le Havren ja Dunkerquen satamissa. Komission mielestä nämä kaksi investointilajia olisi erotettava toisistaan niiden eri tarkoituksen vuoksi.

Ranskan viranomaiset toteavat *olemassa olevista* laitteista, että ehdotetulla tukijärjestelmällä helpotetaan laitteiden omistus- ja hallintavastuun siirtymistä valtiolta yksityisille yrityksille. Tukijärjestelmällä halutaan antaa sysäys

[1] EYVL C 384, 10.12.1998, s. 3.
[2] Kok. 1991, s. I-5889.
[3] EYVL C 74, 10.3.1998, s. 4.
[4] EYVL C 283, 19.9.1997, s. 2.

lastinkäsittelypalveluiden nykyaikaistamiselle ja järkeistämiselle, ja tämä vaikuttaa satamien kokonaistulokseen. Laitteisiin kohdistuva painotus johtuu siitä, että tuki on yhteydessä laitteisiin tehtäviin investointeihin, joka on yksi veron kolmesta määräytymisperusteesta. Lisäksi olemassa olevien laitteiden omistus aiotaan siirtää avoimesti ja syrjimättömästi julkisin tarjouskilpailuin, joissa myös kilpailijat voivat esittää tarjouksia laitteista. Laitteiden siirrosta valtiolta yksityisille yrityksille maksettava hinta vastaa siis todennäköisesti markkinahintaa.

(21) Tällainen siirto on satamia ja meriliikenteen infrastruktuuria koskevassa vihreässä kirjassa ([1]) esitetyn yhteisön satama-alan politiikan kehityksen mukainen. Kaupallisia lastinkäsittelypalveluja on siirretty julkisilta palveluntarjoajilta yksityisille erityisesti tehokkuuden lisäämiseksi. Useissa jäsenvaltioissa on toteutettu tätä varten uudistuksia, jotta satamat voivat mukautua alan teknisen kehityksen ja lisääntyvän kilpailun aiheuttamiin uusiin vaatimuksiin. Komissio on aiemmin katsonut tällaisiin uudistuksiin ja satama-alan rakenneuudistuksiin tarkoitetun valtiontuen yhteismarkkinoiden mukaiseksi. Näin tapahtui esimerkiksi vuonna 1986, kun tarkasteltiin tietyille satamille lastinkäsittelyalan rakenneuudistusten ja yksityistämisen yhteydessä työvoiman vähentämiseen annettua tukea. Joissakin yhteisön satamissa on edelleen julkisia viranomaisia mukana tarjoamassa lastinkäsittelypalveluja, sillä kyseisten markkinoiden kilpailua ei ole vielä täysin avattu yhteisön lainsäädännöllä. Ehdotetun tukijärjestelmän avulla yksityiset lastinkäsittely-yritykset voivat mukautua tarpeetonta vääristymistä aiheuttamatta markkinoille, joiden kilpailu on avautumassa, jolloin edistetään alan taloudellista kehitystä. Tämän perustella tukijärjestelmän tavoitetta voidaan pitää yhteisön edun mukaisena.

(22) Ehdotetun tukijärjestelmän avulla halutaan muuttaa olemassa olevien laitteiden omistus- ja hallintavastuu asteittain, ja voidaan olla sitä mieltä, etteivät markkinavoimat yksin pystyisi takaamaan tämän tavoitteen saavuttamista. Yksityiset lastinkäsittely-yritykset ovat haluttomia ottamaan vastuuta laitteista pääasiassa *taxe professionnelle* -veron vuoksi. Koska olemassa olevia, usein varsin vanhoja ja epäajanmukaisia laitteita olisi kunnostettava suurin investoinnein, komissio katsoo, että uusien laitteiden hankinta-arvon mukaan laskettu *taxe professionnelle* olisi liian suuri taakka lastinkäsittely-yrityksille. Tämä johtuu erityisesti siitä, että kyseiset yritykset ovat pääosin pk-yrityksiä, joiden taloudelliset varat ovat rajalliset ja jotka lisäksi joutuvat jatkamaan satamatyöntekijöiden sosiaaliohjelmien rahoitusta.

([1]) KOM(97) 678 lopullinen, 10.12.1997, 81—82 kohta.

(23) Olemassa olevien laitteiden siirto ja myöhempi korvaaminen uusilla kuuluvat nykyaikaistamiseen ja järkeistämiseen. Niitä on tarkasteltava osana yhtä yhtenäistä investointikokonaisuutta, sillä pelkkä suurelta osin vanhentuneiden laitteiden siirtäminen ei olisi järkevää. Tässä yhteydessä lienee paikallaan muistuttaa, että Ranskan viranomaisten mukaan yhden portaalinosturin hinta on noin 40 miljoonaa Ranskan frangia ja kuoletusaika keskimäärin 20 vuotta. Tarvittavien lukkien ja nostimien käyttö- ja kuoletusaika on noin 10 vuotta, ja yhteensä yritysten on tehtävä noin 50–60 miljoonan Ranskan frangin investointi nosturia kohden. Lastinkäsittelyyn liittyvä liiketoiminta on pääomavaltaista; investoinnit korkoineen ovat pitkäaikaisia ja ne on saatava hajautettua pitkälle aikavälille. Tällaisiin suuriin investointeihin liittyvä veronalennus vaikuttaa tässä tapauksessa perustellulta lastinkäsittely-yritysten kannustamiseksi investointeihin, sillä olemassa olevien laitteiden tilalle ei saada uusia samanaikaisesti laitteiden siirtymisen kanssa, vaan joskus lähitulevaisuudessa kunkin yrityksen taloudellisesta tilanteesta riippuen.

(24) On myös huomattava, että tuen taloudellinen vaikutus on rajallinen, koska ehdotettu veronalennus vaikuttaa vain yhteen kolmesta veron määräytymisperusteesta. Kyseinen tekijä on 16 prosenttia uusien laitteiden hankinta-arvosta, mutta lastinkäsittely-yritykset joutuisivat maksamaan kahden muun tekijän eli kiinteän omaisuuden vuokrausarvon ja bruttopalkkojen perusteella lasketun veron kokonaisuudessaan. Kuten Ranskan viranomaiset ilmoittivat, tuen intensiteetti prosenttiosuutena investointiarvosta rajoittuu noin 13 prosenttiin. Lisäksi nosturinkuljettajien (*grutiers*) siirryttyä investoinnit tekevien yksityisten lastinkäsittely-yritysten työntekijöiksi palkkojen perusteella maksettava vero itse asiassa kasvaa.

(25) Komission on kuitenkin varmistettava, ettei tuella ole selkeää kielteistä vaikutusta kauppaan ja että se on suhteessa niihin tavoitteisiin, jotka sen avulla halutaan saavuttaa. Sen jälkeen, kun komissio oli aloittanut menettelyn, jossa sen epäilyt tuen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille tulivat ilmi, Ranskan viranomaiset

muuttivat alkuperäistä tukijärjestelmää ja vähensivät sen määrää miltei puolella 623,6 miljoonasta Ranskan frangista 368,35 miljoonaan frangiin ja kestoa 10 vuodesta 7 vuoteen. Käytännössä kaikki olemassa oleviin laitteisiin investoivat yritykset eivät kuitenkaan hyödy tuesta koko järjestelmän soveltamisaikana. Kukin yritys alkaa tehdä investointeja eri aikoina taloudellisesta tilanteesta riippuen ja saa tukea ainoastaan investointihetkellä. Tuen avulla myös yksityisistä lastinkäsittely-yrityksistä tulee tasavertaisempia satamissa toimivien julkisten tahojen kanssa. Komissio katsoo, että tuen avulla Ranskan satama-ala voi mukautua yhä laajemmin kilpailulle avautuviin markkinoihin ilman tarpeetonta kilpailun vääristymistä. Myöskään pelkkä olemassa olevien laitteiden siirto ei todennäköisesti vaikuta mainittujen satamapalvelujen tarjonnan ja kysynnän tasapainoon. Yksityiset lastinkäsittely-yritykset pikemminkin vain korvaavat julkiset viranomaiset olemassa olevien laitteiden omistajina ja hoitajina ja vastaavat myös tarvittavista investoinneista. Laitteita on nykyaikaistettava siirron jälkeen satamien jatkuvan toiminnan varmistamiseksi.

(26) Useimmat tuensaajat ovat pieniä alle 50 työntekijän yrityksiä, joten tukijärjestelmä voidaan yhdistää pienten ja keskisuurten yritysten valtiontukia koskevat yhteisön suuntaviivat koskeviin suuntaviivoihin [1], joita sovelletaan pk-yrityksille annettavan tuen erilaisiin muotoihin. Komissio on perinteisesti suhtautunut myönteisesti pk-yrityksille myönnettyihin tukiin edellyttäen, ettei tuilla ole sellaista vaikutusta kauppaan, joka ei ole suhteessa yhteisön tavoitteiden saavuttamiseen liittyviin etuihin. Kyseinen tukijärjestelmä toimii kannustimena ja se on tarpeellinen varmistettaessa sosioekonomista hyötyä ja saavutettaessa sellaisia etuja, joita markkinavoimat yksin eivät voisi taata ja jotka ovat myöskin yhteisön edun kannalta tavoiteltavia. Tuki lakkaa, kun olemassa olevat laitteet on siirretty ja korvattu uusilla, joten se muistuttaa käynnistystukea. Tällaisen tuen voidaan katsoa olevan suhteessa tavoitteeseen, jonka mukaan, taloudellinen vastuu siirtyy julkiselta sektorilta yksityisille lastinkäsittely-yrityksille.

(27) Edellä esitetyn perusteella vaikutus kauppaan on marginaalinen, sillä olemassa olevien laitteiden korvaamiseen tarvittavien investointien määrä ja muoto eivät todennäköisesti poikkea huomattavasti niistä investoinneista, jotka julkinen sektori olisi tehnyt. Tätä tukee myös se tosiseikka, että veronalennuksen taloudellinen vaikutus on rajallinen, kuten 24 kohdassa todetaan. Ehdotettu tuki on samalla Ranskan satama-alan tuottavuuden ja tehokkuuden lisäämisen kannalta tärkeä, kun työ saadaan organisoitua tehokkaammin. Näin ollen olemassa olevien laitteiden siirtoon ja korvaamiseen tarkoitettua tukea voidaan pitää yhteisen liikennepolitiikan ja pk-yrityksiin liittyvän politiikan mukaisena. Tuen ei oleteta häiritsevän kilpailua tavalla, joka todennäköisesti muuttaisi satamayritysten välisiä kaupan edellytyksiä yhteisen edun vastaisella tavalla. On myös todettava, etteivät kolmannet osapuolet esittäneet olemassa olevien laitteiden siirtoon tarkoitettua tukea koskevia vastalauseita sen jälkeen, kun päätös menettelyn aloittamisesta oli tehty. Niinpä tuen voidaan katsoa edistävän tiettyjen taloudellisten toimien kehittymistä ja soveltuvan siten yhteismarkkinoille.

(28) Komissio kuitenkin katsoo, ettei tilanne ole sama Le Havren ja Dunkerquen satamien uusien, entisten lisäksi satamien kapasiteetin lisäämistä varten hankittavien laitteiden kohdalla. Komissio esitti päätöksessä muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta epäilyjä erityisesti ehdotetusta tuesta uusia, entisten lisäksi hankittavia laitteita varten. Epäilyt johtuivat mahdollisesta lastinkäsittelykapasiteetin lisääntymisestä, joka saattaisi haitata kyseisten satamapalvelujen kysynnän ja tarjonnan tasapainoa. Kuten 22 ja 23 kohdassa selostetaan, tuen pitäisi olla sekä määrältään että kestoltaan rajoitettu aivan tarpeellisimpaan ja olla suhteessa tavoitteeseen, jonka mukaan taloudellinen vastuu siirtyy julkiselta sektorilta yksityisille lastinkäsittely-yrityksille.

(29) Ranskan viranomaisten toimittamat tiedot vahvistivat muista puolueettomista lähteistä saadun tiedon sen suhteen, mitkä kyseisten kahden sataman olemassa olevien laitteiden käyttöasteista ovat huomattavasti kilpailijoita alhaisemmat. Lisäksi Ranskan viranomaisten menettelyn aloittamisen jälkeen toimittamista tiedoista käy ilmi huomattava kasvu Le Havren ja Dunkerquen

[1] EYVL C 213, 23.7.1996, s. 4.

satamien liikenteessä, joka todellakin on selvästi muita Pohjanmeren satamien kilpailevia satamia vähäisempää. Kasvava konttiliikenne lisää satamien kilpailua Pohjanmerellä, jossa sijaitsevat Euroopan suurimmat satamat. Näin ollen tuki erityisesti jonkun tällä alueella sijaitsevan lastinkäsittely-yrityksen kapasiteetin lisäämiseksi toisten yritysten kustannuksella vääristäisi epäilemättä kilpailua.

(30) Edellä esitetyn perusteella on korostettava, ettei julkinen tuki ole perusteltavissa kaupallisten satamapalvelujen tarjonnan ja kysynnän muutoksiin puuttumalla, sillä se on yksinomaan markkinavoimien tehtävä. Ehdotettu tuki saattaisi kyseisten kahden sataman lastinkäsittely-yritykset kilpailutilanteeseen, joka olisi suotuisampi kuin muissa Ranskan tai muun yhteisön satamissa sijaitsevien kilpailijoiden tilanne. Ranskan viranomaisten mukaan laitteiden omistus- ja hallintavastuu perustuisi avoimeen tarjouskilpailumenettelyyn, johon mikä tahansa yritys voi ottaa osaa. Le Havre ja Dunkerque ovat suuria satamia, joten muut yritykset yhteisössä voivat hyvinkin olla kiinnostuneita vastuun ottamisesta. Ranskan viranomaiset eivät myöskään ole osoittaneet, miksi tukea uusia, entisten lisäksi hankittavia laitteita varten on myönnettävä erityisesti näiden kahden sataman lastinkäsittely-yrityksille vastuun siirtämiseksi. Tällainen tuki vaikuttaisi oletettavasti kysynnän ja tarjonnan tasapainoon lastinkäsittelykapasiteetin lisääntyessä ja vääristäisi kilpailua tavalla, joka saattaisi haitata jäsenvaltioiden välisiä kauppavirtoja yhteisen edun vastaisesti.

(31) Kuten 11 kappaleessa mainittiin, Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus tuki komission esittämiä epäilyjä erityisesti tuesta uusia, entisten lisäksi hankittavia laitteita varten Le Havren ja Dunkerquen satamissa, sillä se vääristäisi vakavasti kilpailua Pohjanmeren suurten satamien kesken.

(32) Näin ollen komissio on sitä mieltä, ettei tukea uusia, entisten lisäksi hankittavia laitteita varten voida 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla katsoa yhteismarkkinoiden mukaiseksi.

VI **PÄÄTELMÄT**

(33) Komission tekemä arvio johti siihen päätelmään, että tarvittaessa annettava tuki olemassa olevien laitteiden siirtämistä ja uusilla korvaamista varten edistää taloudellisen toiminnan kehittämistä ja ettei tuki vaikuta kaupan edellytyksiin yhteisen edun vastaisella tavalla. Näin ollen tuki katsotaan yhteismarkkinoille soveltuvaksi edellyttäen, että tietyt jäljempänä esitetyt edellytykset täyttyvät ja että siihen voidaan soveltaa EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettua poikkeusta.

(34) Komission on kuitenkin seurattava tämän päätöksen soveltamista, joka on edellytys tuen hyväksymiselle. Kuten Ranskan viranomaiset ovat todenneet, olemassa olevien laitteiden omistuksen siirtämisen perusteena ovat avoimet ja syrjimättömät menettelyt (julkiset tarjouskilpailut), joihin mikä tahansa yritys voi osallistua. Tuki ei merkitse *taxe professionnelle* -veron pysyvää ja automaattista alentamista ja sen on liityttävä investointeihin, jotka tehdään tukijärjestelmän eri vaiheissa. Kukin lastinkäsittely-yritys hyötyy tuesta vain investointihetkellä. Tuki voidaan myöntää ainoastaan kerran yhtä investointia kohti. Suurten investointien maksu kuitenkin jaetaan usean vuoden ajalle ja kuoletusajat ovat pitkiä. Niihin verrattuna tukijärjestelmän kestoa voidaan pitää lyhyenä. Tukea voidaan tämän vuoksi antaa sen verovuoden (niiden verovuosien) aikana, jolloin tietty yksityinen lastinkäsittely-yritys jossakin mainituista 23 satamasta ottaa haltuunsa olemassa olevia laitteita ja/tai korvaa kyseiset laitteet uusilla, ja vastaavien kuoletusten aikana tukijärjestelmän päättymiseen vuonna 2006 asti. Sen sijaan tukea uusia, entisten lisäksi hankittavia laitteita varten ei sallita.

(35) Ranskan viranomaisten on toimitettava komissiolle tukijärjestelmän soveltamisen ajan vuosittain raportti olemassa olevien laitteiden siirtämisestä valtiolta yksityisille yrityksille ja niiden myöhemmästä korvaamisesta sekä toteutetusta julkisesta tarjouskilpailumenettelystä. Raportissa on erityisesti esitettävä yksityiskohtaiset tiedot niistä yksittäisistä lastinkäsittely-yrityksistä, jotka ottavat olemassa olevat laitteet haltuunsa, kyseisten laitteiden tyypistä ja hinnasta ja vastaavasta myönnetystä tuesta. Tiedot tarvitaan myös olemassa olevien laitteiden korvaamiseksi tehdyistä investoinneista ja niiden perusteella annetun tuen määrästä. Ensimmäinen raportti on toimitettava vuoden kuluessa tämän päätöksen tekemisestä.

(36) Komissio katsoo, ettei uusia, entisten lisäksi hankittavia laitteita varten annettava tuki Le Havren ja Dunkerquen satamille ole tarpeen tai suhteessa tukijärjestelmän tavoitteisiin eli laitteita koskevan vastuun siirtämiseen julkiselta yksityiselle sektorille. Lisäksi kyseinen tuki vaikuttaisi oletettavasti lastinkäsittelypalvelujen tarjontaan ja sen haitallinen vaikutus kilpailuun ja kauppaan olisi todennäköisesti myönteistä vaikutusta suurempi.

(37) Ranskan hallituksen ilmoituksessa satamalaitteiden investointien kokonaisarvo arvioitiin 2 800 miljoonaksi Ranskan frangiksi. Tarkimpien saatavilla olevien tietojen mukaan suunniteltu veronalennus olisi 368,05 miljoonaa frangia. Näin ollen tuen intensiteetti prosenttiosuutena investointiarvosta on 13,14 prosenttia. Kun kyseistä prosenttiosuutta sovelletaan ainoastaan olemassa olevien laitteiden korvaamiseen (2 100 miljoonaa frangia), tukijärjestelmän kautta annettava veronalennus on 275,94 miljoonaa frangia (13,14 % × 2 100 miljoonaa frangia) jaettuna vuosille 2000—2006,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Tuki, jonka Ranska aikoo myöntää yksityisille lastinkäsittely-yrityksille olemassa olevien laitteiden siirtämistä varten avointen ja syrjimättömien menettelyjen mukaisesti sekä kyseisten laitteiden korvaamista varten liitteessä esitetyissä 23 Ranskan satamassa, ja joka on suuruudeltaan 275,94 miljoonaa Ranskan frangia vuosina 2000—2006, soveltuu yhteismarkkinoille.

Tuki soveltuu yhteismarkkinoille edellyttäen, että se liittyy investointiin (investointeihin) siten, että sitä voidaan antaa sen verovuoden (niiden verovuosien) aikana, jolloin kyseisiin laitteisiin liittyviä investointeja tehdään sekä vastaavan kuoletuksen aikana tukijärjestelmän voimassaolon päättymiseen asti.

2. Tuki, jonka Ranska aikoo myöntää Le Havren ja Dunkerquen satamissa toimiville lastinkäsittely-yrityksille uusia, entisten lisäksi hankittavia laitteita varten, ja joka on suuruudeltaan 91,98 miljoonaa Ranskan frangia, ei sovellu yhteismarkkinoille.

Näin ollen tätä tukea ei voi panna täytäntöön.

2 artikla

Ranskan on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta sen noudattamiseksi toteuttamansa toimenpiteet.

Ranskan viranomaisten on toimitettava komissiolle asianmukaiset vuotuiset raportit tukijärjestelmän toteuttamisesta ja erityisesti julkisista tarjouskilpailuista, investoinneista, myönnetyn tuen määrästä ja sen intensiteetistä. Ensimmäinen raportti on toimitettava yhden vuoden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Ranskan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 22 päivänä joulukuuta 1999.

Komission puolesta

Loyola DE PALACIO

Varapuheenjohtaja

LIITE

Päätöksessä tarkoitetut 23 Ranskan satamaa

I *Nord-Pas-de-Calais, rannikkoalue:*

1. Calais
2. Boulogne-sur-Mer
3. Dunkerque

II *Normandia, rannikkoalue:*

4. Le Havre (autonominen satama)
5. Dieppe
6. Rouen
7. Honfleur
8. Fécamp
9. Caen

III *Englannin kanaali, rannikkoalue:*

10. Cherbourg
11. Granville

IV *Bretagne, rannikkoalue:*

12. Saint-Malo
13. Brest
14. Lorient

V *Atlantti, rannikkoalue:*

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

VI *Välimeri, rannikkoalue:*

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