KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT
av den 22 december 1999
om den stödordning som Frankrike planerar att införa till förmån för den franska hamnsektorn

[delgivet med nr K(1999) 5204]

(Endast den franska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2000/410/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,

med beaktande av Avtalet av Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att i enlighet med nämnda bestämmelser ha givit berörda parter tillfälle att yttra sig [1], och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

(1) Genom en skrivelse av den 25 maj 1998 anmälde Frankrike till kommissionen en stödordning till förmån för den franska hamnsektorn. Det lämnades ytterligare information till kommissionen genom skrivelser av den 31 juli 1998, den 6 november 1998, den 27 november 1998, den 26 januari 1999, den 16 februari 1999 och den 20 april 1999.

(2) Genom en skrivelse av den 14 juni 1999 underrättade kommissionen Frankrike om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende detta stöd.

(3) Kommissionens beslut att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* [2]. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga.

(4) Kommissionen har mottagit synpunkter från berörda parter. Den har översänt dessa synpunkter till Frankrike som givits tillfälle att bemöta dem. Frankrikes kommentarer mottogs i en skrivelse av den 13 oktober 1999.

II. DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET

(5) I den franska hamnsektorn ansvarar för närvarande den offentliga sektorn i stor utsträckning för finansiering och förvaltning framför allt när det gäller tung hamnutrustning, t.ex. portalkranar (nedan kallade utrustningen), som delvis sköts av personal i den offentliga sektorn. Syftet med den föreslagna stödordningen är att se till att godshanteringen kommer att skötas på ett mer effektivt sätt genom att man slutför den omstruktureringsprocess som inleddes 1992 med en reform som innebär att godshanteringsföretagen fullt ut skall ansvara för tillhandahållandet av dessa tjänster i de aktuella hamnarna. Detta skall ske genom att organisationen av dessa tjänster moderniseras och rationaliseras. Genom den anmälda stödordningen skall därför beskattningsunderlaget för den franska ”taxe professionnelle” reduceras för privata godshanteringsföretag.

(6) Enligt Frankrikes anmälan skulle den föreslagna reduceringen av beskattningsunderlaget påverka 23 franska hamnar (se bilagan till detta beslut), där för närvarande 99 privata godshanteringsföretag bedriver verksamhet. Majoriteten av dessa är små och medelstora företag. De franska myndigheterna har också meddelat att de hoppas att det föreslagna stödet skall locka utländska investeringar från icke- franska företag som kan vara

[1] EGT C 233, 14.8.1999, s. 25.
[2] Se fotnot 1.

intresserade av att etablera sig i dessa hamnar. Utrustningen ägs och finansieras för närvarande av de offentliga (hamn-)myndigheterna som inte är skyldiga att betala ”taxe professionelle”. Utrustningen hyrs vanligtvis ut till privata godshanteringsföretag som lastar och lossar gods i hamnarna.

(7) ”Taxe professionnelle” är en lokal skatt som skall betalas till och fastställs av de lokala myndigheterna (skattenivån kan således variera mellan olika kommuner). Beskattningsunderlaget beräknas på grundval av följande tre faktorer: i) uthyrningsvärdet av egendomen (immeubles), ii) 16 % av nyanskaffningsvärdet för utrustningen (valeur d'achat à neuf) och iii) 18 % av bruttolönerna. Den föreslagna ordningen för godshanteringsföretag skulle endast beröra punkt ii), dvs. inköp av utrustning, genom att denna faktor inte längre skulle ingå i beskattningsunderlaget för privata godshanteringsföretag. Genom den föreslagna ordningen planeras en skattereduktion för dels överföring och ersättning av befintlig utrustning, dels införskaffande av ytterligare ny utrustning i hamnarna i Le Havre och Dunkerque.

(8) Det föreslagna stödet utgör ett led i den reform som inleddes 1992 och som inneburit att varvsarbetare som varit anställda i den offentliga sektorn (hamnmyndigheterna) anställts av privata godshanteringsföretag. I samband med detta utarbetades sociala program. Efter att denna reform inletts har antalet varvsarbetare i franska hamnar minskat med 50 %. Enligt de franska myndigheterna har godshanteringsföretagen också bidragit med mer än 1 miljard franska franc till finansieringen av de sociala programmen för varvsarbetarna. Ungefär 500 miljoner franska franc återstår dock att betala till 2006. Den stödordning som granskats innebär också att ansvaret för personalen skall föras över från offentliga till privata företag, i syfte att avsluta denna process som rör arbetstagarna. Detta gäller framför allt kranskötare som deltar i godshanteringen. Tanken är att de privata godshanteringsföretagen skall ta över hela ansvaret för den utrustning och personal som behövs för godshanteringen i de franska hamnarna.

(9) Enligt de franska myndigheterna är sänkningen av ”taxe professionnelle” ett incitament för att den offentliga sektorns ansvar för ägande och förvaltning av den befintliga utrustningen successivt skall överföras till privata företag. Åtgärden skall också främja investeringar för att förnya denna utrustning. Överföringen till enskilda godshanteringsföretag skulle ske mot betalning som fastställs på grundval av bokförda nettovärden, och genom anbudsinfordran. Skattesänkningen är således knuten till godhanteringsföretagens vilja att investera i hamnutrustning, som i dagsläget till största delen är offentligägd.

(10) Den föreslagna skattesänkningen är knuten till utrustningens nyanskaffningsvärde. När det gäller den aktuella hamnutrustningen kommer det under perioden 2000–2004 att göras investeringar på 2 800 miljoner franc, varav 2 100 miljoner franc skall användas till att ersätta befintlig utrustning med bättre utrustning, och 700 miljoner franc skall användas till att införskaffa ytterligare, ny utrustning för godshantering i hamnarna i Le Havre och Dunkerque. Enligt de uppgifter som de franska myndigheterna lämnade i sin skrivelse av den 20 juli 1999 kommer totalt 368,35 miljoner franc att beviljas i skattelättnad genom stödordningen under perioden 2000–2006. De franska myndigheterna räknar med att stödnivån kommer att uppgå till 13,15 % av investeringsvärdet.

III. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

(11) Genom en skrivelse av den 14 september 1999 överlämnade Förenade kungarikets regering sina kommentarer. I stort sett samtyckte denna regering till kommissionens beslut att inleda en formell undersökning i detta ärende. Det man från Förenade kungarikets sida bekymrar sig för är det föreslagna stödet för inköp av ytterligare ny utrustning i Le Havre och Dunkerque, eftersom detta skulle leda till att det skapas överflödig kapacitet som skulle snedvrida konkurrensen med andra hamnar i Europa.

IV. KOMMENTARER FRÅN FRANKRIKE

(12) Kommissionen vidarebefordrade kommentarerna från Förenade kungarikets regering till Frankrike genom en skrivelse av den 22 september 1999. De franska myndigheterna bemötte dessa kommentarer genom en skrivelse av den 13 oktober 1999.

V. BEDÖMNING AV STÖDET

1. Rättslig grund

(13) Enligt artikel 87.1 i fördraget ”är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”. Såsom anges i beslutet att inleda förfarandet måste den anmälda stödordningen anses vara statligt stöd enligt artikel 87.1 i fördraget, eftersom stödet finansieras med statliga resurser, kan hänföras till statsbudgeten och eftersom stödordningen tillämpas selektivt.

(14) Även om den föreslagna ordningen avser en viss sektor skulle det offentliga stödet endast gynna de godshanteringsföretag i de 23 utvalda hamnarna som tar över ansvaret för befintlig utrustning och utrustning för att förnya denna. Den selektiva karaktären är inte motiverad av ”systemets art eller funktion”, och de franska myndigheterna har inte bevisat att detta skulle vara fallet (se punkterna 12 och 23 i kommissionens meddelande om tillämpningen av reglerna om statligt stöd på åtgärder som omfattar direkt beskattning av företag ([1])).

(15) Inom sektorn för godshantering konkurrerar godshanteringsföretagen med andra företag av samma typ i samma hamn och med företag i andra hamnar. Beroende på lastens slutliga destination finns det ofta ett val mellan olika hamnar för lastning och lossning. Eftersom godshanteringsföretagen i de 23 aktuella hamnarna i praktiken i många fall konkurrerar eller skulle kunna konkurrera om trafik med godshanteringsföretag i andra hamnar i Frankrike och gemenskapen kan handeln mellan medlemsstaterna komma att påverkas i detta fall.

(16) De franska myndigheterna har hävdat att ”taxe professionnelle” endast finns i Frankrike och att stödet behövs för att kompensera franska godshanteringsföretag för den nackdel som skatten medför för dessa företag i förhållande till andra godshanteringsföretag i Europa. Även om ett sådant stöd skulle medföra att de berörda godshanteringsföretagen får kostnader som mer överensstämmer med kostnaderna för deras konkurrenter i andra medlemsstater, vilket inte har visats, ändras inte det faktum att finansieringen kan betraktas som ett stöd.

2. **Förenlighet**

(17) När det gäller frågan om förenlighet med den gemensamma marknaden är stöd förbjudet som inte omfattas av någon av fördragets bestämmelser om undantag. I detta fall verkar inte något av undantagen i artikel 87.2 i fördraget vara tillämpligt. Artikel 86 i fördraget är inte heller tillämplig eftersom godshanteringstjänster inte kan anses vara tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (se EG-domstolens dom av den 10 december 1991 i mål C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova ([2])). Det verkar inte vara möjligt att tillämpa något av undantagen i artikel 87.3 a och b på stödet. Det föreslagna stödet syftar inte heller till att underlätta utvecklingen av vissa regioner i enlighet med stycke c, utan det avser en viss sektor. Följande undantag enligt artikel 87.3 c skulle dock kunna vara tillämpligt i detta fall: ”stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter..., när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset”.

(18) När det gäller möjligheten att tillämpa de sektorsövergripande riktlinjerna på det föreslagna stödsystemet har kommissionen undersökt de riktlinjer som skulle kunna vara tillämpliga, dvs. riktlinjerna för statligt stöd för regionala ändamål ([3]) och gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ([4]). Riktlinjerna för stöd för regionala ändamål skulle dock endast gälla godshanteringsföretag i regioner som är stödberättigade, och gäller uttryckligen inte stöd till nyinvesteringar i rörliga tillgångar inom transportsektorn. Riktlinjerna för omstrukturering kan inte heller tillämpas eftersom stödmottagarna, dvs. de privata godshanteringsföretagen, inte är i ekonomiska svårigheter i enlighet med vad som avses i dessa riktlinjer. Det verkar således inte möjligt att tillämpa några av ovannämnda riktlinjer på den föreslagna stödordningen.

(19) På grundval av ovanstående analys har kommissionen beslutat att undersöka om den föreslagna stödordningen är förenlig med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c i EG-fördraget.

(20) Den föreslagna stödordningen innebär en skattereduktion för dels överföring och ersättning av befintlig utrustning i syfte att modernisera och rationalisera godshanteringen, dels införskaffande av ytterligare, ny utrustning i hamnarna i Le Havre och Dunkerque i syfte att utöka kapaciteten. Kommissionen anser att man bör skilja mellan dessa två typer av investeringar, eftersom de görs i olika syften.

När det gäller befintlig utrustning menar de franska myndigheterna att det föreslagna stödet kommer att underlätta övergången från offentligt till privat ansvar för ägande och förvaltning av utrustning. Det föreslagna stödet är tänkt att stimulera modernisering och rationalisering av godshanteringstjänsterna, vilket påverkar den totala kapaciteten i hamnarna. Betoningen på utrustning

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

beror på att stödet är knutet till investeringar i utrustning, som är en av de tre faktorer som är avgörande för beskattningsunderlaget. Den planerade överföringen av befintlig utrustning kommer att genomföras genom ett öppet och icke-diskriminerande förfarande och genom anbudsinfordran där även konkurrenter kommer att kunna lämna bud på utrustningen. Det pris som betalas då den befintliga utrustningen överförs från den offentliga sektorn till privata företag kommer därför sannolikt att återspegla marknadspriset.

(21) En sådan överföring är i överensstämmelse med utvecklingen av gemenskapspolitiken för hamnsektorn, som behandlas i grönboken om hamnar och sjötransportens infrastruktur [1]. Trenden har varit att kommersiella offentliga godshanteringstjänster i allt större utsträckning ersätts av tjänster som erbjuds av privata tjänsteleverantörer, vilket framför allt skett för att förbättra effektiviteten. Det har därför genomförts reformer i flera medlemsstater för att anpassa hamnarna till de nya krav som följer av den tekniska utvecklingen och den ökande konkurrensen inom sektorn. Kommissionen har tidigare funnit att statligt stöd för sådana reformer och för omstruktureringen av hamnsektorn varit förenligt med den inre marknaden. Detta var till exempel fallet 1986 med det stöd som beviljades till vissa hamnar då arbetsstyrkan minskades i samband med omstruktureringen och privatiseringen av godshanteringssektorn. Myndigheter tillhandahåller fortfarande godshanteringstjänster i vissa hamnar i gemenskapen eftersom gemenskapens lagstiftning ännu inte helt har öppnat godshanteringsmarknaden för konkurrens. Det föreslagna stödet kommer att främja de privata godshanteringsföretagens anpassning till en marknad som öppnas för konkurrens, utan att det skapas några onödiga störningar. Stödet kommer således att bidra till den ekonomiska utvecklingen i sektorn. Mot bakgrund av ovanstående kan syftet med stödordningen anses vara i överensstämmelse med gemenskapsintresset.

(22) När det gäller frågan om det är nödvändigt att genomföra det föreslagna stödet för att successivt flytta ansvaret för ägande och förvaltning av den befintliga utrustningen, kan det argumenteras att marknadskrafterna inte ensamma kan garantera detta mål. De privata godshanteringsföretagen är motvilliga att ta över ansvaret för utrustningen framför allt eftersom de skulle tvingas betala ”taxe professionnelle”. Den befintliga utrustningen, som i många fall är förhållandevis gammal eller omodern, skulle behöva förnyas genom omfattande investeringar, och kommissionen anser att den ”taxe professionelle” som beräknas på grundval av utrustningens nyanskaffningsvärde skulle bli alltför betungande för godshanteringsföretagen. Detta beror framför allt på att företagen oftast är små och medelstora företag med begränsade ekonomiska resurser. Dessutom måste de även i fortsättningen bidra till finansieringen av de sociala programmen för varvsarbetarna.

(23) Åtgärderna för att överföra den befintliga utrustningen och för att senare byta ut den ingår i moderniserings- och rationaliseringsprocessen och måste ses som en del av en sammanhängande investeringsansträngning, eftersom det inte skulle vara meningsfullt att bara överföra utrustning som till största delen är omodern. I detta sammanhang bör det påpekas att en portalkran, enligt den franska anmälan, kostar ca 40 miljoner franska franc, och att amorteringen i genomsnitt sker under 20 år. Tillsammans med investeringarna för de nödvändiga grensletruckarna och lyftoken (spreaders), som kan användas under cirka 10 år och vars amorteringsperiod är ungefär lika lång, uppgår företagens totala investeringar till ungefär 50–60 miljoner franc per kran. Godshanteringen är mycket kapitalintensiv och det krävs långsiktiga investeringar som tillsammans med räntebetalningarna måste fördelas över tid. En skattereduktion som kopplas till sådana omfattande investeringar verkar vara motiverad i detta speciella fall för att uppmuntra godshanteringsföretagen att investera, eftersom den befintliga utrustningen inte väntas ersättas samtidigt som den överförs till privata företag utan istället inom en snar framtid, beroende på varje företags ekonomiska situation.

(24) Det bör också noteras att stödets ekonomiska konsekvenser är begränsade eftersom den föreslagna skattereduktionen endast påverkar en av tre komponenter som är avgörande för beskattningsunderlaget. Denna skattefaktor uppgår till 16 % av nyanskaffningsvärdet för utrustningen. De privata godshanteringsföretagen skulle dock fullt ut betala den skatt som beräknas på grundval av de två andra faktorerna, dvs. egendomens uthyrningsvärde och bruttolönerna. Som de franska myndigheterna meddelat begränsas stödnivån till ungefär 13 % av investeringsvärdet. Dessutom skulle det skattebelopp som skall betalas på grundval av lönerna öka, eftersom kranskötarna kommer att vara anställda i de privata godshanteringsföretag som gör investeringarna.

(25) Det är dock nödvändigt för kommissionen att se till att stödet inte får någon märkbar negativ effekt på handeln och att det är proportionerligt i förhållande till de mål som väntas uppnås. Med anledning av det förfarande som inletts där kommissionen uttrycker tvivel om att

[1] KOM(97) 678 slutlig, 10.12.1997, punkterna 81–82.

stödet är förenligt med fördraget, ändrade de franska myndigheterna det stöd som ursprungligen planerats och sänkte beloppet från 623,6 till 368,35 miljoner franc. Dessutom kortades stödperioden från 10 till 7 år, dvs. nästan med hälften. I praktiken kommer dock inte alla företag som investerar i befintlig utrustning att erhålla stöd under hela stödperioden. Beroende på den ekonomiska situationen kommer varje företag att börja investera vid olika tidpunkter och endast erhålla stöd från och med investeringen. Genom stödet kommer också de privata godshanteringsföretagen att bli mer jämställda med offentliga företag som bedriver verksamhet i hamnarna. Kommissionen anser att stödet kommer att främja en anpassning av det franska hamnsystemet till en marknad där konkurrens tillåts i allt större utsträckning, utan att det uppstår några onödiga störningar för konkurrensen. Dessutom kommer inte en överföring av befintlig utrustning att påverka jämvikten mellan utbud av och efterfrågan på de aktuella hamntjänsterna. Situationen är snarare den att de privata godshanteringsföretagen kommer att ersätta de offentliga myndigheterna som ägare och förvaltare av den befintliga utrustningen och bland annat ta över ansvaret för att göra nödvändiga investeringar. Efter det att utrustningen överförts måste den moderniseras för att verksamheten i hamnarna skall kunna fortsätta.

(26) Eftersom de flesta av de berörda godshanteringsföretagen är små företag med färre än 50 anställda kan det dras en parallell till gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till små och medelstora företag [1] som gäller olika former av statligt stöd som beviljas till sådana företag. Kommissionen brukar vara positivt inställd till stöd som beviljas små och medelstora företag under förutsättning att det inte påverkar handeln oproportionellt mycket i förhållande till hur mycket stödet bidrar till gemenskapens mål. Det aktuella stödet kommer att fungera som ett incitament och är nödvändigt för att garantera de socioekonomiska fördelarna, men även för att man skall uppnå de mål som inte skulle kunna uppnås endast med hjälp av marknadskrafterna och som är önskvärda med hänsyn till gemenskapsintresset. Stödet kommer att upphöra när utrustningen förts över och bytts ut, och det kan därför sägas ha likheter med startstöd. Ett sådant stöd som beviljas för befintlig utrustning och för att byta ut utrustningen kan anses vara rimligt i förhållande till syftet att överföra det ekonomiska ansvaret från den offentliga sektorn till privata godshanteringsföretag.

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

(27) Mot bakgrund av ovanstående kommer effekterna på handeln att vara marginella eftersom investeringsformen och investeringsnivån när det gäller att ersätta befintlig utrustning sannolikt inte kommer att skilja sig särskilt mycket från de investeringar som skulle ha gjorts i den offentliga sektorn. Detta antagande stöds av det faktum att de ekonomiska konsekvenserna av skattereduktionen är begränsade, vilket förklaras i skäl 24. Det förslagna stödet är samtidigt viktigt för att öka produktiviteten och effektiviteten i den franska hamnsektorn genom att arbetet organiseras på ett bättre sätt. Stödet för att föra över befintlig utrustning och för att byta ut den kan därför anses vara förenligt med den gemensamma transportpolitiken och politiken för små och medelstora företag. Stödet väntas inte snedvrida konkurrensen på ett sådant sätt att handelsvillkoren mellan hamnföretag förändras i en utsträckning som strider mot det gemensamma intresset. Det bör också noteras att det inte inkommit några invändningar från tredje man mot stödet för överföring av befintlig utrustning efter att man beslutat att inleda förfarandet. Stödet kan därför anses underlätta utvecklingen av viss ekonomisk verksamhet och betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden.

(28) Kommissionen anser dock att detta inte är fallet när det gäller investeringar i ytterligare ny utrustning i hamnarna i Le Havre och Dunkerque som görs för att öka kapaciteten i dessa hamnar. I sitt beslut att inleda den formella undersökningen, uttryckte kommissionen tvivel främst över det föreslagna stödet för inköp av ytterligare, ny utrustning eftersom det skulle kunna innebära att ytterligare godshanteringskapacitet skapas, vilket skulle kunna störa jämvikten mellan utbud av och efterfrågan på de aktuella hamntjänsterna. Som förklarats i skälen 22 och 23 bör stödet när det gäller nivå och varaktighet begränsas till vad som är absolut nödvändigt. Dessutom bör det vara proportionellt i förhållande till syftet att överföra det ekonomiska ansvaret från den offentliga sektorn till privata godshanteringsföretag.

(29) De uppgifter som överlämnats från de franska myndigheterna bekräftar den information som finns att tillgå via andra oberoende källor och enligt vilken den befintliga utrustningen i de två nämnda hamnarna används betydligt mindre effektivt än i konkurrerande hamnar. Enligt den information som de franska myndigheterna lämnat efter det att förfarandet inletts har det skett en ökning av trafiken i hamnarna i Le Havre och Dunkerque som är

betydligt mindre än den som registrerats i andra konkurrerande hamnar i Nordsjöområdet. Det bör också noteras att den ökande containertrafiken leder till en allt skarpare konkurrens mellan hamnarna i Nordsjöområdet, där de största europeiska hamnarna finns. Stöd som beviljats specifikt för att utvidga kapaciteten i godshanteringsföretag i hamnar i detta område till förfång för andra skulle utan tvivel snedvrida konkurrensen.

(30) Det bör betonas att det offentliga stödet inte kan motiveras med hänsyn till förändringar i utbud av och efterfrågan på kommersiella hamntjänster. Detta är något som endast marknadskrafterna bör reagera på. Det föreslagna stödet skulle innebära att godshanteringsföretagen i de två aktuella hamnarna skulle få en konkurrensfördel jämfört med konkurrenter från Frankrike eller andra länder i gemenskapen som bedriver verksamhet i andra hamnar. Enligt de franska myndigheterna skulle överföringen av ansvaret för ägande och förvaltning av utrustningen ske efter ett öppet anbudsförfarande där alla intresserade företag kan delta. Framför allt i de två viktiga hamnarna Le Havre och Dunkerque kan det mycket väl visa sig att andra företag i gemenskapen kan vara intresserade av att ta över ett sådant ansvar. De franska myndigheterna har inte visat att det är nödvändigt att bevilja stöd till godshanteringsföretagen i dessa två hamnar för inköp av ytterligare ny utrustning, för att ansvaret för utrustningen skall kunna föras över från den offentliga till den privata sektorn. Mot bakgrund av ovanstående är det sannolikt att sådant stöd kommer att påverka jämvikten mellan utbud och efterfrågan på grund av att ytterligare godshanteringskapacitet skapas. Detta skulle snedvrida konkurrensen på ett sätt som kan påverka handelsflödet mellan medlemsstaterna i en utsträckning som strider mot det gemensamma intresset.

(31) Som nämns i skäl 11 delar Förenade kungarikets regering de tvivel som kommissionen uttryckt främst angående stödet för inköp av ytterligare ny utrustning i hamnarna i Le Havre och Dunkerque, eftersom detta allvarligt skulle snedvrida konkurrensen mellan de viktigaste hamnarna i Nordsjöområdet.

(32) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att stödet för inköp av ytterligare, ny utrustning inte kan anses vara förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c i fördraget.

VI. **SLUTSATSER**

(33) Slutsatsen av kommissionens bedömning är att stödet för överföring av befintlig utrustning och för att, när så krävs, byta ut denna utrustning främjar utvecklingen av en ekonomisk verksamhet och att handelsvillkoren inte påverkas på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset. Med förbehåll för vissa villkor som anges nedan är stödet således förenligt med den gemensamma marknaden, och undantaget enligt artikel 87.3 c i fördraget är tillämpligt.

(34) Kommissionen måste dock övervaka hur detta beslut tillämpas, och denna övervakning är ett villkor för att stödet skall godkännas. Såsom de franska myndigheterna påpekat skall den befintliga utrustningen föras över enligt ett öppet och icke-diskriminerande förfarande (anbudsinfordran) där insyn garanteras och där alla intresserade företag kan delta. Stödet får inte beviljas i form av en permanent och automatisk reduktion av ”taxe professionnelle” och det skall knytas till de investeringar som kommer att göras vid olika tidpunkter under det att stödordningen tillämpas. Varje godshanteringsföretag kommer att erhålla stöd endast från och med tidpunkten för investeringen. Stöd får endast beviljas en gång per investering. Betalningen för dessa omfattande investeringar fördelas dock över flera år och amorteringsperioderna är långa. Jämfört med dessa perioder kan stödordningens varaktighet anses vara begränsad. Stödet får därför betalas ut under de(t) beskattningsår då ett privat godshanteringsföretag i någon av de 23 berörda hamnarna tar över befintlig utrustning eller ersätter denna utrustning samt under amorteringsperioden för denna utrustning, fram till dess att stödordningen upphör 2006. Stöd för investeringar i ytterligare, ny utrustning godkänns inte.

(35) Mot bakgrund av ovanstående skall de franska myndigheterna under det att stödordningen tillämpas lämna årliga rapporter till kommissionen om överföringen av befintlig utrustning från den offentliga till den privata sektorn och om åtgärderna för att byta ut denna utrustning. Det skall även lämnas information om vilka förfaranden för anbudsinfordran som tillämpats. I rapporten skall det framför allt finnas uppgifter om enskilda godshanteringsföretag som tar över befintlig utrustning, vilken typ av utrustning det rör sig om samt om priset och det stödbelopp som beviljats. Det måste också finnas uppgifter om de investeringar som gjorts för att ersätta den befintliga utrustningen och det stödbelopp som beviljats på grundval av sådana investeringar. Den första rapporten skall lämnas in inom ett år räknat från det att detta beslut antagits.

(36) Kommissionen anser inte att stödet för inköp av ytterligare, ny utrustning i hamnarna i Le Havre och Dunkerque är nödvändigt eller proportionellt sett till stödets mål, dvs. att överföra ansvaret för utrustningen från den offentliga till den privata sektorn. Ett sådant stöd skulle dessutom kunna påverka utbud av och efterfrågan på godshanteringstjänster och dess negativa effekter på konkurrens och handel skulle sannolikt vara större än dess positiva effekter.

(37) I den franska regeringens anmälan uppskattades det totala investeringsvärdet för hamnutrustningen till 2 800 miljoner franska franc. Enligt de mest precisa uppgifterna uppgår den totala skattereduktionen till 368,05 miljoner franc. Uttryckt i procent av investeringsvärdet uppgår stödnivån därför till 13,14 %. Då denna procentsats tillämpas på investeringar som endast görs för att byta ut befintlig utrustning, dvs. 2 100 miljoner franc, kan 275,94 miljoner franc (13,14 % × 2 100 miljoner franc) beviljas i skattereduktion genom stödordningen och betalas ut under perioden 2000–2006.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Det stöd, för att föra över befintlig utrustning på grundval av öppna och icke-diskriminerande förfaranden och för att ersätta denna utrustning, som Frankrike planerar att genomföra till förmån för privata godshanteringsföretag i de 23 franska hamnar som anges i bilagan, vilket uppgår till ett belopp på 275,94 miljoner franska franc under perioden 2000–2006 är förenligt med den gemensamma marknaden. Stödet är förenligt med den gemensamma marknaden under förutsättning att det knyts till investeringarna, så att stödet endast beviljas under det/de beskattningsår när investeringarna i denna utrustning görs och under den efterföljande amorteringen avseende denna utrustning, fram till dess att stödordningen upphör att gälla.

2. Stödet på 91,98 miljoner franska franc för inköp av ytterligare, ny utrustning till förmån för godshanteringsföretagen i hamnarna i Le Havre och Dunkerque är inte förenligt med den gemensamma marknaden.

Detta stöd får således inte genomföras.

Artikel 2

Frankrike skall inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

De franska myndigheterna skall till kommissionen lämna årliga rapporter om genomförandet av stödordningen, framför allt om anbudsinfordran, investeringar, det stödbelopp som beviljats och stödnivån. Den första rapporten skall lämnas in inom ett år från det att detta beslut anmälts.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den 22 december 1999.

På kommissionens vägnar

Loyola DE PALACIO

Vice ordförande

BILAGA

De 23 franska hamnar som avses i beslutet

I. *Kustområdet i Nord-Pas-de-Calais:*

Följande hamnar:

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

II. *Normandies kustområde:*

Följande hamnar:

4. le Havre (autonom)
5. Dieppe
6. Rouen
7. Honfleur
8. Fécamp
9. Caen

III. *Kustområdet vid Engelska kanalen:*

Följande hamnar:

10. Cherbourg
11. Granville

IV. *Bretagnes kustområde:*

Följande hamnar:

12. Saint-Malo
13. Brest
14. Lorient

V. *Atlantkusten:*

Följande hamnar:

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

VI. *Medelhavskusten:*

Följande hamnar:

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