

# Amtsblatt

## der Europäischen Union

L 150

Ausgabe in  
deutscher Sprache

### Rechtsvorschriften

48. Jahrgang

10. Juni 2005

Inhalt

#### I Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte

.....

#### II Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte

##### **Kommission**

2005/417/EG:

- ★ **Entscheidung der Kommission vom 30. Juni 2004 über mehrere steuerliche Maßnahmen, die Belgien zugunsten des Seeverkehrs durchführen will** (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2004) 2040) <sup>(1)</sup> ..... 1

2005/418/EG:

- ★ **Entscheidung der Kommission vom 7. Juli 2004 über die Beihilfen, die Frankreich zugunsten von Alstom gewährt hat** (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2004) 2532) ..... 24

<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR.

## II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

## KOMMISSION

### ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 30. Juni 2004

**über mehrere steuerliche Maßnahmen, die Belgien zugunsten des Seeverkehrs durchführen will**

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2004) 2040)

(Nur der französische und der niederländische Text sind verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2005/417/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

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

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß den genannten Artikeln<sup>(1)</sup> und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahme,

in Erwägung nachstehender Gründe:

#### 1. VERFAHREN

##### 1.1. Verfahrensübersicht

(1) Die belgische Regierung hat gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag mit Schreiben ihrer Ständigen Vertretung vom 14. Juni 2002 mehrere steuerliche Maßnahmen zugunsten des Seeverkehrs angemeldet, die in einem Entwurf für ein Programmgesetz vorgesehen waren. Die Maßnahmen wurden zusammen unter der Nummer N 433/02 als notifizierte Beihilfe registriert. Bevor sich die Kommission äußern konnte, wurden die geplanten Maßnahmen in das Programmgesetz vom 2. August 2002 aufgenommen.

(2) Am 19. März 2003 beschloss die Kommission<sup>(2)</sup>, in Bezug auf bestimmte Aspekte des Programmgesetzes vom 2. August 2002 das in Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags<sup>(3)</sup> vorgesehene förmliche Prüfverfahren einzuleiten (der Fall wurde daraufhin unter der neuen Nummer C 20/03 registriert), und die übrigen Bestimmungen des Programmgesetzes zugunsten des Seeverkehrs zu genehmigen.

(3) Mit dem königlichen Erlass vom 7. Mai 2003 hat die belgische Regierung sämtliche Bestimmungen des Programmgesetzes zugunsten des Seeverkehrs (Artikel 115 bis 127 des Programmgesetzes) durchgeführt; in der Präambel des königlichen Erlasses heißt es, dass dieser in keiner Weise eine Rechtsgrundlage darstellt, die die Steuerpflichtigen gegenüber der Steuerverwaltung oder bei den nationalen Gerichten für die Anwendung der steuerlichen Maßnahmen geltend machen können, die von der Kommission gemäß ihres Beschlusses vom 19. März 2003 daraufhin geprüft werden, ob sie mit dem gemeinsamen Markt vereinbar sind.

(4) Mit Schreiben vom 7. Mai 2003 nahm die belgische Regierung zum Beschluss der Kommission vom 19. März 2003 Stellung.

<sup>(2)</sup> Siehe Fußnote 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1. Verordnung geändert durch die Beitrittsakte 2003.

<sup>(1)</sup> ABl. C 145 vom 21.6.2003, S. 4.

- (5) Die Kommission stellte der belgischen Regierung mit Schreiben vom 26. Juni 2003 einige zusätzliche Fragen. Im Anschluss an ein zweites Schreiben vom 18. August 2003 seitens der Kommission antwortete die belgische Regierung schließlich mit Schreiben vom 12. September 2003.
- (6) Am 17. Januar 2004 wurden im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* neue Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr <sup>(4)</sup> veröffentlicht. Diese Leitlinien traten am gleichen Tag in Kraft.

### 1.2. Bezeichnung der Beihilfe

- (7) Diese Entscheidung betrifft die steuerlichen Maßnahmen zugunsten des Seeverkehrs, die im Programmgesetz vom 2. August 2002, TITEL V — Finanzen, Kapitel I. — Seeverkehr vorgesehen sind.

### 1.3. Begünstigte der Beihilfe

- (8) Die Begünstigten der verschiedenen Beihilferegelungen sind die in Belgien niedergelassenen Unternehmen, die in den Bereichen des Seeverkehrs, der Nutzung der maritimen Ressourcen und der Schleppdienste tätig sind.

### 1.4. Ziel der Beihilfe

- (9) Mit Hilfe der geplanten steuerlichen Maßnahmen soll vor allem erzielt werden, dass die unter belgischer Kontrolle stehenden Schiffe wieder unter belgischer Flagge fahren, nachdem sämtliche Handelsschiffe das belgische Register verlassen haben.

## 2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

- (10) Das Programmgesetz sieht verschiedene steuerliche Maßnahmen zugunsten des Seeverkehrs in Belgien vor:

- eine tonnageabhängige Pauschalbesteuerung für Seeschiffahrtsunternehmen;
- ein Maßnahmenpaket für Seeschiffahrtsunternehmen, die sich nicht für eine tonnageabhängige Pauschalbesteuerung entschieden haben; dieses Maßnahmenpaket umfasst eine beschleunigte Abschreibung von Schiffen, eine Steuerbefreiung für Veräußerungsgewinne beim Verkauf von Schiffen, die mit Bedingungen für die Wiederverwendung verknüpft ist, und Steuerabzüge beim Kauf von Schiffen;
- die Abschaffung der Eintragungsgebühr bei der Aufnahme von Schiffshypotheken;

- eine tonnageabhängige Pauschalbesteuerung für Bereederer im Auftrag Dritter, die als Dienstleister für Rechnung der Reeder handeln.

- (11) Bei der tonnageabhängigen Pauschalbesteuerung <sup>(5)</sup> wird für die Seeschiffahrtsunternehmen, die sich für diese Regelung entschieden haben, die Steuerbemessungsgrundlage durch einen Pauschalbetrag ersetzt, der anhand der Tonnage der betreffenden Flotte ermittelt wird. Diese Regelung ist völlig unabhängig von der Flagge der Schiffe.

- (12) Eine ähnliche Regelung, bei der ein noch günstigerer Pauschalbetrag festgelegt wird, ist für die Bereederung im Auftrag Dritter vorgesehen, doch ist dies an die Voraussetzung gebunden, dass drei Viertel der bereederten Flotte die belgische Flagge führen.

### 2.1. Pauschalbesteuerung

- (13) Die Pauschalbesteuerung kann für Schiffe in Anspruch genommen werden, die für folgende Tätigkeiten eingesetzt werden:

- Beförderung von Gütern und Personen im internationalen Seeverkehr sowie Exploration oder Nutzung natürlicher maritimer Ressourcen,
- Schleppdienste, Hilfsdienste und andere Tätigkeiten auf See durch Schiffe mit Schiffszertifikat,
- alle Tätigkeiten, die unmittelbar zu diesem Betrieb beitragen.

- (14) Mit Schreiben vom 5. September 2002 hatte die belgische Regierung klargestellt, dass Tätigkeiten im Fischereisektor nicht als beihilfefähig gelten.

- (15) Die Höhe der Körperschaftsteuer für die Seeschiffahrtsunternehmen <sup>(6)</sup>, die sich für diese Regelung entschieden haben, wird als Pauschalbetrag anhand der Nettotonnage ihrer beihilfefähigen Schiffe festgelegt. Die Körperschaftsteuer-Bemessungsgrundlage ist die Summe der für jedes beihilfefähige Schiff erhaltenen Beträge <sup>(7)</sup> entsprechend der nachstehenden Tabelle, die nach Tranchen von je 100 Nettotonnen (NT) und je angefangenem

<sup>(5)</sup> Im Englischen „Tonnage Tax“ genannt.

<sup>(6)</sup> Siehe Abschnitt 2.8 der Entscheidung der Kommission vom 19. März 2003.

<sup>(7)</sup> Siehe Fußnote 6.

<sup>(4)</sup> ABl. C 13 vom 17.1.2004, S. 3.

24-Stunden-Zeitraum aufgeschlüsselt ist, unabhängig davon, ob das Schiff eingesetzt wird oder nicht:

	(in EUR je 100 NT)
Bis zu 1 000 Nettotonnen	1,00
1 001 bis 10 000 Nettotonnen	0,60
10 001 bis 20 000 Nettotonnen	0,40
20 001 bis 40 000 Nettotonnen	0,20
Ab 40 001 Nettotonnen	0,05

(16) Die Seeschiffahrtsunternehmen, die sich für diese Pauschalbesteuerung entschieden haben, sind für zehn Jahre daran gebunden. Nach Ablauf dieses Zeitraums wird die Regelung stillschweigend für weitere 10 Jahre verlängert, sofern nicht das betroffene Unternehmen vorher notifiziert, dass es die Pauschalbesteuerung beenden möchte.

(17) Darüber hinaus sieht die Regelung zusätzliche Erleichterungen für die neuesten Schiffe vor. In Artikel 119 Paragraph 2 des Programmgesetzes ist vorgesehen, dass die entsprechend den oben angeführten Sätzen pauschal festgesetzten steuerpflichtigen Gewinne gesenkt werden auf:

- 50 % der Tagespauschale für Schiffe, die jünger sind als 5 Jahre, gerechnet ab dem Lieferdatum;
- 75 % der Tagespauschale für Schiffe, die mindestens 5 Jahre, aber weniger als 10 Jahre alt sind, gerechnet ab dem Lieferdatum;

(18) Das Alter eines Schiffs wird anhand des Lieferdatums ermittelt, das vom Hypothekenamt für die See- und Binnenschiffahrt oder den für die Registrierung zuständigen Behörden festgelegt wurde.

(19) Nach Artikel 120 Paragraph 2 des Programmgesetzes kann aufgrund von Verlusten früherer Geschäftsjahre keinerlei Abzug von der pauschal festgesetzten Steuerbemessungsgrundlage vorgenommen werden. Der zum Zeitpunkt, zu dem die Steuerbemessungsgrundlage für Seeverkehrstätigkeiten erstmals anhand der Tonnage festgelegt wird, gegebenenfalls noch nicht angerechnete Teil der Verluste aus der Seeschiffahrt kann erst nach Ablauf des Zeitraums, für den die Steuerbemessungsgrundlage auf diese Weise festgelegt wurde, von den Gewinnen abgezogen werden. Verluste, die während des gleichen Besteuerungszeitraums in einem anderen Bereich der Gesellschaft entstanden sind, können dagegen von der pauschal festgesetzten Steuerbemessungsgrundlage abgezogen werden, sofern und in dem Maße wie diese Verluste nicht vom Gewinn eines anderen Bereichs der Gesellschaft, für den keine Pauschalbesteuerungsregelung gilt, abgezogen werden konnten.

## 2.2. Steuerliche Maßnahmen zugunsten der Seeschiffahrtsunternehmen, die sich nicht für die Pauschalbesteuerung entschieden haben

(20) Für alle Besteuerungszeiträume, in denen ein Seeschiffahrtsunternehmen nicht der Pauschalbesteuerung unterliegt, kann das Unternehmen drei Arten steuerlicher Vergünstigungen geltend machen, die vom belgischen Einkommensteuergesetzbuch 1992 abweichen.

### 2.2.1. Beschleunigte Abschreibung <sup>(8)</sup>

(21) Im Neuzustand oder gebraucht erworbene Schiffe, die erstmals in den Besitz eines belgischen Steuerpflichtigen übergehen, Miteigentumsanteile an solchen Schiffen sowie die Ausgaben aufgrund umfangreicher Reparatur- und Umbauarbeiten beim Erwerb von Schiffen aus zweiter Hand können wie folgt abgeschrieben werden:

- 20 % für das Rechnungsjahr der Indienststellung,

<sup>(8)</sup> Artikel 121 des Programmgesetzes vom 2. August 2002:

#### „Article 121

§ 1. Vorbehaltlich der in diesem Abschnitt genannten Ausnahmen werden Abschreibungen für Neubauten oder gebrauchte Schiffe gemäß den Artikeln 61 bis 64 des Einkommensteuergesetzbuchs 1992 festgelegt.

§ 2. Folgende Abschreibungssätze sind für Neubauten, Miteigentumsanteile an Neubauten und Anteile an Neubauten zulässig: für das Rechnungsjahr der Indienststellung 20 %, für jedes der beiden darauf folgenden Rechnungsjahre 15 %. Danach für jedes Rechnungsjahr bis zur vollständigen Abschreibung 10 %.

§ 3. Die Abschreibungsdefizite der ersten drei Rechnungsjahre, gerechnet ab dem Rechnungsjahr, in dem das Schiff in Dienst gestellt wurde, werden, auch über den normalen Abschreibungszeitraum gemäß Artikel 2 hinaus, in den Rechnungsjahren ausgeglichen, die auf dasjenige folgen, in dem das Defizit eintrat; die jährliche Abschreibungsrate je Schiff darf dabei in keinem Fall 20 % des Anlagewertes oder der Gestehungskosten übersteigen.

§ 4. Für Schiffe, die entsprechend der in diesem Artikel genannten Regelung abgeschrieben werden, kann die in Artikel 64 des Einkommensteuergesetzbuchs 1992 vorgesehene Möglichkeit der degressiven Abschreibung nicht in Anspruch genommen werden.

§ 5. Für Schiffe, Miteigentumsanteile an Schiffen und Anteile an Schiffen, die nicht im Neuzustand erworben werden, kann die in den Artikeln 1 bis 4 vorgesehene Abschreibungsregelung in Anspruch genommen werden, wenn diese Schiffe erstmals in den Besitz eines belgischen Steuerpflichtigen übergehen. Schiffe, die nicht im Neuzustand erworben werden und für die gemäß Absatz 1 die in den Artikeln 1 bis 4 vorgesehene Abschreibungsregelung nicht in Anspruch genommen werden kann, können über die normale Nutzungsdauer linear abgeschrieben werden. Die in den Artikeln 1 bis 4 genannte Abschreibungsregelung gilt auch für Ausgaben aufgrund umfangreicher Reparatur- und Umbauarbeiten beim Erwerb von Schiffen aus zweiter Hand.

§ 6. Dieser Artikel kann nicht während des Zeitraums angewendet werden, während dem die Gewinne aus der Seeschiffahrt anhand der Tonnage festgelegt werden.

§ 7. Im Falle der Veräußerung nach Ablauf des Zeitraums, während dem die Gewinne aus der Seeschiffahrt anhand der Tonnage festgelegt werden, wird zur Berechnung der in Artikel 122 genannten Veräußerungsgewinne der steuerliche Nettowert anhand der normalen steuerlichen Abschreibungsregeln festgestellt, auch für den Zeitraum, während dem die Gewinne aus der Seeschiffahrt anhand der Tonnage festgelegt werden.“

- 15 % für jedes der beiden darauf folgenden Rechnungsjahre,
- 10 % für jedes weitere Rechnungsjahr bis zur vollständigen Abschreibung.
- (22) Die Abschreibungsdefizite der ersten drei Rechnungsjahre, gerechnet ab dem Rechnungsjahr, in dem das Schiff in Dienst gestellt wurde, können, auch über den normalen Abschreibungszeitraum hinaus, in den Rechnungsjahren ausgeglichen werden, die auf dasjenige folgen, in dem das Defizit auftrat; die jährliche Abschreibungsrate je Schiff darf dabei in keinem Fall 20 % des Anlagewertes übersteigen.
- (23) Für auf diese Weise abgeschriebene Schiffe kann die in Artikel 64 des belgischen Einkommensteuergesetzbuchs 1992 vorgesehene degressive Abschreibung nicht in Anspruch genommen werden.
- (24) Schiffe, die nicht im Neuzustand erworben werden und die nicht zum ersten Mal in den Besitz eines belgischen Steuerpflichtigen übergehen, können dennoch für den Zeitraum des normalen Gebrauchs linear abgeschrieben werden.
- (25) Mit der im Programmgesetz vorgesehenen besonderen Abschreibungsregelung wird eine Verwaltungsmaßnahme rechtlich festgeschrieben, die in Belgien bereits seit mehreren Jahrzehnten Anwendung findet. Diese Maßnahme wurde in das Gesetz aufgenommen, um die Rechtssicherheit zu erhöhen und die Kontinuität des Systems zu gewährleisten.
- 2.2.2. *Steuerbefreiung für Veräußerungsgewinne beim Verkauf von Schiffen*
- (26) Gemäß Artikel 122 <sup>(9)</sup> des Programmgesetzes sind die bei der Veräußerung von Schiffen erzielten Gewinne von der Steuer befreit, sofern das/die veräußerte(n) Schiff(e) zum Zeitpunkt der Veräußerung seit mehr als 5 Jahren zum Anlagevermögen des Unternehmens gehörte(n), und wenn ein mindestens dem Veräußerungswert entsprechender Betrag innerhalb von 5 Jahren für den Erwerb von Schiffen, Miteigentumsanteilen an Schiffen, Anteilen an Schiffen oder Beteiligungen an Seeschiffahrtsunternehmen, die ihren Sitz in der Gemeinschaft haben und ausschließlich beihilfefähigen Tätigkeiten nachgehen, wieder angelegt wird <sup>(10)</sup>.
- (27) Erfolgt die Wiederanlage nicht unter den genannten Bedingungen, wird der Veräußerungsgewinn so behandelt, als sei er in dem Besteuerungszeitraum erzielt worden, in dem die Frist für die Wiederanlage abließ.
- (28) Die zur Wiederanlage vorgesehenen Investitionen müssen während mindestens fünf Jahren als Aktivposten beibehalten werden. Die genannten Investitionen können jedoch im Falle der Veräußerung innerhalb von drei Monaten ersetzt werden. Wurden die zur Wiederanlage vorgesehenen Investitionen auf diese Weise ersetzt, gelten die gleichen Regeln für Veräußerungsgewinne für die Veräußerung des als Ersatz erworbenen Aktivpostens.
- (29) Im Falle der Veräußerung nach Beendigung des Zeitraums, während dem die Steuerbemessungsgrundlage anhand der Tonnage festgelegt wird, wird zur Ermittlung des Veräußerungsgewinns der steuerliche Nettowert anhand der normalen Abschreibungsregeln festgestellt, auch für den Zeitraum, während dem die Gewinne aus der Seeschiffahrt anhand der Tonnage festgelegt wurden.
- 
- § 4. Die Wiederanlage muss spätestens bei Aufgabe der Geschäftstätigkeit und innerhalb eines Zeitraums von 5 Jahren erfolgen, gerechnet ab dem ersten Tag des Besteuerungszeitraums, in dem der Gewinn erzielt wurde, beziehungsweise ab dem ersten Tag des vorletzten Besteuerungszeitraums, der dem Besteuerungszeitraum der Realisierung des Veräußerungsgewinnes vorausgeht.
- § 5. Als Nachweis für die Inanspruchnahme der Besteuerungsregelung gemäß § 1 hat der Steuerpflichtige seiner Einkommensteuererklärung für das dem Besteuerungszeitraum der Realisierung des Veräußerungsgewinnes entsprechende Steuerjahr und für jedes darauf folgende Steuerjahr bis zur Wiederanlage gemäß §§ 2 bis 4 eine dem vom Finanzminister oder seinem Bevollmächtigten festgelegten Muster entsprechende Aufstellung beizufügen.
- § 6. Erfolgt die Wiederanlage nicht in der Art und Weise und innerhalb der Fristen, die in den §§ 1 bis 4 vorgeschrieben sind, wird der Veräußerungsgewinn so behandelt, als sei er in dem Besteuerungszeitraum erzielt worden, in dem die Frist für die Wiederanlage abließ.
- § 7. Die zur Wiederanlage vorgesehenen Investitionen müssen während mindestens fünf Jahren als Aktivposten beibehalten werden. Sie können jedoch im Falle der Veräußerung innerhalb von drei Monaten ersetzt werden. Wurden die zur Wiederanlage vorgesehenen Investitionen auf diese Weise ersetzt, gilt dieser Artikel für die Veräußerung des als Ersatz erworbenen Aktivpostens.
- § 8. Dieser Artikel kann nicht auf den Zeitraum angewendet werden, während dem die Gewinne aus der Seeschiffahrt anhand der Tonnage festgelegt werden.“
- <sup>(10)</sup> Siehe Abschnitt 2.8.2 der Entscheidung der Kommission vom 19. März 2003.
- <sup>(9)</sup> Artikel 122 des Programmgesetzes vom 2. August 2002:  
 „Artikel 122  
 § 1. Vorbehaltlich der in diesem Absatz genannten Ausnahmen gilt Artikel 190 des Einkommensteuergesetzbuchs 1992 für die bei der Veräußerung von Schiffen erzielten Gewinne inländischer Gesellschaften oder belgischer Niederlassungen ausländischer Gesellschaften, die ausschließlich den in Artikel 115 § 2 genannten Tätigkeiten nachgehen.  
 § 2. Wird ein dem Veräußerungswert entsprechender Betrag in der Art und Weise und innerhalb der Fristen wieder angelegt, die nachstehend angegeben sind, sind die bei der Veräußerung von Schiffen erzielten Gewinne von der Steuer befreit, sofern die veräußerten Schiffe zum Zeitpunkt der Veräußerung seit mehr als 5 Jahren zum Anlagevermögen zählten.  
 § 3. Die Wiederanlage der Gewinne muss in Schiffen, Miteigentumsanteilen an Schiffen, Anteilen an Schiffen oder Beteiligungen an einem Seeschiffahrtsunternehmen erfolgen, das seinen Sitz in der Europäischen Union hat.

2.2.3. Steuerliche Absetzung für den Kauf von Schiffen <sup>(11)</sup>

- (30) Inländische Gesellschaften oder belgische Niederlassungen ausländischer Gesellschaften, die ausschließlich beihilfefähigen Tätigkeiten nachgehen <sup>(12)</sup>, können beim Erwerb neuer oder gebrauchter Schiffe, die erstmals in den Besitz eines belgischen Steuerpflichtigen übergehen, eine Investitionsabsetzung in Höhe von 30 % des Kaufpreises dieser Schiffe steuerlich geltend machen.
- (31) Die aufgrund fehlender oder unzureichender Gewinne im entsprechenden Rechnungsjahr nicht gewährte steuerliche Absetzung wird fortlaufend auf die Gewinne der darauf folgenden Besteuerungszeiträume übertragen. Gemäß den Bestimmungen für den Verlustvortrag bei erstmaliger Anwendung der Pauschalbesteuerung kann der zum Zeitpunkt, zu dem erstmals die Gewinne aus Seeverkehrstätigkeiten anhand der Tonnage festgelegt werden, gegebenenfalls noch nicht angerechnete Teil der steuerlichen Investitionsabsetzung nach Ablauf des Zeitraums, für den die Gewinne auf diese Weise festgelegt wurden, erneut von den Gewinnen abgezogen werden.

## 2.2.4. Senkung der Eintragungsgebühr bei der Aufnahme von Schiffshypotheken

- (32) Das belgische Registrierungs-, Hypotheken- und Kanzleigebührengesetzbuch wird dahingehend geändert, dass bei der Bestellung von Hypotheken für ein Schiff nicht mehr die anteilige Eintragungsgebühr fällig wird, unabhängig davon, ob das Schiff anschließend der Pauschalbesteuerung unterliegt. Diese Senkung der Eintragungsgebühr gilt für Hypotheken sowohl auf See- als auch auf Binnenschiffe.

<sup>(11)</sup> Artikel 123 des Programmgesetzes vom 2. August 2002:

## „Artikel 123

§ 1. Abweichend von den Artikeln 68 und 201 des Einkommenssteuergesetzbuchs 1992 können inländische Gesellschaften oder belgische Niederlassungen ausländischer Gesellschaften, die ausschließlich den in Artikel 115 genannten Tätigkeiten nachgehen und über Schiffe verfügen, die im Neuzustand oder gebraucht erworben wurden und erstmals in den Besitz eines belgischen Steuerpflichtigen übergehen, eine Investitionsabsetzung in Höhe von 30 % des Kaufpreises dieser Schiffe steuerlich geltend machen.

§ 2. Diese Bestimmungen können nicht auf den Zeitraum angewendet werden, für den die Gewinne aus der Seeschifffahrt anhand der Tonnage ermittelt werden.

§ 3. Werden in einem Besteuerungszeitraum, für den eine Investitionsabsetzung steuerlich geltend gemacht werden kann, keine oder unzureichende Gewinne erzielt, wird die für diesen Besteuerungszeitraum nicht gewährte Steuerbefreiung fortlaufend auf die Gewinne der darauf folgenden Besteuerungszeiträume übertragen.

§ 4. Der zu dem Zeitpunkt, zu dem erstmals die Gewinne aus Seeverkehrstätigkeiten anhand der Tonnage festgelegt werden, gegebenenfalls noch nicht angerechnete Teil der steuerlichen Investitionsabsetzung kann nach Ablauf des Zeitraums, für den die Gewinne auf diese Weise festgelegt wurden, erneut von den Gewinnen abgezogen werden.“

<sup>(12)</sup> Siehe Fußnote 10.

- (33) Bei der derzeitigen belgischen Regelung wird für die Aufnahme von Schiffshypotheken (über einige sehr begrenzte feste Abgaben hinaus) zum einen ein Entgelt für das Hypothekenamt in Höhe von 0,052 % und zum andern eine Eintragungsgebühr in Höhe von 0,5 % des Betrags der Hypothek berechnet. Die belgische Regierung ist der Ansicht, dass vor allem diese Eintragungsgebühr die Registrierung unter belgischer Flagge relativ unattraktiv macht. Nach der neuen Regelung wird die Eintragungsgebühr bei der Aufnahme einer Schiffshypothek auf eine allgemeine feste Abgabe von 25 EUR gesenkt, wie sie in Artikel 11 Paragraphen 2 und 3 des belgischen Registrierungs-, Hypotheken- und Kanzleigebührengesetzbuchs vorgesehen ist.

- (34) Die Übertragung einer Schiffshypothek bei entgeltlicher Abtretung der Forderung, die vertragliche Forderungsübertragung oder jede sonstige entgeltliche Vereinbarung unterliegt gemäß Artikel 92/2 <sup>(13)</sup> des genannten Gesetzbuchs ebenfalls einer Eintragungsgebühr in Höhe von 0,5 %. Gemäß Artikel 93 des Gesetzbuchs wird diese Eintragungsgebühr auf den Betrag der von der Hypothek gedeckten Summen, ohne Zinsen und Zinsrückstände der durch Artikel 87 des Hypothekengesetzes vom 16. Dezember 1951 garantierten drei Jahre, erhoben.

2.2.5. Tonnageabhängige Pauschalbesteuerung für die Bereederer im Auftrag Dritter <sup>(14)</sup>

- (35) Gemäß Artikel 124 des Programmgesetzes können auch Bereederer im Auftrag Dritter eine Pauschalbesteuerungsregelung in Anspruch nehmen, die aber zehn Mal günstiger ist als die Regelung für Seeschiffahrtsunternehmen, da die gleichen Sätze für die bereederten Schiffe nicht für jeweils 100 NT, sondern für jeweils 1 000 NT gelten:

	(in EUR je 1 000 NT)
Bis zu 1 000 Nettotonnen	1,00
1 001 bis 10 000 Nettotonnen	0,60
10 001 bis 20 000 Nettotonnen	0,40
20 001 bis 40 000 Nettotonnen	0,20
Ab 40 001 Nettotonnen	0,05

- (36) Voraussetzung für die Inanspruchnahme dieser Regelung ist jedoch, dass mindestens 75 % der bereederten Schiffe unter belgischer Flagge registriert sind.

<sup>(13)</sup> Geändert durch Artikel 17 des königlichen Erlasses Nr. 12 vom 18. April 1967 und durch Artikel 64 des Gesetzes vom 22. Dezember 1998.

<sup>(14)</sup> Artikel 124 des Programmgesetzes vom 2. August 2002.

(37) Bereederer im Auftrag Dritter sind im allgemeinen Dienstleistungsunternehmen, die die Schiffe vorbereiten, mit der erforderlichen Ausrüstung ausstatten und für Rechnung des Reeders die Mannschaft stellen. In Artikel 115 Absatz 4 des Programmgesetzes ist der Bereederer im Auftrag Dritter definiert als Steuerpflichtiger, der im Auftrag eines Dritten die technische Betreuung und/oder die Ausrüstung eines Schiffs übernimmt. Solche Bereederer im Auftrag Dritter sind keine Verkehrsunternehmen im eigentlichen Sinne. Die belgische Regierung hatte in ihrem Schreiben vom 5. Dezember 2002 bestätigt, dass die Bereederung von Schiffen im Auftrag Dritter eine Dienstleistungstätigkeit für den Reeder darstellt und dass die Bereederer im Auftrag Dritter weder Güter- noch Personenverkehrsdienstleistungen verkaufen.

### 2.3. Sonstige Beihilfen zugunsten des Seeverkehrs

(38) Zugunsten des Seeverkehrs werden in Belgien folgende weitere Beihilfen gewährt:

- eine Regelung zur Senkung der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung und zur Festsetzung einer Höchstgrenze für die Beiträge der Arbeitnehmer (von der Kommission genehmigt mit Entscheidung vom 24. Februar 1998 <sup>(15)</sup> und vom 23. Juni 1999 <sup>(16)</sup>);
- eine Regelung zur Befreiung vom Berufssteuervorabzug (von der Kommission genehmigt mit Entscheidung vom 27. Juni 2000 <sup>(17)</sup>).

### 2.4. Gründe für die Einleitung des Verfahrens

(39) Mit ihrer Entscheidung vom 19. März 2003 hat die Kommission die im Programmgesetz vorgesehenen Beihilfemaßnahmen mit Ausnahme von sieben Punkten genehmigt, zu denen sie Zweifel hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit dem gemeinsamen Markt äußerte. Vier dieser sieben Punkte betreffen die Pauschalbesteuerungsregelung, drei die übrigen im Programmgesetz vorgesehenen Beihilfen.

#### 2.4.1. Pauschalbesteuerungsregelung zugunsten der Reeder

##### 2.4.1.1. Satz für Schiffe über 40 000 Tonnen

(40) Auch wenn die Leitlinien der Gemeinschaft grundsätzlich einen solchen Satz zulassen, warf die Kommission die Frage auf, ob die Einführung eines Satzes von 0,05 EUR je

100 Tonnen über 40 000 Tonnen hinaus zu einer Verzerrung des Wettbewerbs in der Gemeinschaft führen könnte, da keine der von der Kommission zuvor genehmigten Pauschalbesteuerungsregelungen so vorteilhafte Sätze für Schiffe vorgesehen hatte, die diese Tonnage überschritten.

(41) Die folgende Tabelle zeigt für die von der Kommission bereits genehmigten Pauschalbesteuerungsregelungen die Sätze für die Ermittlung der Steuerbemessungsgrundlage, auf die wiederum die Körperschaftsteuer erhoben wird.

Tabelle 1

#### Ermittlung der Steuerbemessungsgrundlage im Rahmen der Pauschalregelungen verschiedener Mitgliedstaaten

	EUR je 100 Tonnen und Tag							
	NL	D	DK	UK	SP	IRL	FIN	F
0-1 000 NT	0,91	0,92	0,94	0,97	0,9	1	1,38	0,93
Bis zu 10 000 NT	0,67	0,69	0,67	0,73	0,7	0,75	1,03	0,71
Bis zu 25 000 NT	0,46	0,46	0,4	0,48	0,4	0,5	0,69	0,47
Über 25 000 NT	0,23	0,23	0,27	0,24	0,2	0,25	0,57	0,24

Quelle: Kommission.

(42) Daher hat die Kommission Belgien mit Schreiben vom 30. Oktober 2002 aufgefordert, alle Angaben und Argumente vorzulegen, die einen Satz von 0,05 EUR für Schiffe von mehr als 40 000 Tonnen rechtfertigen, während die zuvor von der Kommission genehmigten Sätze für Pauschalbesteuerungsregelungen in anderen Mitgliedstaaten zwischen 0,20 und 0,25 EUR für die größten Tonnagen liegen.

(43) Die belgische Regierung hat in ihrem Schreiben vom 5. Dezember 2002 folgende Punkte angeführt, um die Einführung eines speziellen Satzes für Schiffe über 40 000 Tonnen zu rechtfertigen. Nach den von der belgischen Regierung vorgelegten Zahlen belief sich die Gesamtzahl der Schiffe über 40 000 Nettotonnen weltweit im November 2002 auf 1 257 von insgesamt 28 155 Schiffen. Dieser Schiffstyp macht zwar zahlenmäßig nur 4,5 % der Weltflotte aus, entspricht jedoch 34,17 % ihrer Tonnage <sup>(18)</sup>.

(44) Nur 143 dieser Schiffe, das heißt 0,5 % der Flotte bezogen auf die Anzahl und 3,5 % bezogen auf die Kapazität, sind in einem Mitgliedstaat registriert, wie es die nachstehende von der belgischen Regierung vorgelegte Tabelle zeigt.

<sup>(15)</sup> Schreiben SG(98) D/1660. Beihilfe NN 98/97.

<sup>(16)</sup> Schreiben SG(99) D/4583. Beihilfe NN 35/99.

<sup>(17)</sup> Schreiben SG(2000) D/105460. Beihilfe NN 142/2000.

<sup>(18)</sup> 253 430 610 NT der 741 600 000 NT der Weltflotte.

Tabelle 2

## Anzahl der Schiffe über 40 000 Tonnen in den Mitgliedstaaten

Land	Anzahl der Schiffe	Anmerkungen
Griechenland	108	Von den insgesamt 3 261 Schiffen der griechischen Flotte, von denen 2 476 (75 %) nach Angaben der UNCTAD nicht unter griechischer Flagge fahren  (36 Schiffe > 60 000 NT, davon 17 > 10 000 NT)
Spanien	7	6 Öltankschiffe < 48 933 NT + 1 Öltankschiff von 60 120 NT
Italien	6	2 Öltankschiffe von 45 740 NT + 4 Massengutfrachter oder Erzschiffe < 47 584 NT + 1 Massengutfrachter von 56 579 NT
VK	6	4 Containerschiffe < 48 880 NT + 1 Öltankschiff von 41 316 NT + 1 Öltankschiff von 105 889 NT
Frankreich	4	1 Massengutfrachter von 56 709 NT + 2 Öltankschiffe < 100 000 NT + 1 Öltankschiff von 108 708 NT
Deutschland	4	4 Containerschiffe < 42 233 NT
Niederlande	4	2 Containerschiffe von 46 660 NT + 2 Containerschiffe von 48 880 NT
Luxemburg	3	3 Öltankschiffe zwischen 84 545 NT und 95 323 NT
Portugal	1	1 Massengutfrachter von 49 344 NT

Quelle: belgische Regierung.

- (45) Nach Ansicht der belgischen Regierung zeigen die vorstehenden Zahlen, dass zwar die anderen Pauschalbesteuerungsregelungen degressiv sind, was die Tonnage der Schiffe angeht, jedoch den Großschiffen nicht ausreichend Rechnung tragen. Insbesondere Tankschiffe (53 % der Schiffe über 40 000 Tonnen) und Massengutfrachter (41,7 % der Schiffe über 40 000 Tonnen) nehmen in der Flotte der belgischen Reeder einen wichtigen Platz ein. Zur Untermauerung dieser Angaben führt die belgische Regierung das Argument an, dass die größten Schiffe in belgischem Eigentum weiter unter Billigflaggen fahren werden, wenn kein attraktiver Satz für Schiffe über 40 000 Tonnen eingeführt wird.
- (46) In ihrer Entscheidung vom 19. März 2003 hat die Kommission jedoch die Befürchtung geäußert, dass die Einführung eines so niedrigen Satzes auch für bestimmte nichtbelgische Reeder ein Anreiz ist, ihre Schiffe aus einem anderen Gemeinschaftsregister in das belgische Register zu übertragen. Nach Ansicht der Kommission ist der fragliche Satz geeignet, auf diese Weise den Wettbewerb innerhalb der Gemeinschaft zu verzerren. Daher hat die Kommission hinsichtlich der Einführung des Satzes von 0,05 EUR je 100 Nettotonnen ab einer Tonnage von 40 000 Tonnen das Prüfverfahren eingeleitet.
- 2.4.1.2. Nebengeschäfte ohne unmittelbaren Zusammenhang mit verkehrsbezogenen Tätigkeiten
- (47) Die Kommission hat es bisher abgelehnt, tonnageabhängige Pauschalbesteuerungsregelungen auch für Tätigkeiten gelten zu lassen, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Seeverkehr stehen. In ihrem Schreiben vom 5. Dezember 2002 hat die belgische Regierung eine Reihe von beihilfefähigen Tätigkeiten aufgeführt, deren unmittelbare Verbindung mit den verkehrsbezogenen Tätigkeiten in einigen Fällen von der Kommission stark angezweifelt wird, nämlich:
- Nebentätigkeiten und vorübergehende Tätigkeiten, die die Gesellschaft wahrnimmt, um die für die Haupttätigkeit der Gesellschaft zugewiesenen Personalressourcen und Vermögenswerte voll auszuschöpfen, sofern diese Tätigkeiten im Vergleich zu der Haupttätigkeit nur eine sehr geringe Rolle spielen;
  - Verkauf von Produkten, die nicht für den Verbrauch an Bord bestimmt sind, wie beispielsweise Luxusartikel, und Erbringung von Dienstleistungen, die in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Seeverkehr stehen, wie Wetten, Tischspiele und Casinos, sowie Ausflüge für die Fahrgäste;
  - Werbung und Marketing;
  - kurzfristige Anlagen von Betriebsvermögen; in jedem Fall sind Erträge aus Finanzanlagen ausgeschlossen;
  - „Ship Brokerage“ für eigene Schiffe;
  - Veräußerung von Elementen des Betriebsvermögens, wie den der Verwaltung dienenden Immobilien und den für das Löschen und Laden der eingesetzten Schiffe benutzten Betriebsmitteln.

(48) Die Kommission vertrat die Ansicht, dass solche Nebentätigkeiten in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Seeverkehr stehen und nicht unmittelbar zur Erbringung einer Verkehrsdienstleistung beitragen.

(49) In diesem Fall hat die Kommission also in ihrer Entscheidung vom 19. März 2003 Zweifel daran geltend gemacht, ob die Einbeziehung der oben genannten Tätigkeiten in die Pauschalbesteuerungsregelung mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.

#### 2.4.1.3. Steuerliche Absetzung von Verlusten aus anderen, nicht der Pauschalbesteuerung unterliegenden Bereichen

(50) Im Rahmen der Pauschalbesteuerungsregelungen, die die Kommission in anderen Mitgliedstaaten genehmigt hat, wurden nach den ihr derzeit vorliegenden Informationen keine Mechanismen eingeführt, die den in Artikel 120 Absatz 1 des Programmgesetzes<sup>(19)</sup> vorgesehenen vergleichbar wären. Diese sehen nämlich vor, dass Gesellschaften, die sowohl beihilfefähige als auch nicht beihilfefähige Tätigkeiten ausüben, die Verluste aus anderen Geschäftszweigen in dem Maße von der tonnageabhängig ermittelten Steuerpauschale abziehen können, wie diese Verluste nicht im betreffenden Rechnungsjahr gegen die Gewinne anderer Unternehmensbereiche aufgerechnet werden können.

(51) Nach Ansicht der Kommission verstößt diese Regelung gegen den allgemeinen Grundsatz der strengen Trennung zwischen beihilfefähigen und nicht beihilfefähigen Tätigkeiten bei der Besteuerung, der bei den übrigen bereits genehmigten Besteuerungsregelungen beachtet worden war.

(52) Die Kommission hat daher Zweifel hinsichtlich des Vorteils angemeldet, der auf diese Weise den Seeschiffahrtsunternehmen verschafft würde, die in Belgien steuerpflichtig sind, und wollte die Stellungnahme der übrigen Mitgliedstaaten und aller anderen Beteiligten zu den möglichen Folgen dieser Bestimmung auf den Wettbewerb einholen. Daher hat die Kommission auch für Artikel 120 Paragraph 1 des Programmgesetzes das förmliche Prüfverfahren eingeleitet.

#### 2.4.1.4. Absetzungen für die neuesten Schiffe

(53) Keine der von der Kommission bisher genehmigten Pauschalbesteuerungsregelungen sieht bei der Ermittlung der Steuerbemessungsgrundlage einen vom Alter des Schiffs abhängigen Nachlass vor.

<sup>(19)</sup> „Artikel 120

§ 1. Von den gemäß Artikel 119 für einen Besteuerungszeitraum pauschal festgesetzten Gewinnen können die Verluste, die im gleichen Besteuerungszeitraum in einem anderen Bereich der Gesellschaft entstanden sind, abgezogen werden, sofern und in dem Maße wie diese Verluste nicht vom Gewinn eines anderen Bereichs der Gesellschaft abgezogen werden konnten.“

(54) Die Kommission stellte in ihrer Entscheidung vom 19. März 2003 die Frage, ob diese zusätzliche Vergünstigung tatsächlich ein Anreiz für die Einflaggung der neuesten Schiffe in das belgische Register ist, da diese Schiffe in der Regel eher als ältere die Sicherheitsvorschriften erfüllen, die Voraussetzung für das Führen der belgischen Flagge sind. Die Kommission stellt nämlich fest, dass die ältesten Schiffe häufiger unter Billigflaggen registriert werden. Diese Bestimmung würde zu einer deutlich niedrigeren Pauschalbesteuerung für weniger als 10 Jahre alte Schiffe führen, als es in den anderen Mitgliedstaaten, die eine von der Kommission genehmigte Pauschalbesteuerungsregelung eingeführt haben, der Fall wäre.

(55) Aus diesem Grund hat die Kommission das förmliche Prüfverfahren hinsichtlich des Nachlasses eingeleitet, der in Artikel 119 Paragraph 2 des Programmgesetzes für weniger als 10 Jahre alte Schiffe vorgesehen ist.

#### 2.4.2. Maßnahmen außerhalb der Pauschalbesteuerungsregelung zugunsten der Reeder

##### 2.4.2.1. Beschleunigte Abschreibung außerhalb des Seeverkehrs

(56) Entgegen den Leitlinien der Gemeinschaft sieht die Regelung für die beschleunigte Abschreibung nicht vor, dass eine Verbindung zu beihilfefähigen Tätigkeiten bestehen muss. Daher hat die Kommission in ihrer Entscheidung vom 19. März 2003 bezweifelt, dass die Anwendung dieser Abschreibungsregelung auf andere Schiffe als solche, die für den Seeverkehr bestimmt sind und die beihilfefähige Tätigkeiten wahrnehmen, mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.

##### 2.4.2.2. Senkung der Eintragungsgebühr bei der Aufnahme von Schiffshypotheken

(57) Die Senkung der Eintragungsgebühr bei der Aufnahme von Hypotheken gilt nur für Schiffshypotheken, unabhängig davon, ob die Schiffe für den Seeverkehr oder für die Binnenschiffahrt bestimmt sind, nicht für andere Hypotheken beispielsweise auf Immobilien. Die Kommission befand nach einer ersten Prüfung, dass diese Senkung selektiv zu sein scheint, da sie nur für einen Teil des Betriebsvermögens gilt, auf das eine Hypothek aufgenommen werden kann, und da sie, wenn auch in geringem Maße, Tätigkeiten begünstigt, für die Schiffe eingesetzt werden. Da Kommission hat daher Zweifel geäußert, ob eine solche Senkung eine staatliche Beihilfe darstellt oder als allgemeine Maßnahme zu betrachten ist.

(58) Sollte die Maßnahme als staatliche Beihilfe im Sinne des Vertrags zu betrachten sein, hätte die Kommission große Zweifel an ihrer Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt, da sie nicht nur allen maritimen Tätigkeiten zugute käme, einschließlich derer, die nicht zum Seeverkehr gehören, sondern auch Tätigkeiten in der Binnenschiffahrt, für die nicht nur die genannten Leitlinien der Gemeinschaft gelten, sondern auch die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70

des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr<sup>(20)</sup>. Nach dieser Verordnung sind aber solche Beihilfen nicht zulässig.

- (59) Daher hat die Kommission in ihrer Entscheidung vom 19. März 2003 angezweifelt, dass die Senkung der Eintragungsgebühr für andere Schiffe als solche, die für den Seeverkehr bestimmt sind, mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.

#### 2.4.2.3. Pauschalbesteuerungsregelung für Bereederer im Auftrag Dritter

- (60) Zunächst hat die Kommission in ihrer Entscheidung vom 19. März 2003 hinsichtlich der Regelung für die Bereederer im Auftrag Dritter festgestellt, dass diese Tätigkeit, zumindest was die Organisation dieses Berufsstands in Belgien betrifft, nicht als Tätigkeit des Seeverkehrs einzustufen ist. Die Leitlinien der Gemeinschaft gelten jedoch nur für Seeschiffahrtsunternehmen<sup>(21)</sup>. Belgien ist offenbar der erste Mitgliedstaat, der eine Pauschalbesteuerungsregelung auch auf Subunternehmer von Seeschiffahrtsunternehmen anwenden möchte.

- (61) Zweitens erwoh die Kommission den Umstand, dass für das gleiche Schiff sowohl der Reeder als auch der Bereederer die Pauschalbesteuerung in Anspruch nehmen können, wobei darauf hinzuweisen ist, dass für letzteren zehnmal niedrigere Sätze gelten als für ersteren, wenn die Steuerbemessungsgrundlage pauschal ermittelt wird.

- (62) Drittens hat Belgien keine Nachweise dafür vorlegen können, dass durch die für Bereederer im Auftrag Dritter geltende Regelung die Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaftsflotte gesteigert werden kann. Insbesondere konnte nicht nachgewiesen werden, dass durch diese Regelung über eine Senkung der Preise für die Dienstleistungen, die die Bereederer für die Reeder erbringen, indirekt die belgischen Reeder unterstützt werden können.

- (63) Viertens ist zu berücksichtigen, dass es selbst dann, wenn sich der Bereederer in Belgien befindet und also die von ihm ausgeübten Tätigkeiten von belgischem Gebiet aus erbracht werden, nicht sicher ist, dass alle mit der Bereederung der Schiffe verbundenen landseitigen Tätigkeiten vom Gebiet der Gemeinschaft aus erbracht werden. Für einen Teil der Leistungen, beispielsweise das strategische und kaufmännische Management, die nicht von den Bereederern im Auftrag Dritter erbracht werden, könnte dies von einem Drittland aus geschehen.

<sup>(20)</sup> ABl. L 130 vom 15.6.1970, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 543/97 (ABl. L 84 vom 26.3.1997, S. 6).

<sup>(21)</sup> Unter 3.1 („Steuerliche Behandlung der Reedereien“) gehen die Leitlinien der Gemeinschaft auf die steuerliche Behandlung von Reedereien ein.

- (64) Fünftens hatte Belgien vor der Einleitung des Verfahrens keine Wirtschaftsdaten vorgelegt, die die Tatsache rechtfertigen konnten, dass die Steuerbemessungsgrundlage für die Bereederer im Auftrag Dritter zehnmal niedriger ist als für die Reeder.

- (65) Und schließlich stellte die Kommission die Frage, ob die Bereederer im Auftrag Dritter ausschließlich für Reeder aus Belgien oder aus der Gemeinschaft arbeiten. Die vorgeschlagene Regelung sieht nämlich vor, dass nur drei Viertel der bereederten Schiffe im belgischen Register eingetragen sein müssen. Wenn die Bereederer die Möglichkeit haben, ihre Dienstleistungen Reedern anzubieten, die in der Gemeinschaft für bis zu einem Viertel ihrer bereederten Flotte nicht steuerpflichtig sind, besteht die Gefahr, dass Akteuren des Seeverkehrs aus Drittländern ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wird.

- (66) Aus allen diesen Gründen hat die Kommission in ihrer Entscheidung vom 19. März 2003 Zweifel daran geäußert, dass die Regelung für Bereederer im Auftrag Dritter mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist<sup>(22)</sup>.

#### <sup>(22)</sup> „Artikel 124

§ 1. Auf Antrag des Steuerpflichtigen werden die steuerpflichtigen Gewinne aus der Bereederung von Schiffen im Auftrag Dritter, abweichend von den Artikeln 183, 185, 189 bis 207, 233, Absatz 1, sowie 235 bis 240 des Einkommensteuergesetzbuchs 1992, pauschal aufgrund der Tonnage der bereederten Schiffe ermittelt.

§ 2. Der Antrag gemäß § 1 ist vom Steuerpflichtigen bei der Steuerverwaltung zu stellen, die darüber innerhalb von drei Monaten ab Eingang des Antrags entscheidet. Diese Frist kann im Einvernehmen zwischen dem Steuerpflichtigen und der Steuerverwaltung verlängert werden. Die Verwaltung gibt zu dem Antrag eine Entscheidung ab, gegen die Einspruch erhoben werden kann.

§ 3. Wird dem Antrag gemäß § 1 stattgegeben, findet die Regelung zur Ermittlung der Gewinne aus der Seeschiffahrt anhand der Tonnage gemäß dem vorliegenden Artikel ab dem Besteuerungszeitraum Anwendung, die auf den Besteuerungszeitraum folgt, in dem der Antrag gestellt wurde. Der Steuerpflichtige kann auf die genannte Regelung spätestens drei Monate vor Ablauf des Besteuerungszeitraums verzichten, der im Laufe des zehnten Kalenderjahres oder eines Vielfachen dieses Zeitraums endet, das/der auf den Besteuerungszeitraum folgt, in dem der Antrag gestellt wurde.

§ 4. Die Gewinne des Besteuerungszeitraums aus der Bereederung von Schiffen im Auftrag Dritter werden je Schiff, Tag und 1 000 Nettotonnen entsprechend den in der nachstehenden Tabelle aufgeschlüsselten Beträgen ermittelt:

1,00 EUR für die Tranche bis 1 000 Nettotonnen;

0,60 EUR für die Tranche zwischen 1 000 Nettotonnen und 10 000 Nettotonnen;

0,40 EUR für die Tranche zwischen 10 000 Nettotonnen und 20 000 Nettotonnen;

0,20 EUR für die Tranche zwischen 20 000 Nettotonnen und 40 000 Nettotonnen;

0,05 EUR für die Tranche über 40 000 Nettotonnen.

§ 5. Der zum Zeitpunkt, zu dem die Gewinne aus Seeverkehrstätigkeiten erstmals anhand der Tonnage ermittelt werden, gegebenenfalls noch nicht angerechnete Teil der Verluste aus der Bereederung von Schiffen im Auftrag Dritter kann nach Ablauf des Zeitraums, für den die Gewinne auf diese Weise ermittelt wurden, von den Gewinnen abgezogen werden.

§ 6. Die in diesem Artikel festgelegte Regelung gilt nur für Steuerpflichtige, die Schiffe im Auftrag Dritter bereedern; dabei müssen mindestens 75 % der Anzahl der im Auftrag Dritter bereederten Schiffe im belgischen Schiffsregister eingetragen sein. Unternehmen, die die in diesem Artikel vorgesehene Regelung in Anspruch nehmen wollen, dürfen keiner anderen Tätigkeit nachgehen als der Bereederung von Schiffen.“

### 3. STELLUNGNAHMEN DER BETROFFENEN

#### 3.1. Stellungnahme der Union Royale des Armateurs Belges

- (67) Mit Schreiben vom 26. August 2003 hat die *Union Royale des Armateurs Belges* (Union royale), eine Gesellschaft ohne Erwerbscharakter, in der die belgischen Reeder zusammengeschlossen sind, der Kommission ihre Stellungnahme zu allen Punkten übermittelt, die Gegenstand des förmlichen Prüfverfahrens sind.
- (68) Zunächst unterstreicht die Union royale, dass der für Schiffe über 40 000 Tonnen geltende niedrige Satz die Rückflaggung von Schiffen, die diese Tonnage überschreiten, unter eine Gemeinschaftsflagge fördern soll, und weist darauf hin, dass diese Schiffe zwar zahlenmäßig nur 4,5 % der Weltflotte ausmachen (1 257 von insgesamt 28 155 Schiffen weltweit), aber 34,17 % der Welttonnage entsprechen (253 430 610 von 741 600 000 Tonnen Tragfähigkeit).
- (69) Hinsichtlich des Nachlasses für neuere Schiffe (50 % für Schiffe, die weniger als 5 Jahre und 25 % für Schiffe, die zwischen 5 und 10 Jahre alt sind) unterstreicht die Union royale, dass damit vor allem eine Verjüngung der Flotte durch sicherere und umweltfreundlichere Schiffe unterstützt werden soll. Sie stellt fest, dass diese Nachlässe auch zur Erhaltung attraktiver und hochqualifizierter Arbeitsplätze im Seeverkehr, sowohl auf See als auch an Land, sowie zur Erhaltung des maritimen Know-how in Europa beitragen können.
- (70) Hinsichtlich der den Seeschiffahrtsunternehmen eingeräumten Möglichkeit, Verluste in anderen Unternehmensbereichen von der Pauschalsteuer abzusetzen; vertritt die Union royale die Ansicht, dass die Untersagung dieser Möglichkeit zu einer Diskriminierung zwischen belgischen Unternehmen führen würde, da die Gesellschaften, die nicht im Seeverkehr tätig sind, die in bestimmten Unternehmensbereichen erlittenen Jahresverluste durch Gewinne in anderen Bereichen ausgleichen können, während ein Abzug dieser Verluste von den aufgrund der Tonnage ermittelten Gewinnen nicht möglich ist.
- (71) Zur Liste der Nebengeschäfte, zu denen die Kommission Zweifel geäußert hatte, merkt die Union royale an, dass die belgische Regierung sich an den Kommentaren der OCDE und den Tonnagesteuerregelungen der Niederlande und des Vereinigten Königreichs orientiert hat. Sie weist insbesondere darauf hin, dass die Tätigkeiten der „Ship Brokerage“ für eigene Schiffe völlig dem Geist der Leitlinien der Gemeinschaft entsprechen.
- (72) In Bezug auf die beschleunigte Abschreibung von Schiffen weist die Union royale darauf hin, dass sie selbst die belgische Regierung ersucht hat, eine Steuerregelung rechtlich festzuschreiben, die, nach ihrer Aussage, bereits vor dem Inkrafttreten des Vertrags bestand, um die Rechtssicherheit dieser Regelung zu erhöhen.

- (73) Zur Senkung der Eintragungsgebühr bei der Aufnahme von Schiffshypotheken für Schiffe, die nicht für den Einsatz im Seeverkehr bestimmt sind, führt die Union royale an, dass diese Steuer in den meisten übrigen Mitgliedstaaten nicht existiert. Ihrer Ansicht nach würde den Besitzern belgischer Schiffe ein Wettbewerbsnachteil entstehen, wenn diese Senkung nicht genehmigt würde. Ansonsten unterstreicht die Union royale, dass die Maßnahme zu einer Verbesserung der Wettbewerbsposition der Binnenschifffahrt beitragen wird.
- (74) Was die Bereederung von Schiffen im Auftrag Dritter angeht, so betont die Union royale, dass nach der vorgeschlagenen Regelung mindestens 75 % der bereederten Schiffe die belgische Flagge führen müssen. Sie merkt weiter an, dass die Bereederer logischerweise einer anderen Pauschalbesteuerung unterliegen als die Reeder, da sie einen anderen Beruf ausüben und nicht die gleichen Risiken eingehen wie die Reeder.

#### 3.2. Stellungnahme des Zentralverbands der Deutschen Seehafenbetriebe

- (75) Mit Schreiben vom 3. Juli 2003 hat der Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe der Kommission seine Stellungnahme übermittelt. Er ist der Ansicht, dass die Beihilfen im Seeverkehr nicht zu Verzerrungen des innergemeinschaftlichen Wettbewerbs bei den Schleppdiensten führen dürfen. Er weist darauf hin, dass die Wettbewerbsfähigkeit der verschiedenen Hafenstandorte in Europa weitgehend von den Schleppkosten abhängt. Der Verband unterstreicht, dass der Ausbau des Wettbewerbs zwischen den Schleppdiensten eines Hafens und zwischen verschiedenen Häfen wünschenswert ist, da er zur Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der verschiedenen Hafenstandorte beiträgt. Dennoch muss dieser Wettbewerb, so wünschenswert er auch ist, unter vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen stattfinden.
- (76) Der Verband bedauert, dass das Pauschalbesteuerungssystem für belgische Schleppdienste gilt. Er ist ganz allgemein der Auffassung, dass die Regelungen zur Senkung der Lohnkosten zugunsten von Schleppdiensten nicht mit den Leitlinien der Gemeinschaft in Einklang stehen. Daher beantragt der Verband, dass sämtliche Beihilferegulungen zugunsten der Schleppdienste für mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar erklärt werden.

#### 3.3. Stellungnahme der Handelskammer Hamburg

- (77) Mit Schreiben vom 18. Juli 2003 hat die Handelskammer Hamburg der Kommission ihre Anmerkungen stellvertretend für die gesamte Wirtschaft der Stadt Hamburg und ihrer Unternehmen übermittelt.

(78) Die Handelskammer äußert die Befürchtung, dass die belgische tonnageabhängige Pauschalbesteuerungsregelung den Wettbewerb nicht nur zwischen den Schleppdiensten, sondern auch zwischen den Häfen in Nordeuropa verzerrt. Sie vertritt die Ansicht, dass die Leitlinien der Gemeinschaft weder auf die Binnenschifffahrt noch innerhalb von Seehäfen und auf ihren Zufahrten Anwendung finden dürfen. Daher beantragt sie, das förmliche Prüfverfahren auf die Anwendung der Regelung auf Schleppdienste auszuweiten.

#### 3.4. Stellungnahme des Unternehmens Bugsier

(79) Mit Schreiben vom 2. Juni 2003 übermittelte das Unternehmen Bugsier Rederei- und Bergungs- Gesellschaft mbH der Kommission seine Stellungnahme in seiner Eigenschaft als Beteiligter und forderte, dass alle Schreiben, die es der Kommission zwischen 2000 und 2003 übermittelt hat, berücksichtigt werden. Insbesondere ist es der Ansicht, dass die im Programmgesetz für Schleppdienste vorgesehenen Bedingungen, vor allem das Kriterium „auf See, mit Schiffszertifikat“, nicht ausreichen, um innerhalb der Gemeinschaft einen unlauteren Wettbewerb im Bereich der Hafenschleppdienste zu vermeiden, und fordert die Kommission auf, das förmliche Prüfverfahren auch auf diesen Aspekt des Programmgesetzes auszuweiten.

#### 4. STELLUNGNAHME BELGIENS

(80) Die Kommission übermittelte der belgischen Regierung folgende Dokumente zur Stellungnahme gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999:

- die Stellungnahme des Zentralverbands der Deutschen Seehafenbetriebe mit Schreiben vom 7. August 2003;
- die Stellungnahme der Handelskammer Hamburg mit Schreiben vom 7. August 2003;
- die Stellungnahme des Unternehmens Bugsier Rederei- und Bergungs- Gesellschaft mbH mit Schreiben vom 7. August 2003;
- die Stellungnahme der Union Royale des Armateurs Belges mit Schreiben vom 17. September 2003.

(81) Bei der Kommission gingen keine Bemerkungen der belgischen Regierung zu den übermittelten Stellungnahmen ein.

(82) Mit Schreiben vom 7. Mai 2003 übermittelte die belgische Regierung der Kommission ihre Stellungnahme zur Entscheidung der Kommission vom 19. März 2003 über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens in Bezug auf bestimmte Aspekte der geplanten steuerlichen Maßnahmen zugunsten des Seeverkehrs.

#### 4.1. Pauschalbesteuerungsregelung zugunsten der Reeder

##### 4.1.1. Niedriger Pauschalbesteuerungssatz für Schiffe über 40 000 Tonnen <sup>(23)</sup>

(83) In ihrer Entscheidung vom 19. März 2003 warf die Kommission die Frage auf, ob, auch wenn die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr <sup>(24)</sup> grundsätzlich Einführung eines Satzes von 0,05 EUR je 100 Tonnen über 40 000 Tonnen hinaus nicht verbieten, dies zu einer Verzerrung des Wettbewerbs in der Gemeinschaft führen könnte. Keine der Pauschalbesteuerungsregelungen, die die Kommission zuvor genehmigt hatte, sah nämlich so günstige Maßnahmen für Schiffe von mehr als 40 000 Tonnen vor. Die Kommission war eher bemüht, die Besteuerungssätze der verschiedenen zuvor genehmigten Regelungen in einem relativ engen Rahmen zu halten, wie die Tabelle 1 zeigt, um gemeinschaftsweit ein hohes Maß an Einheitlichkeit der verschiedenen Besteuerungssysteme zu gewährleisten.

(84) Belgien weist darauf hin, dass dieser Satz eigentlich im Einklang mit den Leitlinien der Gemeinschaft steht. Der belgischen Regierung zufolge zielt diese Maßnahme keinesfalls darauf ab, den innergemeinschaftlichen Wettbewerb zu verzerren, sondern soll die Rückflaggung von Schiffen über 40 000 Tonnen, die unter belgischer Kontrolle stehen, in das belgische Register fördern.

(85) Die belgische Regierung weist darauf hin, dass die (insgesamt 1 257) Schiffe mit mehr als 40 000 Tonnen nur 4,5 % der Weltflotte ausmachen. Von diesen Schiffen sind nur 143, entsprechend 11,38 %, in der Gemeinschaft registriert. Die meisten dieser Schiffe (108, d. h. 75,52 % der „europäischen“ Flotte von mehr als 40 000 Tonnen) sind in Griechenland registriert. Die belgische Regierung vermutet, dass die übrigen Mitgliedstaaten angesichts der begrenzten Anzahl der betroffenen Schiffe bisher keine speziellen Maßnahmen für diesen Schiffstyp eingeführt haben.

(86) Belgien wollte jedoch die belgische Flagge attraktiv für Schiffe mit großer Tonnage machen, indem es einen — unter anderem — an die Charakteristika dieser Schiffe angepassten Steuersatz gewährt. Die belgische Regierung merkt an, dass die steuerliche Belastung, selbst nach Einführung der von Belgien geplanten Pauschalbesteuerungsregelung, noch immer dem doppelten beziehungsweise 2,5-fachen des Steuerbetrags entspricht, der in Drittländern, die über Billigflaggen verfügen, oder Ländern wie Malta und Zypern erhoben wird. In Bezug auf Letztere vertritt die belgische Regierung die Ansicht, dass der Wettbewerb eher durch den Beitritt dieser Länder zur Europäischen Union verzerrt wird als durch die Einführung eines speziellen Steuersatzes für Schiffe mit großer Tonnage in Belgien.

<sup>(23)</sup> Artikel 119 Paragraph 1 des Programmgesetzes.

<sup>(24)</sup> Alte Fassung (ABl. C 205 vom 5.7.1997, S. 5).

- (87) Der belgischen Regierung zufolge kann die Tatsache, dass die übrigen Mitgliedstaaten kein besonderes Interesse für Schiffe mit hoher Tonnage gezeigt haben — wahrscheinlich weil sie nur über sehr wenige oder gar keine solchen Schiffe verfügen — kein Grund sein, Belgien daran zu hindern, in dieser Hinsicht eine andere Politik zu verfolgen.
- (88) Schließlich verweist die belgische Regierung auf die Leitlinien der Gemeinschaft, in denen es unter Abschnitt 3.1 Absatz 2 heißt, dass „... die Schaffung von Bedingungen, die einen faireren Wettbewerb mit Billigflaggen gestatten, hierfür die beste Lösung zu sein [scheint]“.
- 4.1.2. *Einbeziehung der Gewinne aus bestimmten, nicht unmittelbar verkehrsgebundenen Tätigkeiten in die Pauschalbesteuerungsregelung.*
- (89) Bei der Erstellung der im Antwortschreiben an die Kommission vom 5. Dezember 2002 aufgeführten Liste beihilfefähiger Tätigkeiten stützte sich Belgien auf
- den Kommentar der OCDE zum OECD-Musterabkommen auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen, insbesondere zu Artikel 8 (See- und Luftverkehr);
  - die Tonnagesteuersysteme der Niederlande und des Vereinigten Königreichs, die die Kommission mit Entscheidungen vom 20. März 1996 beziehungsweise 2. August 2000 genehmigt hat.
- (90) Da sich die Liste der beihilfefähigen Tätigkeiten an bestimmten geltenden Regelungen orientiert, geht die belgische Regierung davon aus, dass die Kommission ihr die gleiche Behandlung zukommen lassen muss wie den anderen Mitgliedstaaten.
- (91) Im Einzelnen gibt die belgische Regierung an, dass sich der Text hinsichtlich der Nebentätigkeiten und vorübergehenden Tätigkeiten, die die Gesellschaft wahrnimmt, um die der Haupttätigkeit der Gesellschaft zugewiesenen Personalressourcen und Vermögenswerte voll auszuschöpfen, sofern diese Tätigkeiten im Vergleich zu der Haupttätigkeit eine äußerst geringe Rolle spielen, auf die tonnageabhängige Pauschalbesteuerungsregelung des Vereinigten Königreichs <sup>(25)</sup> stützt.
- (92) Auch für die Beschreibung der Maßnahme hinsichtlich des Verkaufs von Produkten, die nicht für den Verbrauch an Bord bestimmt sind, wie beispielsweise Luxusartikel, und der Erbringung von Dienstleistungen, die in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Seeverkehr stehen wie Wetten, Tischspiele und Casinos, sowie Ausflüge für die Fahrgäste, diente den Angaben der belgischen Regierung zufolge die tonnageabhängige Pauschalbesteuerungsregelung des Vereinigten Königreichs als Vorlage.
- (93) Hinsichtlich der Bereiche Werbung und Marketing unterstreicht die belgische Regierung, dass in den Punkten 7 und 8 des Kommentars zum OECD-Musterabkommen auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen Werbung und Geschäftsreklame zu den mit dem unmittelbaren Betrieb von Schiffen verbundenen ergänzenden Tätigkeiten gezählt werden <sup>(26)</sup>.
- (94) In Bezug auf kurzfristige Anlagen von Betriebsvermögen, „Ship Brokerage“ <sup>(27)</sup> für eigene Schiffe und die Veräußerung von Elementen des Betriebsvermögens, wie den der Verwaltung dienenden Immobilien und den für das Löschen und Laden der eingesetzten Schiffe benutzten Betriebsmitteln stützte sich die belgische Regierung auf die Begründung <sup>(28)</sup> für die tonnageabhängige Pauschalbesteuerungsregelung der Niederlande <sup>(29)</sup>.
- 4.1.3. *Bestimmungen über die Absetzung der Verluste aus anderen Geschäftszweigen, die nicht gegen die Gewinne anderer Unternehmensbereiche aufgerechnet werden konnten, von der tonnageabhängig ermittelten Pauschalsteuer*
- (95) Die belgischen Körperschaftsteuervorschriften sehen vor, dass die Gesellschaften den Gesamtbetrag der Gewinne versteuern müssen. Dabei können Gewinne und Verluste eines Steuerjahres zwischen sämtlichen Geschäftszweigen und/oder Niederlassungen der Gesellschaft ausgeglichen werden.

<sup>(26)</sup> „7. Die Seeschiffahrtsunternehmen [...] üben häufig ergänzende Tätigkeiten aus, die in mehr oder weniger engem Zusammenhang mit dem unmittelbaren Betrieb der Schiffe stehen [...]. Wenn auch an dieser Stelle nicht alle Nebentätigkeiten aufgelistet werden sollen, die unter diese Bestimmung fallen können, ist es doch sinnvoll, einige Beispiele anzuführen.“

8. Die Bestimmung gilt insbesondere für folgende Tätigkeiten:  
[...]  
c) Werbung und Geschäftsreklame;  
[...]

<sup>(27)</sup> Auf Niederländisch auch „cargadoor“ genannt.

<sup>(28)</sup> Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 1995-1996, 24 482, Nr. 3. Für die Zwecke der Anwendung dieses Artikels umfassen die Gewinne aus der Seeschiffahrt die durch Tätigkeiten, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb der oben genannten Schiffe stehen, erzielten Gewinne. Zu diesen Tätigkeiten gehören das Löschen und Laden durch den Reeder für eigene Rechnung, sowie „Ship Brokerage“ auf eigene Rechnung. Diese in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Tätigkeiten fallen nur unter die Regelung, wenn sie für Schiffe erbracht werden, die der Steuerpflichtige betreibt. Auch die Veräußerung von Vermögenswerten gilt als in unmittelbarem Zusammenhang stehend, wenn diese Vermögenswerte beim Betrieb des Schiffs durch den Steuerpflichtigen genutzt werden. Dies gilt nicht nur für Schiffe des Steuerpflichtigen, sondern beispielsweise auch für Immobilien, in denen die Verwaltung untergebracht ist, sowie für Elemente des Betriebsvermögens, die für das Löschen und Laden der Schiffe benutzt werden.

<sup>(29)</sup> Entscheidung der Kommission vom 20. März 1996, Beihilfe N 738/95.

<sup>(25)</sup> Entscheidung der Kommission vom 2. August 2000, Beihilfe N 790/99.

- (96) Die belgische Regierung weist darauf hin, dass im Rahmen der Pauschalregelung keine Pauschalsteuer anhand der Tonnage ermittelt wird, sondern die steuerpflichtigen Gewinne aus der Seeschifffahrt.
- (97) Im Übrigen vertritt die belgische Regierung den Standpunkt, dass die von der Kommission eingenommene Haltung zu einer Diskriminierung zwischen belgischen Unternehmen führen würde, da die Gesellschaften, die nicht im Seeverkehr tätig sind, die in bestimmten Unternehmensbereichen erlittenen Jahresverluste durch Gewinne in anderen Bereichen ausgleichen können, während diese Verluste nicht von den aufgrund der Tonnage ermittelten Gewinnen abgezogen werden können.
- 4.1.4. *Ermäßigungen von 50 % für Schiffe, die weniger als fünf Jahre alt sind, sowie von 25 % für Schiffe, die zwischen fünf und zehn Jahre alt sind*
- (98) Die belgische Regierung unterstreicht, dass die Leitlinien der Gemeinschaft weder Vorschriften hinsichtlich der Sätze, die die Mitgliedstaaten im Rahmen von Pauschalbesteuerungsregelungen einführen können, noch hinsichtlich der Möglichkeit enthalten, Anreize für neuere Schiffe zu schaffen. Die Tatsache, dass die übrigen zuvor genehmigten Regelungen einen solchen Nachlass nicht vorsehen, kann Belgien nach Ansicht der belgischen Regierung nicht daran hindern, solche Anreize einzuführen.
- (99) In ihrer Entscheidung vom 19. März 2003 weist die Kommission darauf hin, dass erfahrungsgemäß bei den ältesten Schiffen die Wahrscheinlichkeit der Registrierung unter einer Billigflagge am größten ist. Die belgische Regierung beharrt darauf, dass diese Argumente der Realität widersprechen und unbegründet sind, und verweist auf einen Auszug des Berichts „Review of Maritime Transport“ aus dem Jahr 2002<sup>(30)</sup>, den sie ihrem Schreiben vom 7. Mai 2003 als Anlage beigefügt hatte.
- 4.2. Steuerliche Maßnahmen außerhalb der Pauschalbesteuerungsregelung zugunsten der Reeder**
- 4.2.1. *Beschleunigte Abschreibung*
- (100) Nach Angaben der belgischen Regierung wurde die Regelung für die beschleunigte Abschreibung 1951 eingeführt und seitdem bereits mehrfach geändert, zuletzt im Jahr 1996. Diese Regelung stammt also aus der Zeit vor der Unterzeichnung des Vertrags. Sie wurde durch das Programmgesetz vom 2. August 2002 rechtlich festgeschrieben, um ihr größere Rechtssicherheit zu verleihen.
- (101) Die belgische Regierung übermittelte der Kommission bestimmte Nachweise dafür, dass die Regelung bereits vor dem Inkrafttreten des Vertrags am 1. Januar 1958 bestand. So legte die belgische Regierung als Anlage zu ihrem Schreiben vom 7. Mai 2003 eine interne Anweisung des Finanzministers vom 24. August 1951 vor, in der die Modalitäten für die Anwendung der Abschreibungsregelung für Schiffe festgelegt werden, sowie ein Schreiben des Finanzministers an den Allgemeinen Verband der Reeder vom 13. Januar 1967, aus dem hervorgeht, dass diese Regelung noch immer Anwendung fand.
- 4.2.2. *Senkung der Eintragungsgebühr bei der Aufnahme von Schiffshypotheken für Schiffe, die nicht für den Seeverkehr bestimmt sind*
- (102) Steuerliche Anreize können im Allgemeinen akzeptiert werden, sofern sie auf die Tätigkeiten des Seeverkehrs beschränkt sind. Nach Ansicht der belgischen Regierung steht die Senkung der Eintragungsgebühr für Seeschiffe im Einklang mit Abschnitt 3.1 der Leitlinien der Gemeinschaft, sollte diese Maßnahme als Beihilfe im Sinne des Vertrags betrachtet werden.
- (103) Die belgische Regierung weist darauf hin, dass diese Maßnahme vor allem eingeführt wurde, weil es ähnliche Steuern für die Aufnahme von Schiffshypotheken in den Niederlanden und im Großherzogtum Luxemburg nicht gibt. Ihrer Ansicht nach entsteht durch das Fehlen einer solchen Steuer in zwei Nachbarländern Belgiens für die belgische Flotte eine ungünstigere Wettbewerbsposition.
- 4.2.3. *Regelung für Bereederer im Auftrag Dritter*<sup>(31)</sup>
- (104) Hinsichtlich der Bemerkungen der Kommission in ihrer Entscheidung vom 19. März 2003 gibt belgische Regierung, mit Verweis auf die Begründung des Programmgesetzes, an, dass die Pauschalbesteuerungsregelung eingeführt wurde, um die Wettbewerbsfähigkeit bei der technischen Betreuung der Schiffe zu erhöhen und die Möglichkeit zu schaffen, auf der Grundlage eines Bereederungsvertrags Schiffsmannschaften verfügbar zu machen. Nach ihrer Aussage besteht für diese Tätigkeiten ein riesiger Markt, an dem Belgien bisher nur einen äußerst geringen Anteil hat.
- (105) Nach Ansicht der belgischen Regierung erwähnen die Leitlinien der Gemeinschaft ausdrücklich die Umsiedlung verwandter Aktivitäten (z. B. Schiffsmanagement) in Länder außerhalb der Gemeinschaft (Punkt 1.2 Absatz 5), was sowohl auf den Schiffen als auch an Land zu noch größeren Arbeitsplatzverlusten führt. Das Programmgesetz sieht vor, dass mindestens 75 % der bereederten Schiffe im belgischen Schiffsregister eingetragen sein müssen. Die belgische Regierung weist darauf hin, dass es eine solche

<sup>(30)</sup> Bericht des Sekretariats der la CNUCED UNCTAD/RMT/2002 UNITED NATIONS PUBLICATION Sales n° E.02.II.D.23 ISBN 92-1-112571-5 ISSN 0566-7682.

<sup>(31)</sup> Artikel 124 des Programmgesetzes.

Bedingung für die Pauschalbesteuerungsregelung zugunsten von Seeschiffahrtsunternehmen nicht gibt. Die Bereederer dürfen, wenn sie dieses System in Anspruch nehmen wollen, keine andere Tätigkeit ausüben als die des Bereederers.

- (106) Die belgische Regierung räumt im Übrigen ein, dass das gleiche Schiff zweimal für die Ermittlung der Pauschalsteuer berücksichtigt werden kann, nämlich einmal beim Reeder und einmal beim Bereederer. Da es sich um klar getrennte Rechtspersonen handelt, die unterschiedliche Aufgaben wahrnehmen, hält es die belgische Regierung für normal, dass in diesem Fall die Einkünfte getrennt festgestellt und besteuert werden. Nach Ansicht der belgischen Regierung ist die Anwendung unterschiedlicher Steuersätze gerechtfertigt, da es für unterschiedliche Tätigkeiten eine unterschiedliche Vergütung gibt.

## 5. WÜRDIGUNG DER BEIHILFE

### 5.1. Vorliegen einer Beihilfe in Sinne des EG-Vertrags

- (107) Gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.
- (108) Die belgische Regierung möchte über die tonnageabhängige Pauschalbesteuerungsregelung mit Hilfe staatlicher Mittel bestimmten Unternehmen Vorteile gewähren. Diese Beihilfen drohen den Wettbewerb zu verfälschen und sind geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen. Aus den genannten Gründen stellen die betreffenden Maßnahmen, die Gegenstand des förmlichen Prüfverfahrens waren, staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar.
- (109) Die Regelung für die beschleunigte Abschreibung, in deren Rahmen noch günstigere Abschreibungsbedingungen geboten werden als sie in den Artikeln 61 bis 64 des belgischen Einkommensteuergesetzbuchs 1992 vorgesehen sind, ist insoweit eine besondere Maßnahme, als sie sich nur auf bestimmte Vermögenswerte beschränkt. Die Maßnahme stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar.
- (110) Weiter muss geprüft werden, ob die Eintragungsgebühr bei der Aufnahme von Schiffshypotheken als staatliche Beihilfe zu betrachten ist. Die belgische Regierung hat keine Nachweise dafür vorgelegt, dass diese Eintragungsgebühr in der Gemeinschaft einen Einzelfall darstellt oder dass es in allen übrigen Mitgliedstaaten keine vergleichbare Steuer für die Eintragung einer Schiffshypothek gibt.

- (111) Die Kommission stellt fest, dass diese Eintragungsgebühr für Hypotheken auf Immobilien zu entrichten ist, und dass die fragliche Regelung nicht auf Schiffe, unabhängig davon, ob sie im Seeverkehr oder in der Binnenschifffahrt eingesetzt werden, beschränkt ist. Die Kommission befindet, dass es in der Logik des Systems für die Besteuerung der Eintragung von Hypotheken liegt, die Eintragung proportional zum Betrag der Hypothek zu besteuern, unabhängig davon, welche Art von Vermögenswerten die entsprechende Hypothek deckt.

- (112) Daher ist die Kommission der Ansicht, dass die Aufhebung beziehungsweise die deutliche Senkung dieser Steuer nur für einen Teil der betroffenen Tätigkeitsbereiche eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellt, da die Regelung für die übrigen von der Eintragung von Hypotheken betroffenen Tätigkeiten fortbesteht. Außerdem betrifft die Maßnahme nur eine einzige Kategorie von Vermögenswerten, für andere Vermögenswerte als Schiffe kann diese Senkung nicht in Anspruch genommen werden. Diese Maßnahme kann daher nicht als allgemeine Maßnahme betrachtet werden.

- (113) Auch die Pauschalbesteuerungsregelung für die Bereederer im Auftrag Dritter ist, wie die Regelung zugunsten der Reeder, eine besondere Maßnahme. Sie stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar.

- (114) Die Kommission weist darauf hin, dass bereits im Rahmen ihrer Entscheidung vom 19. März 2003 geprüft wurde, ob es sich hier um eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag handelt. Die belgische Regierung hat diese Würdigung im Übrigen in ihren Anmerkungen zu dieser Entscheidung nicht bestritten.

- (115) Ganz allgemein ist die Kommission der Ansicht, dass die dem förmlichen Prüfverfahren unterzogenen Beihilfen rechtswidrig sind, da ihrer Durchführung nach der Verkündung des königlichen Erlasses vom 7. Mai 2003 weder auf juristischer noch auf administrativer Ebene etwas entgegensteht, auch wenn tatsächlich noch keine Vorteile gewährt wurden. Die Kommission bedauert, dass Belgien diese Maßnahmen ohne ihre vorherige Genehmigung durchgeführt hat.

### 5.2. Rechtsgrundlage

- (116) Gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c können Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder gewisser Wirtschaftsgebiete als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar betrachtet werden, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Nach Ansicht der Kommission ist Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c im vorliegenden Fall die geeignete anwendbare Rechtsgrundlage.

(117) Die Beihilfen für den Seeverkehr sind insbesondere anhand der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr zu prüfen. In diesen Leitlinien der Gemeinschaft ist festgelegt, welche staatlichen Beihilferegulungen eingeführt werden können, um die gemeinschaftlichen Seeverkehrsinteressen im Hinblick auf allgemeine Zielsetzungen zu fördern, wie zum Beispiel:

- Sicherung von Arbeitsplätzen in der Gemeinschaft (sowohl auf den Schiffen als auch an Land);
- Erhöhung der Sicherheit;
- Erhaltung des Schifffahrts-Know-hows in der Gemeinschaft und Weiterentwicklung der beruflichen Fähigkeiten in diesem Bereich.

(118) Da die im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens untersuchten Maßnahmen bereits durchgeführt wurden, ist der Text zugrunde zu legen, der zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der verschiedenen Maßnahmen galt. Daher hat die Kommission alle Maßnahmen auf der Grundlage der geltenden Leitlinien der Gemeinschaft, d. h. in der am 17. Januar 2004 veröffentlichten Fassung <sup>(32)</sup>, im Einzelnen daraufhin geprüft, ob die geplanten steuerlichen Maßnahmen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind. Die neuen Leitlinien unterscheiden sich hinsichtlich der Beihilfen im Zusammenhang mit der steuerlichen Behandlung der Unternehmen <sup>(33)</sup> nicht wesentlich von den alten, mit Ausnahme der Behandlung der Bereederer im Auftrag Dritter. Betrafen die geprüften Maßnahmen möglicherweise auch andere Sektoren als den Seeverkehr, bezog sich die Kommission auf die gemeinschaftlichen Rechtstexte, die für staatliche Beihilfen in diesen Sektoren gelten.

### 5.3. Analyse der Maßnahmen im Zusammenhang mit der Pauschalbesteuerungsregelung

(119) Die Kommission nimmt zunächst die Bemerkungen zur Kenntnis, die von verschiedenen Beteiligten hinsichtlich der Notwendigkeit geäußert wurden, das förmliche Prüfverfahren auf die Anwendung steuerlicher Maßnahmen auf den Baggersektor auszuweiten. Sie weist darauf hin, dass auf diesen Aspekt des Programmgesetzes in der vorliegenden Entscheidung nicht eingegangen werden kann, da er nicht Gegenstand der Entscheidung über die Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens war. Die Kommission hatte in der Tat in ihrer Entscheidung über die Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens befunden, dass die im Programmgesetz vorgesehenen Bedingungen ausreichten, um alle

Schleppdienste, die nicht unter den Begriff des Seeverkehrs fallen, von den steuerlichen Vorteilen auszunehmen. Diese Einschätzung wurde von verschiedenen Beteiligten angezweifelt, die allerdings in der Entscheidung vom 19. März 2003 nicht aufgefordert worden waren, zu diesem Aspekt des Programmgesetzes Stellung zu nehmen. Die Kommission beabsichtigt, auf diesen Aspekt des Programmgesetzes in einer anderen Entscheidung anhand einer umfangreicheren Studie über die Auswirkungen des Programmgesetzes auf den Schleppdienstsektor in Belgien einzugehen.

(120) Unter Berücksichtigung der von den verschiedenen Beteiligten übermittelten Stellungnahmen und der Bemerkungen der belgischen Regierung prüft die Kommission im Einzelnen die sieben Punkte, hinsichtlich derer sie am 19. März 2003 das förmliche Prüfverfahren eingeleitet hat.

#### 5.3.1. Satz für Schiffe über 40 000 Tonnen

(121) Die Kommission stellt zunächst fest, dass die belgische Regierung sich verpflichtet hat, den Satz von 0,05 EUR nicht anzuwenden, solange die Kommission nicht in einem förmlichen Prüfverfahren festgestellt hat, dass er mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist. Diese Maßnahme wurde also nicht durchgeführt.

(122) Weiter stellt die Kommission fest, dass in keiner der tonnageabhängigen Pauschalbesteuerungsregelungen, die sie zuvor genehmigt hatte, eine besondere Behandlung von Schiffen mit sehr großer Tonnage vorgesehen war und dass die Leitlinien der Gemeinschaft einen Ermessensspielraum hinsichtlich der zulässigen Höhe der Pauschalbesteuersätze offenlassen. Die Kommission verfügt nicht über genügend Erfahrung mit diesen Regelungen, um beurteilen zu können, ob die Sätze so attraktiv waren, dass sie einen Anreiz für die Reeder darstellten, Schiffe mit großer Tonnage, auf die der Satz von 0,05 EUR abzielt, aus einem Drittlandsregister in ein Gemeinschaftsregister zurückzuführen.

(123) Die Kommission hält die von der belgischen Regierung geplante Anwendung des Sondersatzes von 0,05 EUR auch auf Schiffe über 40 000 Tonnen, die bereits eine Gemeinschaftsflagge führen, für mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar. Die Leitlinien der Gemeinschaft zielen vor allen Dingen darauf ab, die Gemeinschaftsflotte zu stärken und so insbesondere Arbeitsplätze in der Gemeinschaft zu schaffen, sowie unter anderem sicherzustellen, dass die Schiffe den Sicherheitsvorschriften der Gemeinschaft unterliegen. Dieses Ziel ist logischerweise erfüllt, wenn sich das Schiff bereits unter der Flagge eines Mitgliedsstaats befindet.

(124) Außerdem muss vermieden werden, dass die Reeder versuchen, den Satz von 0,05 EUR dennoch in Anspruch zu nehmen, wenn sie ihre Schiffe aus einem Gemeinschaftsregister unter die belgische Flagge zurückzuführen, indem sie

<sup>(32)</sup> Siehe Fußnote 4.

<sup>(33)</sup> Siehe Abschnitt 3.1 der Leitlinien der Gemeinschaft.

sie vorübergehend in einem Drittland registrieren. Damit sichergestellt ist, dass die Einführung des Satzes von 0,05 EUR nicht zu Umflaggungen innerhalb der Gemeinschaft führt, hält es die Kommission für erforderlich, vorzuschreiben, dass Schiffe, die aus einem Drittlandsregister unter die belgische Flagge zurückgeflaggt werden, zuvor mindestens fünf Jahre lang unter einer Drittlandsflagge registriert gewesen sein müssen. So könnte das in den Leitlinien der Gemeinschaft vorgegebene Ziel erreicht werden, von Gemeinschaftsreedern kontrollierte Schiffe, die in einem Drittland registriert sind, in ein Gemeinschaftsregister zurückzuflaggen, ohne dabei Gefahr zu laufen, dass der Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt wird.

- (125) Die Kommission hält daher die Einführung des in Artikel 119 Paragraph 1 des Programmgesetzes vom 2. August 2002 vorgesehenen Satzes von 0,05 EUR je Tranche von 100 Tonnen über 40 000 Tonnen hinaus für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, sofern die betreffenden Schiffe neu sind oder während mindestens der letzten fünf Jahre unter einer Drittlandsflagge registriert waren. Ist diese Bedingung nicht erfüllt, ist die Maßnahme nach Ansicht der Kommission nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar. Ohne eine solche Garantie besteht nämlich ein hohes Risiko, dass der genannte Satz von 0,05 EUR zu Wettbewerbsverzerrungen im innergemeinschaftlichen Handel führt.

### 5.3.2. Einbeziehung der Gewinne aus bestimmten Tätigkeiten in die Pauschalbesteuerungsregelung

- (126) Die Kommission stellt zunächst fest, dass die Tätigkeiten, die Gegenstand des förmlichen Prüfverfahrens waren, einer Liste entnommen sind, die die belgische Regierung mit ihrem Antwortschreiben vom 5. Dezember 2002 vorgelegt hat. Wie die belgische Regierung in ihrem Schreiben vom 7. Mai 2003 ausgeführt hat, orientierte sich Belgien bei der Erstellung dieser nicht erschöpfenden Liste am OECD-Musterabkommen auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen sowie an den Tonnagesteuerregelungen der Niederlande und des Vereinigten Königreichs.

- (127) Die Kommission stellt fest, dass die Liste der Tätigkeiten, die Gegenstand des Verfahrens waren, sowohl Tätigkeiten umfasst, die Einkünfte bewirken und für die geklärt werden muss, ob sie beihilfefähig sind oder nicht, aber auch Tätigkeiten, für die den Reedern ausschließlich Aufwendungen entstehen, für die diese Frage irrelevant ist. Die letztgenannten Tätigkeiten stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit Seeverkehrstätigkeiten, und es ist daher nur logisch, dass die durch sie verursachten Kosten in die Berechnung der der Pauschalbesteuerung unterliegenden Gewinne eingehen, unter anderem damit diese Kosten nicht von den für nicht beihilfefähige Tätigkeiten berechneten Gewinnen in Abzug gebracht werden können.

### 5.3.2.1. Nebentätigkeiten und vorübergehende Tätigkeiten

- (128) Hinsichtlich der Nebentätigkeiten und vorübergehenden Tätigkeiten, „die die Gesellschaft wahrnimmt, um die für die Haupttätigkeit der Gesellschaft zugewiesenen Personalressourcen und Vermögenswerte voll auszuschöpfen, sofern diese Tätigkeiten im Vergleich zu der Haupttätigkeit nur eine sehr geringe Rolle spielen“, merkt die Kommission an, dass die belgische Regierung keinen Nachweis dafür vorgelegt hat, dass solche Tätigkeiten unbedingt erforderlich sind oder in unmittelbarem Zusammenhang mit den Seeverkehrstätigkeiten stehen. Sie hat auch nicht erläutert, in welchem Maße und unter welchen Bedingungen bestimmte Tätigkeiten, die ihrer Art nach nicht beihilfefähig sind, auf diese Weise bei der Berechnung der Pauschalsteuer berücksichtigt werden könnten.
- (129) Die Kommission vertritt daher die Ansicht, dass solche Tätigkeiten, die nicht einer Kategorie von beihilfefähigen Tätigkeiten zugeordnet werden können, als nicht beihilfefähig zu betrachten sind. Sie weist auf den kohärenten Ansatz hin, den sie in ihren jüngsten Entscheidungen in Bezug auf nicht beihilfefähige Tätigkeiten verfolgt hat, um jeden Missbrauch bei der Anwendung von Regelungen zugunsten des Seeverkehrs zu verhindern.
- (130) Die Kommission vertritt außerdem die Ansicht, dass aufgrund des Fehlens deutlich abgesteckter Grenzen und klarer Regeln für die Berücksichtigung dieser Nebentätigkeiten und vorübergehenden Tätigkeiten eine erhebliche Gefahr besteht, dass die ursprüngliche Zielsetzung der Regelung verfälscht wird.

- (131) Aus diesen Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Einbeziehung dieser Tätigkeiten in die Pauschalbesteuerungsregelung mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar ist.

### 5.3.2.2. Verkauf von Produkten, die nicht für den Gebrauch an Bord bestimmt sind

- (132) Hier ist zu prüfen, ob der Verkauf von Produkten, die nicht für den Verbrauch an Bord bestimmt sind, wie beispielsweise Luxusartikel, und die Erbringung von Dienstleistungen, die in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Seeverkehr stehen, wie Wetten, Tischspiele und Casinos, sowie Ausflüge für die Fahrgäste, als beihilfefähig betrachtet werden können.
- (133) Bei ihren vorhergehenden Entscheidungen hat es sich die Kommission im Hinblick auf die Aufrechterhaltung ausgeglichener Wettbewerbsbedingungen innerhalb der Gemeinschaft, wie es den Zielen der Leitlinien der Gemeinschaft entspricht, zum Grundsatz gemacht, in die Pauschalbesteuerungsregelungen nicht den Verkauf von

Artikeln oder die Erbringung von Dienstleistungen einzu- beziehen, die nicht unmittelbar mit der Beförderung von Fahrgästen im Seeverkehr in Zusammenhang stehen. Sie war der Ansicht, dass der Verkauf von Luxusartikeln sowie Wetten, Tischspiele und Casinos an Bord von Schiffen, für die die Steuerregelung in Anspruch genommen werden kann, nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Beförderung von Fahrgästen im Seeverkehr stehen können und dass diese Tätigkeiten daher nicht beihilfefähig sein können. Dieser Logik folgend wurden solche Tätigkeiten ausdrücklich aus den Pauschalbesteuerungsregelungen Irlands<sup>(34)</sup>, Finnlands<sup>(35)</sup> und Frankreichs<sup>(36)</sup> ausgeschlossen.

- (134) Nach Ansicht der Kommission kann sich die belgische Regierung nicht auf Durchführungsbestimmungen für die Pauschalbesteuerungsregelung eines Mitgliedstaats berufen, wenn diese Texte nicht bei der Kommission notifiziert wurden und in der Entscheidung der Kommission zur Genehmigung der betreffenden Regelung nicht erwähnt werden. Ein Mitgliedstaat kann, anders gesagt, vermeintlich oder tatsächlich rechtswidrige Beihilfen, die in einem anderen Mitgliedstaat gewährt werden, nicht als Argument dafür anführen, dass analoge Beihilfen auf seinem eigenen Hoheitsgebiet mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind.
- (135) Angesichts dessen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Einbeziehung des Verkaufs von nicht für die Nutzung an Bord bestimmten Produkten und Dienstleistungen in die Pauschalbesteuerungsregelung mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar ist.

### 5.3.2.3. Werbung und Marketing

- (136) Hier muss unterschieden werden, ob die Werbe- und Marketingtätigkeiten für den Reeder Ausgaben (Erbringung der Leistung durch einen Dritten) oder Einkünfte (Erbringung der Leistung durch den Reeder) bedeuten.
- (137) Handelt es sich um Ausgaben im Zusammenhang mit dem Seeverkehr (Ausgaben für Werbung und Marketing für Tätigkeiten des Seeschiffahrtsunternehmens selbst), müssen Werbung und Marketing bei der Pauschalbesteuerungsregelung berücksichtigt werden. Werbung und Marketing stellen in diesem Fall beihilfefähige Tätigkeiten dar, weil dem Seeschiffahrtsunternehmen daraus keine Einkünfte entstehen.
- (138) Erwirtschaftet dagegen das Seeschiffahrtsunternehmen durch die Werbe- und Marketingtätigkeiten Einkünfte, ist zu prüfen, ob sie in unmittelbarem Zusammenhang mit der Tätigkeit des Seeverkehrs stehen. Beispielsweise ist die

Kommission mit Blick auf die Leitlinien der Gemeinschaft der Ansicht, dass die Pauschalbesteuerungsregelung ausschließlich für solche Tätigkeiten in Anspruch genommen werden kann, die unmittelbar mit dem Seeverkehr zusammenhängen, und nicht für Tätigkeiten, bei denen keine Verbindung zum Seeverkehr besteht. Der Verkauf von Werbeflächen an Bord von Fahrgastschiffen stellt eine normale Tätigkeit eines Unternehmens dar, das Fahrgäste im Seeverkehr befördert. In einem solchen Fall kann die Einbeziehung dieser Tätigkeit in die Pauschalbesteuerungsregelung als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar betrachtet werden. Stellen dagegen die Werbe- und Marketingtätigkeiten Nebentätigkeiten des Seeschiffahrtsunternehmens dar, die in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit seinen Seeverkehrsdienstleistungen stehen, können sie nach Ansicht der Kommission nicht als beihilfefähig gelten.

### 5.3.2.4. Kurzfristige Anlagen von Betriebsvermögen

- (139) Wie bei jedem Handelsunternehmen gehören kurzfristige Anlagen von Betriebskapital in einem Seeschiffahrtsunternehmen zum normalen Finanzmanagement. Solche Einkünfte können für die Seeschiffahrtsunternehmen, deren Tätigkeiten stark saisonabhängig sind, eine relativ große Rolle spielen.
- (140) Der Einsatz von Barmitteln für kurzfristige Anlagen in Geldmarktinstrumente ist eine normale Tätigkeit, die unmittelbar mit der Haupttätigkeit des Seeschiffahrtsunternehmens verbunden ist. Daher sind nach Ansicht der Kommission diese Einkünfte beihilfefähig, soweit sie dem Finanzprodukt des Barvermögens des Seeschiffahrtsunternehmens aus beihilfefähigen Tätigkeiten entsprechen. Für Finanzprodukte, die sich aus besonderen flüssigen Mitteln des Seeschiffahrtsunternehmens, langfristigen Anlagen oder nicht beihilfefähigen Tätigkeiten ergeben, kann dagegen nach Ansicht der Kommission die Pauschalbesteuerung nicht in Anspruch genommen werden.
- (141) Die Kommission hält also die Einbeziehung kurzfristiger Anlagen von Betriebsvermögen für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, soweit diese Einkünfte den Finanzprodukten des normalen Betriebskapitals des Seeschiffahrtsunternehmens aus beihilfefähigen Tätigkeiten entsprechen.

### 5.3.2.5. „Ship Brokerage“ für eigene Schiffe

- (142) Die Tätigkeit der „Ship Brokerage“ besteht darin, in einem Hafen Ladungen für einen Reeder zu suchen und dessen Interessen zu vertreten. „Ship Brokerage“ für eigene Rechnung bedeutet, in einem Hafen zusätzliche Ladungen zu suchen, um die Ladekapazität eigener Schiffe auszuschöpfen.

<sup>(34)</sup> Entscheidung der Kommission vom 11. Dezember 2002, Beihilfe N 504/02. Siehe insbesondere Randnummer 29.

<sup>(35)</sup> Entscheidung der Kommission vom 16. Oktober 2002, Beihilfe N 195/02. Siehe insbesondere Abschnitt 2.8.2.

<sup>(36)</sup> Entscheidung der Kommission vom 13. Mai 2003, Beihilfe N 737/02. Siehe insbesondere Randnummer 26.

(143) Die belgische Regierung macht geltend, dass sie sich auf die Begründung des niederländischen Gesetzes zur Einführung der tonnageabhängigen Pauschalbesteuerungsregelung<sup>(37)</sup> gestützt hat. Die Kommission weist darauf hin, dass sie dieses Argument nicht als Nachweis dafür gelten lassen kann, dass diese Tätigkeit beihilfefähig ist.

(144) Sie stellt jedoch fest, dass dem Seeschiffahrtsunternehmen aus dieser Tätigkeit keine Einnahmen entstehen, da sie eine normale Tätigkeit für einen Reeder darstellt, der bestrebt ist, seine Schiffe maximal auszulasten. Diese Tätigkeit bewirkt bei den vorhandenen Kunden des Reeders keine Wertschöpfung, das heißt keinen Umsatz, und sie wird von Kunden, die für zusätzliche Ladungen neu gewonnen wurden, nicht besonders vergütet. Es handelt sich um die normale Tätigkeit eines Reeders, der bemüht ist, seine Vermögenswerte Gewinn bringend zu verwenden.

(145) Aus den genannten Gründen befindet die Kommission, dass die Einbeziehung der „Ship Brokerage“ für eigene Rechnung in die Pauschalbesteuerungsregelung mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.

#### 5.3.2.6. Veräußerung von Elementen des Betriebsvermögens

(146) Die Veräußerung von Elementen des Betriebsvermögens, wie für eigene Rechnung genutzten Ausrüstungen für das Löschen und Laden der betriebenen Schiffe, kann aus den gleichen Gründen als unmittelbar mit dem Seeverkehr zusammenhängende Tätigkeit betrachtet werden, aus denen die Pauschalbesteuerungsregelung üblicherweise auch für Veräußerungsgewinne beim Verkauf von Schiffen gilt, wenn sie pro rata temporis im Rahmen der Pauschalbesteuerungsregelung wieder angelegt werden.

(147) Dies gilt jedoch nicht für Veräußerungsgewinne bei Büroimmobilien, die naturgemäß nicht für den Seeverkehr bestimmt sind. Solche Vermögenswerte können auch von jeder anderen Art Unternehmen genutzt werden. Betrifft die Veräußerung nicht ein Gut, das naturgemäß für den Seeverkehr bestimmt ist, können die Veräußerungsgewinne nicht in die Pauschalbesteuerung einbezogen werden.

(148) Die Einbeziehung von Veräußerungsgewinnen aus dem Verkauf von Gütern, die naturgemäß für den Seeverkehr bestimmt sind, ist daher mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

#### 5.3.2.7. Schlussfolgerungen zur Beihilfefähigkeit der verschiedenen geprüften Tätigkeiten

(149) Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass die Einbeziehung der folgenden Tätigkeiten in die Pauschalbesteuerungsregelung mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar ist:

- Nebentätigkeiten und vorübergehende Tätigkeiten;
- Verkauf von Waren, die nicht für den Verbrauch an Bord bestimmt sind, wie beispielsweise Luxusartikel, und Erbringung von Dienstleistungen, die in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Seeverkehr stehen, wie Wetten, Tischspiele und Casinos, sowie Ausflüge für die Fahrgäste;
- Investitionen, deren Erträge keine Einkünfte aus dem Betriebskapital des Unternehmens sind;
- Werbung und Marketing, sofern es sich nicht um den Verkauf von Werbeflächen an Bord beihilfefähiger Schiffe handelt;
- „Ship Brokerage“ für Schiffe Dritter;
- Veräußerung von Elementen des Betriebsvermögens, die naturgemäß nicht für den Seeverkehr bestimmt sind.

(150) Dagegen hält die Kommission die Einbeziehung der folgenden Tätigkeiten in die Pauschalbesteuerungsregelung für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar:

- kurzfristige Anlagen von Betriebsvermögen, sofern die Erträge Einkünfte aus dem Betriebskapital des Unternehmens sind;
- Werbung und Marketing, sofern es sich um den Verkauf von Werbeflächen an Bord beihilfefähiger Schiffe handelt;
- „Ship Brokerage“ für eigene Schiffe;
- Veräußerung von Elementen des Betriebsvermögens, die naturgemäß für den Seeverkehr bestimmt sind.

#### 5.3.3. Steuerliche Absetzung von Verlusten aus anderen Bereichen

(151) Die Kommission erinnert daran, dass sie in ihren vorhergehenden Entscheidung auf der Einführung von Maßnahmen zur Bekämpfung des Missbrauchs („ring-fencing“) bestanden hat, die verhindern sollen, dass für nicht beihilfefähige Tätigkeiten Vergünstigungen in Anspruch genommen werden können, die ursprünglich nur für den Seeverkehr gedacht waren. Solche einschränkenden Maßnahmen sind unbedingt erforderlich, um zu verhindern, dass Mechanismen zum Schutz des Seeverkehrsgewerbes der Gemeinschaft ihre Glaubwürdigkeit und damit ihre sich aus dem Gemeinschaftsrecht ergebende Berechtigung verlieren, wenn sie auf Tätigkeiten ausgeweitet werden, die nicht dem gleichen internationalen Wettbewerbsdruck ausgesetzt sind wie der Seeverkehr.

<sup>(37)</sup> Siehe Fußnote 29.

- (152) Daher ist es nach Ansicht der Kommission äußerst wichtig, bei der jeweiligen Besteuerung buchmäßig auch weiterhin streng zwischen beihilfefähigen und nicht beihilfefähigen Tätigkeiten zu trennen. Die Kommission hat darauf geachtet, dass diesem Grundsatz auch bei den anderen von ihr genehmigten Pauschalbesteuerungsregelungen Rechnung getragen wurde.
- (153) Die belgische Regierung konnte nicht nachweisen, dass es für die Berechnung der steuerpflichtigen Gewinne erforderlich war, die Trennung zwischen den verschiedenen maritimen Bereichen aufzuheben; dies gilt sowohl für den Seeverkehr als auch für die anderen betroffenen Sektoren.
- (154) Die Kommission kann das von der Union Royale des Armateurs Belges vorgebrachte Argument, die Unternehmen, die diese Trennung nicht praktizieren, würden benachteiligt<sup>(38)</sup>, nicht nachvollziehen. Die belgische Regierung hat sich nämlich in ihrem Schreiben vom 5. September 2002 verpflichtet, dafür zu sorgen, dass ein Unternehmen, das gleichzeitig sowohl beihilfefähige als auch nicht beihilfefähige Tätigkeiten ausübt, eine getrennte Buchführung einführen muss. Diese Verpflichtung ist für die Kommission eine Garantie, dass dem Grundsatz der buchmäßigen Trennung zwischen beihilfefähigen und nicht beihilfefähigen Tätigkeiten Rechnung getragen wird. Den von der Union royale angeführten Fall dürfte es also gar nicht geben.
- (155) Da ihrer Ansicht nach die Aufrechterhaltung einer strengen buchmäßigen Trennung zwischen beihilfefähigen und nicht beihilfefähigen Tätigkeiten unbedingt erforderlich ist, hält die Kommission Artikel 120 Paragraph 2 des Programmgesetzes, nach dem Verluste in anderen, normal besteuerten Unternehmensbereichen von der Pauschalsteuer abgesetzt werden können, für mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.
- 5.3.4. *Ermäßigungen für Schiffe, die weniger als zehn Jahre alt sind*
- (156) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass die belgische Regierung neue Schiffe begünstigen möchte, um den Aufbau einer sichereren und umweltfreundlicheren Flotte zu unterstützen. Sie stellt jedoch fest, dass keine der in den anderen Mitgliedstaaten geltenden von der Kommission genehmigten tonnageabhängigen Pauschalbesteuerungsregelungen spezielle nach dem Alter des betreffenden Schiffes gestaffelte Sätze vorsieht.
- (157) Weiter stellt die Kommission fest, dass die von Belgien geplanten nominalen Sätze zwar das Besteuerniveau dem der in anderen Mitgliedstaaten geltenden Regelungen annähern, die die Kommission in der Vergangenheit genehmigt hat, dass dies jedoch nicht mehr der Fall ist, wenn Ermäßigungen von 25 % oder 50 % auf die neuesten Schiffe Anwendung finden. Die Einführung dieser Ermäßigungen würde die Besteuerung in Belgien gegenüber den in den übrigen Mitgliedstaaten bereits geltenden Regelungen äußerst attraktiv machen.
- (158) Die Kommission war in ihren vorhergehenden Entscheidungen bemüht, die Pauschalbesteuerungsregelungen hinsichtlich gemeinsamer Kriterien und stark angenäherter Steuersätze möglichst einheitlich zu gestalten, wie aus Tabelle 1 hervorgeht. Die Tatsache, dass in den Leitlinien der Gemeinschaft nicht festgelegt ist, ob eine positive Diskriminierung zugunsten neuer Schiffe möglich ist oder nicht, entzieht der Kommission nicht ihren Entscheidungsspielraum bei der Feststellung, welche Maßnahmen den Wettbewerb in einem Ausmaß verzerren können, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Nach Ansicht der Kommission kann durch die Einführung von Ermäßigungen für Schiffe, die zwischen null und zehn Jahren alt sind, das bisher erzielte Gleichgewicht zwischen den Mitgliedstaaten, die eine Pauschalbesteuerungsregelung eingeführt haben, gestört werden. Die Kommission vertritt daher den Standpunkt, dass es im gemeinsamen Interesse liegt, nicht zuzulassen, dass sich bestimmte Pauschalbesteuerungsregelungen zu weit von den Charakteristika der zuvor genehmigten Regelungen entfernen und beispielsweise neue Schiffe begünstigen.
- (159) Die Kommission ist der Meinung, dass zusätzliche Vergünstigungen für die neuesten Schiffe nicht erforderlich sind, um zu den Zielsetzungen der Leitlinien der Gemeinschaft beizutragen.
- (160) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die in Artikel 119 Paragraph 2 des Programmgesetzes vorgesehenen Ermäßigungen nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind.
- 5.4. Analyse der Maßnahmen, die nicht Teil der Pauschalbesteuerungsregelung für den Seeverkehr sind**
- 5.4.1. *Beschleunigte Abschreibung für Schiffe, die nicht für den Seeverkehr bestimmt sind*
- (161) Die Kommission erinnert zunächst daran, dass es sich hier um eine Beihilfe im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag handelt, da die Maßnahme eine Ausnahme von den Artikeln 61 bis 64 des belgischen Einkommensteuergesetzbuchs 1992 darstellt, in denen die beschleunigte Abschreibung geregelt ist, und noch günstigere Abschreibungsbedingungen bietet als in diesen Artikeln vorgesehen.
- (162) Die Kommission stellt fest, dass die Leitlinien der Gemeinschaft beschleunigte Abschreibungen zugunsten des Seeverkehrs nicht untersagen. Sie ist allerdings der Ansicht, dass es sich bei der fraglichen Regelung um eine bestehende Beihilfe im Sinne des Artikels 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 handelt.

<sup>(38)</sup> Siehe unter 3.1, Randnummer 70.

(163) Außerhalb des Seeverkehrs gestatten die einschlägigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften in den verschiedenen Sektoren, die von dieser Senkung der Eintragungsgebühr betroffen sein können, wie der Fischerei <sup>(39)</sup> oder der Binnenschifffahrt <sup>(40)</sup>, die Gewährung solcher Beihilfen nicht.

(164) Die Kommission ist der Auffassung, dass ihre Entscheidung vom 19. März 2003 über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens als Aufforderung an Belgien zu betrachten ist, seine Bemerkungen zu Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 vorzulegen.

(165) Angesichts des nicht gerechtfertigten Vorteils, den diese Regelung den Schiffen verschafft, die nicht für beihilfefähige Tätigkeiten eingesetzt werden, hält es die Kommission für erforderlich, Belgien in diesem Fall zweckdienliche Maßnahmen gemäß Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 vorzuschlagen. Daher schlägt die Kommission im Rahmen dieser Entscheidung Belgien folgende zweckdienliche Maßnahmen vor: Belgien schafft bis zum 30. Juni 2005 die in Artikel 121 des Programmgesetzes vorgesehene Abschreibungsmöglichkeit für alle Schiffe ab, die nicht für beihilfefähige Tätigkeiten eingesetzt werden. Belgien teilt der Kommission bis zum 31. Dezember 2004 seinen Beschluss mit, die genannten zweckdienlichen Maßnahmen zu ergreifen.

5.4.2. *Senkung der Eintragungsgebühr bei der Aufnahme von Schiffshypotheken für Schiffe, die nicht für den Seeverkehr bestimmt sind*

(166) Wie im Falle der zuvor geprüften Maßnahme gestatten außerhalb des Seeverkehrs die einschlägigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften in den verschiedenen Sektoren, die von dieser Senkung der Eintragungsgebühr betroffen sein können, wie der Fischerei <sup>(41)</sup> oder der Binnenschifffahrt, die Gewährung solcher Beihilfen nicht.

(167) Solche Investitionsbeihilfen können zwar, wie in der Entscheidung der Kommission vom 19. März 2003 festgestellt, im Rahmen der Leitlinien der Gemeinschaft zugelassen werden, doch gilt dies nicht für Schiffe, die naturgemäß nicht für den Seeverkehr bestimmt sind (Schlepper, Baggerschiffe, Binnenschiffe, usw.). Nach Ansicht der Kommission stellt daher die Senkung oder Abschaffung der Eintragungsgebühr bei der Aufnahme von Schiffshypotheken für Schiffe, die nicht für den Einsatz im Seeverkehr bestimmt sind, eine staatliche Beihilfe dar, die mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar ist.

<sup>(39)</sup> Siehe Leitlinien für die Prüfung der einzelstaatlichen Beihilfen im Fischerei- und Aquakultursektor (Abl. C 19 vom 20.1.2001, S. 7).

<sup>(40)</sup> Siehe Fußnote 20.

<sup>(41)</sup> Siehe Fußnote 39.

5.4.3. *Pauschalbesteuerungsregelung zugunsten der Bereederer im Auftrag Dritter*

(168) Die Kommission stellt fest, dass kein anderer Beteiligter außer der Union Royale des Armateurs Belges zur Regelung zugunsten der Bereederer Stellung genommen hat, obwohl sie Gegenstand des am 19. März 2003 eingeleiteten Prüfverfahrens war.

(169) Die Kommission fragt sich, ob die Bereederer im Auftrag Dritter eine Tätigkeit des Seeverkehrs ausüben. Die Bereederung von Schiffen im Auftrag Dritter, in einigen Ländern auch „ship-management“ genannt, umfasst in Belgien die Stellung einer Mannschaft für ein Schiff und gegebenenfalls seine Ausstattung mit der erforderlichen Ausrüstung für die geplanten Seeverkehrstätigkeiten. Der Bereederer im Auftrag Dritter bietet dem Reeder oder dem Eigener eines Schiffs eine Dienstleistung an, er schließt aber keinerlei Beförderungsvertrag mit einem Verloader ab. Seine Tätigkeit kann daher nicht als Verkehrsdienstleistung betrachtet werden.

(170) Die am 17. Januar 2004 veröffentlichten neuen Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr sehen vor, dass Schiffsmanagementgesellschaften in Bezug auf jene Schiffe Vergünstigungen erhalten können, für die sie mit dem gesamten technischen und personellen Management betraut wurden <sup>(42)</sup>. Solche Gesellschaften können die Regelung nur in Anspruch nehmen, wenn sie uneingeschränkt für den Betrieb des Schiffs verantwortlich sind und alle nach dem ISM-Code <sup>(43)</sup> vorgeschriebenen Pflichten und Verantwortlichkeiten wahrnehmen. Die Kommission kann daher nur Beihilfen zugunsten von Bereederern genehmigen, die die in den neuen Leitlinien der Gemeinschaft festgelegten Bedingungen erfüllen.

(171) Hinsichtlich der Besteuerung von Bereederern im Auftrag Dritter nimmt die Kommission, gestützt auf einige von der belgische Regierung vorgelegte Zahlen, zur Kenntnis, dass bei gleicher Flottentonnage ein Bereederer, schon allein

<sup>(42)</sup> Siehe insbesondere Punkt 3.1 der Leitlinien der Gemeinschaft: „Es ist auch klarzustellen, dass zwar Schiffsmanagementgesellschaften mit Hauptsitz in der Gemeinschaft die natürlichen Begünstigten der obigen Steuerregelungen sind, dass aber auch bestimmte Schiffsmanagementgesellschaften mit Sitz in der Gemeinschaft von diesen Bestimmungen profitieren können. Schiffsmanagementgesellschaften bieten Schiffseignern verschiedene Dienste an, z. B. technische Überwachungen, Auswahl und Ausbildung von Besatzungen, Besatzungsmanagement und den Betrieb von Schiffen. Mitunter sind solche Gesellschaften sowohl mit dem technischen als auch mit dem Personalmanagement von Schiffen betraut. In diesem Fall handeln sie als klassische Schiffseigner, soweit es die Beförderungsleistungen betrifft. Zudem herrscht in diesem Sektor wie im Seeverkehr ein starker, zunehmender internationaler Wettbewerb. Deshalb scheint es sinnvoll, die Möglichkeit steuerlicher Vergünstigungen auf derartige Schiffsmanagementgesellschaften auszuweiten.“

<sup>(43)</sup> „ISM-Code“: Internationaler Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung, den die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) durch ihre Entschließung A.741(18) angenommen hat.

aufgrund der Tatsache, dass dem Reeder Kapitalkosten entstehen und dem Bereederer nicht, einen deutlich niedrigeren Umsatz hat als ein Reeder. Nach dem von der belgischen Regierung angeführten Beispiel besteht bei einem Schiff des Typs Very Large Crude Carrier (VLCC) hinsichtlich des Umsatzes zwischen einem Bereederer und einem Reeder ein Verhältnis von 1:100. Dem gleichen Beispiel zufolge wäre bei Anwendung der gleichen Pauschalbesteuerungssätze auf den Bereederer und auf den Reeder die steuerliche Belastung für den Bereederer erheblich höher als im Rahmen der normalen Körperschaftsteuer. Wenn sich diese Feststellung auf eine gründlichere Studie über das Verhältnis zwischen dem Umsatz der beiden betroffenen Berufe bei gleichwertigen Schiffen stützen könnte, wäre es tatsächlich unter Umständen logisch, dass für Bereederer niedrigere Steuersätze Anwendung finden als auf Reeder. Da eine solche Studie nicht vorliegt, kann die Kommission anhand der ihr derzeit vorliegenden Informationen in diesem Stadium kein Verhältnis von 1:10 bei den tonnageabhängigen Steuersätzen zwischen Reedern und Bereederern akzeptieren.

(172) Aufgrund dieser Erwägungen und der vorliegenden Informationen ist die Kommission der Ansicht, dass eine Pauschalbesteuerungsregelung zugunsten von Bereederern im Auftrag Dritter, auf der Grundlage der Tonnage der bereederten Flotte, mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist, sofern die auf die Tonnage bezogenen Sätze die gleichen sind, wie sie für Seeschiffahrtsunternehmen gelten, und wenn die Bereederer gleichzeitig für das technische und personelle Management der Schiffe zuständig sind, wie es die am 17. Januar 2004 veröffentlichten Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr vorschreiben.

## 6. SCHLUSSFOLGERUNGEN

(173) Abschließend befindet die Kommission hinsichtlich der im Programmgesetz vom 2. August festgelegten Pauschalbesteuerungsregelung zugunsten der Reeder:

- a) Die Einführung des Satzes von 0,05 EUR je Tranche von 100 Tonnen über 40 000 Tonnen hinaus (Artikel 119 Paragraph 1 des Programmgesetzes) ist mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, sofern die betreffenden Schiffe neu sind oder während mindestens der letzten fünf Jahre unter einer Drittlandsflagge registriert waren.
- b) Die Einbeziehung der Einkünfte aus folgenden Tätigkeiten in die Pauschalbesteuerungsregelung (Artikel 115 Paragraph 2 des Programmgesetzes) ist mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar:

- Nebentätigkeiten und vorübergehende Tätigkeiten;

- Verkauf von Produkten, die nicht für den Verbrauch an Bord bestimmt sind, wie beispielsweise Luxusartikel, und Erbringung von Dienstleistungen, die in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Seeverkehr stehen, wie Wetten, Tischspiele und Casinos, sowie Ausflüge für die Fahrgäste;

- kurzfristige Anlagen von Betriebsvermögen, sofern es sich nicht um laufende Einkünfte aus beihilfefähigen Tätigkeiten des Unternehmens handelt <sup>(44)</sup>;

- Werbung und Marketing, sofern es sich nicht um den Verkauf von Werbeflächen an Bord beihilfefähiger Schiffe handelt;

- „Ship Brokerage“ für Schiffe Dritter;

- Veräußerung von Elementen des Betriebsvermögens, die naturgemäß nicht für den Seeverkehr bestimmt sind.

c) Die Einbeziehung der Einkünfte aus folgenden Tätigkeiten in die Pauschalbesteuerungsregelung (Artikel 115 Paragraph 2 des Programmgesetzes) ist mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar:

- kurzfristige Anlagen von Betriebsvermögen, sofern es sich um Einkünfte aus beihilfefähigen Tätigkeiten des Unternehmens handelt <sup>(45)</sup>;

- Werbung und Marketing, sofern es sich um den Verkauf von Werbeflächen an Bord beihilfefähiger Schiffe handelt;

- „Ship Brokerage“ für eigene Schiffe;

- Veräußerung von Elementen des Betriebsvermögens, die naturgemäß für den Seeverkehr bestimmt sind.

d) Die Absetzung der Verluste aus anderen Geschäftszweigen, die im betreffenden Rechnungsjahr nicht gegen die Gewinne anderer Unternehmensbereiche aufgerechnet werden konnten, von der tonnageabhängig ermittelten Pauschalsteuer (Artikel 120 Paragraph 1 des Programmgesetzes) ist mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar;

<sup>(44)</sup> Die beihilfefähigen Tätigkeiten sind in Abschnitt 2.8.2, Randnummern 66 bis 75, der Entscheidung vom 19. März 2003 sowie unter Randnummer 173 Buchstabe c der vorliegenden Entscheidung beschrieben.

<sup>(45)</sup> Siehe Fußnote 44.

- e) Die bei der Ermittlung der Pauschalsteuer für Schiffe, die weniger als zehn Jahre alt sind (Artikel 119 Par. 2 des Programmgesetzes), zugrunde gelegten ermäßigten Sätze sind mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.
- (174) Diese steuerlichen Maßnahmen außerhalb der Pauschalbesteuerungsregelung zugunsten der Reeder sind nach Ansicht der Kommission mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar:
- die in Artikel 121 des Programmgesetzes vorgesehene besondere Abschreibung für alle Schiffe, die nicht für beihilfefähige Tätigkeiten eingesetzt werden;
  - die Senkung der Eintragungsgebühr bei der Aufnahme von Schiffshypotheken für Schiffe, die nicht für den Einsatz im Seeverkehr bestimmt sind.
- (175) Auf der Grundlage der ihr vorliegenden Informationen kann die Kommission die in Artikel 124 des Programmgesetzes vorgesehene Pauschalbesteuerungsregelung für Bereederer im Auftrag Dritter nicht als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar betrachten. Diese Einschätzung kann gegebenenfalls in einer künftigen Entscheidung der Kommission auf der Grundlage einer neuen Notifizierung und vollständigerer zweckdienlicher Informationen erneut geprüft werden.
- (176) Die Pauschalbesteuerungsregelung zugunsten von Bereederern im Auftrag Dritter ist dagegen nach Auffassung der Kommission mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, sofern die auf die Tonnage bezogenen Sätze die gleichen sind, wie sie für Seeschiffahrtsunternehmen gelten, und wenn die betreffenden Bereederer gleichzeitig für das technische und personelle Management der Schiffe zuständig sind, wie es die am 17. Januar 2004 veröffentlichten Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr vorschreiben.
- (177) Dieser Entscheidung ist unverzüglich nachzukommen; dies gilt auch hinsichtlich der Rückforderung eventuell rechtswidrig gewährter Einzelbeihilfen, ungeachtet der Möglichkeit, dass diese gegebenenfalls keine staatliche Beihilfe darstellen, weil nicht alle vier in Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag genannten Kriterien erfüllt sind, oder die Beihilfen aufgrund ihrer eigenen Charakteristika als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar eingestuft werden —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

Die im belgischen Programmgesetz vom 2. August 2002 vorgesehenen steuerlichen Maßnahmen, für die die Kommission mit der Entscheidung vom 19. März 2003 das förmliche Prüfverfahren eingeleitet hat, sind staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag.

#### Artikel 2

Die Einführung eines ermäßigten Satzes von 0,05 EUR je 100 Tonnen für die Tranche über 40 000 Tonnen hinaus im Rahmen der Pauschalbesteuerungsregelung zugunsten der Reeder ist mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, sofern die Schiffe über 40 000 Tonnen, auf die dieser Satz Anwendung findet, neu sind oder während der letzten fünf Jahre vor Anwendung der Pauschalbesteuerungsregelung unter der Flagge eines Drittlands fahren.

#### Artikel 3

(1) Einkünfte aus folgenden Tätigkeiten können nicht in die Pauschalbesteuerungsregelung einbezogen werden:

- a) Nebentätigkeiten und vorübergehende Tätigkeiten;
- b) Verkauf von Produkten, die nicht für den Verbrauch an Bord bestimmt sind, wie beispielsweise Luxusartikel, und Erbringung von Dienstleistungen, die in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Seeverkehr stehen, wie Wetten, Tischspiele und Casinos, sowie Ausflüge für die Fahrgäste;
- c) kurzfristige Anlagen von Betriebsvermögen, sofern es sich nicht um laufende Einkünfte aus beihilfefähigen Tätigkeiten des Unternehmens handelt;
- d) Werbung und Marketing, sofern es sich nicht um den Verkauf von Werbeflächen an Bord beihilfefähiger Schiffe handelt;
- e) „Ship Brokerage“ für Schiffe Dritter;
- f) Veräußerung von Elementen des Betriebsvermögens, die naturgemäß nicht für den Seeverkehr bestimmt sind.

Die Einbeziehung dieser Tätigkeiten in die Pauschalbesteuerungsregelung zugunsten der Reeder ist mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

(2) Einkünfte aus folgenden Tätigkeiten können in die Pauschalbesteuerungsregelung einbezogen werden:

- a) kurzfristige Anlagen von Betriebsvermögen, sofern es sich um laufende Einkünfte aus beihilfefähigen Tätigkeiten des Unternehmens handelt;
- b) Werbung und Marketing, sofern es sich um den Verkauf von Werbeflächen an Bord beihilfefähiger Schiffe handelt;
- c) „Ship Brokerage“ für eigene Schiffe;
- d) Erträge aus der Veräußerung von Elementen des Betriebsvermögens, die ihrer Natur gemäß für den Seeverkehr bestimmt sind.

Die Einbeziehung dieser Tätigkeiten in die Pauschalbesteuerungsregelung zugunsten der Reeder ist, sofern die in diesem Absatz genannten Voraussetzungen erfüllt sind, mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

#### Artikel 4

Die Absetzung der Verluste aus anderen Geschäftszweigen, für die keine Pauschalbesteuerungsregelung gilt, von der tonnageabhängig ermittelten Pauschalsteuer für Reeder ist mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

#### Artikel 5

Ermäßigte Steuersätze im Rahmen der Pauschalbesteuerung zugunsten der Reeder für Schiffe, die weniger als zehn Jahre alt sind, sind mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

#### Artikel 6

Die Anwendung der Regelung für die beschleunigte Abschreibung auf Schiffe, die naturgemäß nicht für den Seeverkehr bestimmt sind, ist mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

Als zweckdienliche Maßnahme wird vorgeschlagen, dass Belgien bis zum 30. Juni 2005 die Abschreibungsmöglichkeit für alle Schiffe abschafft, die naturgemäß nicht für den Seeverkehr bestimmt sind.

Belgien teilt der Kommission bis zum 31. Dezember 2004 seinen Beschluss mit, die genannten zweckdienlichen Maßnahmen zu ergreifen.

#### Artikel 7

Die Senkung oder Abschaffung der Eintragungsgebühr bei der Aufnahme von Schiffshypothesen für Schiffe, die naturgemäß

nicht für den Einsatz im Seeverkehr bestimmt sind, ist mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

#### Artikel 8

Die tonnageabhängige Pauschalbesteuerung für die Bereederung im Auftrag Dritter ist mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, sofern die Bereederer gleichzeitig für das technische und personelle Management der Schiffe zuständig sind, wie es in den geltenden Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr vorgesehen ist, und die auf die Tonnage bezogenen Sätze die gleichen sind, wie sie für Seeschiffahrtsunternehmen gelten.

#### Artikel 9

Belgien teilt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach der Bekanntgabe dieser Entscheidung die Maßnahmen mit, die zur Angleichung des Programmgesetzes vom 2. August 2002 an diese Entscheidung und gegebenenfalls hinsichtlich der Rückforderung mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbarer Beihilfen, die in Anwendung dieses Programmgesetzes widerrechtlich gewährt wurden, ergriffen wurden. Der Zinssatz ist gemäß der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission <sup>(46)</sup>, insbesondere gemäß den Artikeln 9, 10 und 11, zu berechnen.

#### Artikel 10

Diese Entscheidung ist an das Königreich Belgien gerichtet.

Brüssel, den 30. Juni 2004

Für die Kommission  
Loyola DE PALACIO  
Vizepräsidentin

(47) ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1.

**ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION****vom 7. Juli 2004****über die Beihilfen, die Frankreich zugunsten von Alstom gewährt hat***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2004) 2532)***(Nur der französische Text ist verbindlich)****(Text von Interesse für den EWR)**

(2005/418/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaften, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

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

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß den genannten Artikeln<sup>(1)</sup> und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahme,

in Erwägung nachstehender Gründe:

**I. DAS VERFAHREN**

(1) Nach dem Erscheinen von Presseartikeln im Sommer 2003 forderte die Kommission Frankreich auf, ihr Informationen über das von der staatlichen Kernenergieholding-Gesellschaft Areva für die Sparte Energieübertragung und -verteilung („Transport et Distribution“, im Folgenden „T & D“ genannt) des Industriekonzerns Alstom unterbreitete Kaufangebot sowie weitere Informationen über ein Maßnahmenpaket zugunsten des sich seinerzeit in großen finanziellen Schwierigkeiten befindenden Konzerns Alstom zu übermitteln.

(2) Mit Schreiben vom 8. und 14. August 2003 teilte Frankreich der Kommission mit, es habe am 2. August 2003 mit der Gruppe Alstom und 32 Banken eine Vereinbarung geschlossen, nach der dem französischen Konzern im Rahmen eines Plans zur Rettung und Umstrukturierung des vom Konkurs bedrohten Unternehmens Unterstützungsmaßnahmen gewährt werden sollen.

(3) Am 27. August 2003 teilte die Kommission Frankreich mit, dass sie erwäge, bezüglich einiger der von Frankreich angemeldeten Maßnahmen eine Aussetzungsanordnung zu erlassen. Am 28. August 2003 forderte die Kommission Auskünfte zu einer Reihe weiterer Maßnahmen an, die nicht Gegenstand des von Frankreich angemeldeten Pakets waren.

(4) Die Antworten Frankreichs auf die Schreiben der Kommission gingen am 4. September 2003 ein. Am 10. September 2003 beantragte Frankreich für die Beantwortung der Fragen der Kommission vom 28. August 2003 zu den Begleitmaßnahmen eine Fristverlängerung. Die Kommission lehnte diesen Antrag mit Schreiben vom 15. September 2003 ab.

(5) Im September 2003 fanden mehrere Besprechungen zwischen Frankreich und der Kommission statt, bei denen Frankreich der Kommission Arbeitsunterlagen vorlegte.

(6) Mit Beschluss vom 17. September 2003 leitete die Kommission wegen der gemeldeten Maßnahmen und der Begleitmaßnahmen das Prüfverfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag ein.

(7) Im Übrigen waren nach Auffassung der Kommission die Bedingungen erfüllt, um mit einer einstweiligen Anordnung die Beteiligung des französischen Staates am Kapital des Industriekonzerns Alstom sowie die Ausreichung eines nachrangigen Darlehens auszusetzen. Die Kommission beschloss daher, das für Wettbewerbsfragen zuständige Mitglied der Kommission zu ermächtigen, im Einvernehmen mit dem Präsidenten der Kommission eine Anordnung auf Aussetzung bestimmter Maßnahmen bis spätestens 22. September 2003 zu verabschieden und Frankreich zuzustellen, es sei denn, Frankreich verpflichtet sich öffentlich, sich gemäß den für staatliche Beihilfen geltenden Bestimmungen nicht ohne vorherige Genehmigung der Kommission an Finanzierungen zu beteiligen, die automatisch und unwiderruflich eine Beteiligung am Eigenkapital der Alstom-Gruppe bedeuten würden.

(8) Am 19. September 2003 übermittelte Frankreich der Kommission einen neuen Entwurf einer noch auszuhandelnden Vereinbarung zwischen Alstom, deren Gläubigerbanken und dem Staat, die an die Stelle der Vereinbarung vom 2. August 2003 treten sollte. Die Kommission nahm diesen Umstand mit Schreiben vom 22. September 2003 zur Kenntnis und wies Frankreich darauf hin, dass die von der Kommission am 17. September 2003 gestellten Bedingungen erfüllt seien und damit die mit der Ermächtigung angestrebte Aussetzungsanordnung nicht mehr zur Anwendung komme.

<sup>(1)</sup> ABl. C 269 vom 8.11.2003, S. 2 und S. 15.

- (9) Am 26. September 2003 wurde der Kommission die endgültige Vereinbarung mit dem Hinweis übermittelt, dass ihr die Einzelheiten des geänderten Plans zu einem späteren Zeitpunkt mitgeteilt würden.
- (10) Mit Beschluss vom 15. Oktober 2003 weitete die Kommission das förmliche Prüfverfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag auch auf die neuen gemeldeten Maßnahmen aus <sup>(2)</sup>.
- (11) Die Beschlüsse der Kommission vom 17. September und 15. Oktober 2003 wurden gemeinsam im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* mit der Aufforderung an die Beteiligten, sich zu den betreffenden Maßnahmen zu äußern, veröffentlicht <sup>(3)</sup>.
- (12) Mit Schreiben vom 31. Oktober 2003 forderte die Kommission Frankreich zur Übermittlung ergänzender Angaben auf. Am 11. November 2003 wies sie Frankreich schriftlich auf Verspätungen bei der Übermittlung der für die Prüfung erforderlichen Unterlagen hin.
- (13) Mit Schreiben vom 24. und 25. November 2003 übersandte Frankreich der Kommission erste Informationen über die Veräußerung des Geschäftsbereichs T & D von Alstom sowie über die Begleitmaßnahmen.
- (14) Nach einem Mahnschreiben vom 2. Dezember 2003 erhielt die Kommission am 5. Dezember 2003 ein Schreiben mit ergänzenden Angaben zu den Mitteilungen vom 8. August, 14. August und 26. September 2003 sowie die Antwort auf die ergänzenden Fragen der Kommission vom 31. Oktober 2003.
- (15) Mit Schreiben vom 3. Dezember 2003 wurde Frankreich aufgefordert, nähere Angaben zu den Begleitmaßnahmen zu machen.
- (16) Zwischen dem 3. und dem 8. Dezember 2003 gingen bei der Kommission 46 Stellungnahmen Beteiligter ein. Mit Schreiben vom 22. Dezember 2003 sowie 12. und 16. Januar 2004 wurden diese Stellungnahmen an Frankreich mit der Bitte um Stellungnahme weitergeleitet.
- (17) Für die Beantwortung der zusätzlichen Fragen der Kommission vom 3. Dezember 2003 beantragte Frankreich mit Schreiben vom 24. Dezember 2003 eine Fristverlängerung um 20 Werktage. Diesem Antrag gab die Kommission mit Schreiben vom 13. Januar 2004 statt.
- (18) Mit Schreiben vom 12. Januar 2004 teilte die Kommission Frankreich mit, dass sie im Rahmen einer Ausschreibung als unabhängigen Sachverständigen die Firma BearingPoint France SAS ausgewählt habe, die sie bei der Analyse des Umstrukturierungsplans von Alstom unterstützen soll.
- (19) Mit Schreiben vom 22. Januar 2004 beantragte Frankreich erneut eine Fristverlängerung um ungefähr einen Monat, um auf die Äußerungen der betroffenen Dritten eingehen zu können. Diesem Antrag gab die Kommission mit Schreiben vom 27. Januar 2004 statt.
- (20) Am 30. Januar 2004 wurde Frankreich um ergänzende Informationen insbesondere zum Umfang der Veräußerung des Geschäftsbereichs T & D von Alstom gebeten. Die Antwort hierauf erfolgte mit Schreiben vom 16. Februar 2004.
- (21) Am 11. Februar 2004 beantwortete Frankreich die Fragen der Kommission vom 3. Dezember 2003 zu den Begleitmaßnahmen. Da diese Angaben teilweise noch immer unvollständig waren, forderte die Kommission mit Schreiben vom 19. Februar 2004 von Frankreich noch genauere Angaben an, die ihr mit Schreiben vom 9. März 2004 übermittelt wurden.
- (22) Mit Schreiben vom 10. März 2004 wies die Kommission Frankreich darauf hin, dass sie noch immer auf die Kommentare Frankreichs zu den Stellungnahmen der Beteiligten warte, die es bis spätestens 1. März zugesagt hatte. Die Antwort Frankreichs, der Informationen über einige Änderungen des ursprünglichen Umstrukturierungsplans beigelegt waren, erfolgte mit Schreiben vom 15. März 2004.
- (23) In den Monaten April und Mai 2004 fanden mehrere Besprechungen zwischen Frankreich und der Kommission statt, bei denen es um eine Umgestaltung des ursprünglich von Frankreich vorgesehenen Finanzpakets sowie die zur Genehmigung der Beihilfen erforderlichen Abhilfemaßnahmen ging. Nach Abschluss dieser Gespräche übermittelte Frankreich der Kommission am 21. und 26. Mai 2004 zwei Schreiben, in denen eine Reihe von Verpflichtungszusagen bezüglich der fraglichen Maßnahmen gemacht und die Änderungen an den ursprünglich vorgesehenen Maßnahmen mitgeteilt wurden. Zusätzliche Informationen wurden der Kommission mit Schreiben vom 7., 9., 10., 18. und 25. Juni 2004 übermittelt.

## II. BESCHREIBUNG

### 1. Die Alstom-Gruppe

- (24) Die Alstom-Gruppe ist eine Aktiengesellschaft nach französischem Recht, deren Aktien an den Börsen von Paris, London und New York gehandelt werden. Im Geschäftsjahr 2002/2003 wies der Konzern einen Umsatz von 21,4 Mrd. EUR, ein negatives operationelles Ergebnis von 507 Mio. EUR und einen Nettoverlust von 1,38 Mrd. EUR aus. Am 31. März 2003 beschäftigte Alstom rund 110 000 Menschen in 70 Ländern, davon 62 000 in Europa.

<sup>(2)</sup> Beschluss der Kommission vom 15. Oktober 2003, Frankreich mitgeteilt mit Schreiben vom 15. Oktober 2003.

<sup>(3)</sup> Vgl. Fußnote 1.

- (25) Vor der Umstrukturierung war Alstom in der Konzeption, Herstellung und Wartung von Erzeugnissen und Systemen in vier Bereichen tätig: Energie (im Folgenden Sparte „Power“), Stromübertragung und -verteilung (im Folgenden Sparte „T & D“), Eisenbahnverkehr (im Folgenden Sparte „Verkehr“) und im Schiffbau (im Folgenden Sparte „Schifffahrt“):
- Im Geschäftsjahr 2002/2003 erwirtschaftete der Geschäftsbereich Power einen Umsatz von 10,9 Mrd. EUR und gab weltweit 46 000 Menschen Beschäftigung;
  - der größtenteils am 25. September 2003 an den französischen Konzern Areva veräußerte Geschäftsbereich T & D erbrachte vor seiner Veräußerung im Geschäftsjahr 2002/2003 mit 28 000 Beschäftigten einen Umsatz von 3,6 Mrd. EUR;
  - ebenfalls im Geschäftsjahr 2002/2003 verzeichnete der Geschäftsbereich Verkehr einen Umsatz von 5 Mrd. EUR und beschäftigte 28 500 Menschen;
  - der Geschäftsbereich Schifffahrt schließlich erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2002/2003 einen Umsatz von 1,5 Mrd. EUR und beschäftigte 4 500 Menschen.
- (26) Im Geschäftsjahr 2003/2004 belief sich der Umsatz von Alstom auf 16,7 Mrd. EUR; das entspricht im Vergleich zum Geschäftsjahr 2002/2003 einem Rückgang von 10 % auf vergleichbarer Basis. Ungeachtet eines positiven operationellen Ergebnisses von 300 Mio. EUR (Betriebsmarge von 1,8 %) stiegen die Nettoverluste von Alstom auf 1,86 Mrd. EUR, von denen 655 Mio. auf Umstrukturierungskosten und 460 Mio. auf die Finanzierungskosten entfallen.
- (27) Tabelle 1 gibt einen Überblick über die Entwicklung der operationellen Ergebnisse nach Geschäftsbereichen.

Tabelle 1

**Unternehmensdaten**

(Umsatz und operationelles Ergebnis in Mio. EUR)

	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004
Jahresumsatz	24 550	23 453	21 351	16 688
Operationelles Ergebnis	1 151	941	(507)	300
davon Strom	448	572	(690)	178
T & D	275	226	227	136
Verkehr	266	101	(24)	64
Schifffahrt	80	47	24	(19)
Corporate	(41)	(35)	(44)	(59)
Beschäftigte	143 014	118 995	109 671	78 811

**2. Die Schwierigkeiten von Alstom vor dem Umstrukturierungsplan**

- (28) Nach Auskunft Frankreichs sind die Probleme von Alstom auf mehrere Ursachen zurückzuführen. Zunächst einmal hat der Konzern unter der allgemeinen Konjunkturschwäche nach den Ereignissen des 11. September 2001 gelitten. Des Weiteren weist Frankreich darauf hin, dass sich durch die Liberalisierung bestimmter Märkte (insbesondere des Strommarktes und in geringerem Umfang auch des Schienenverkehrsmarktes) die Schwierigkeiten des Unternehmens weiter verschärft haben.
- (29) Ferner hat der Konzern unter den Folgen erheblicher technischer Probleme mit den vom schwedischen Konzern ABB erworbenen stationären Gasturbinen GT24 und GT26 zu leiden gehabt. Darüber hinaus hatte Alstom Schwierigkeiten mit im Vereinigten Königreich verkauften Zügen. Schließlich mangelte es dem Unternehmen in den Geschäftsjahren 2001/2002 und 2002/2003 an Aufträgen für den Bau von Kreuzfahrtschiffen, und es machte Verluste aufgrund des Konkurses von Renaissance Cruises.
- (30) Nachdem die Alstom-Gruppe ihre Schwierigkeiten eingestanden und Auskunft über die Höhe ihrer Verluste gegeben hatte, hatte sie ab dem Frühjahr 2003 mit einer tiefgreifenden Vertrauenskrise zu kämpfen. Die Auftragseingänge gingen zurück, da die Kunden nicht mehr sicher waren, ob das Unternehmen in den kommenden Jahren seinen Verpflichtungen auch nachkommen können würde. Die Lieferanten stellten strengere Zahlungsbedingungen und die Finanzinstitute beschlossen eine Senkung der Bürgschaftsbeträge für die bei Alstom eingegangenen Aufträge.
- (31) Als Folge der Ereignisse des 11. September 2001 zeigten außerdem mehrere Versicherungen gegenüber ihren Kunden eine geringere Risikobereitschaft; so wurden auch an Alstom strengere Bedingungen für die Gewährung von Bürgschaften gestellt. Um auf seinen Märkten auch weiterhin aktiv bleiben zu können, hängt Alstom von Sicherheiten für die reibungslose Abwicklung langfristiger Verträge ab. Ohne diese Sicherheiten kann Alstom keine neuen Aufträge übernehmen.

### 3. Der Umstrukturierungsplan

- (32) Im März 2002 wurde ein erster Plan zur Wiederbelebung der Geschäfte von Alstom beschlossen („Restore value“), aber nur teilweise umgesetzt. Ein zweiter Plan, der die ursprünglichen Projekte aufgriff, jedoch ehrgeizigere Ziele hatte, wurde im März 2003 beschlossen und im Januar 2004 geändert und ausgebaut. Dieser zweite Plan gilt als Umstrukturierungsplan für den Zeitraum zwischen den Geschäftsjahren 2002/2003 und 2005/2006. Er sieht drei Maßnahmenpakete vor: Veräußerungen mit dem Ziel einer verstärkten Ausrichtung der Aktivitäten des Konzerns auf sein Kerngeschäft, eine organisatorische Umstrukturierung und eine finanzielle Umstrukturierung.

#### Veräußerungen

- (33) Im ersten Maßnahmenpaket, also der verstärkten Ausrichtung der Aktivitäten des Konzerns auf sein Kerngeschäft, hat Alstom Unternehmensteile veräußert und damit den Konzernumsatz um 4,3 Mrd. EUR gesenkt (– 20 % im Vergleich zu 2002/2003) und die Zahl seiner Beschäftigten um 30 000 (– 27 %) verringert.

Im Einzelnen wurden folgende Veräußerungen vorgenommen:

- Im April 2003 wurde die Sparte Industrieturbinen an Siemens verkauft; diese Maßnahme erbrachte einen Nettozufluss von 950 Mio. EUR. Diese Sparte erwirtschaftete mit 6 000 Beschäftigten im Geschäftsjahr 2002/2003 einen Umsatz von 1,25 Mrd. EUR (rund 6 % des Gesamtumsatzes von Alstom) <sup>(4)</sup>;
- der Geschäftsbereich T & D (ohne die Sparte „Power Conversion“) wurde im September 2003 an Areva verkauft, wodurch ein Nettoerlös von 920 Mio. EUR entstand; dieser verkaufte Geschäftsbereich erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2002/2003 mit 24 000 Beschäftigten einen Umsatz von 3 Mrd. EUR (rund 14 % des Gesamtumsatzes von Alstom) <sup>(5)</sup>;
- für insgesamt 415 Mio. EUR wurden Immobilien veräußert (267 Mio. EUR bis März 2003 und 148 Mio. EUR zwischen März und August 2003); die Verhandlungen über weitere Verkäufe in Höhe von 50 Mio. EUR waren im Dezember 2003 noch nicht abgeschlossen.

<sup>(4)</sup> Von der Kommission mit Entscheidung vom 10. Juli 2003 genehmigter Verkauf; Sache COMP/M.3148, Siemens/Alstom — Gas- und Dampfturbinen (ABl. C 207 vom 3.9.2003, S. 25).

<sup>(5)</sup> Von der Kommission mit Entscheidung vom 19. Dezember 2003 genehmigter Verkauf; Sache COMP/M.3296, Areva/Alstom — Transmission et distribution (ABl. C 16 vom 22.1.2004, S. 34). Nach dieser Transaktion hat Areva ferner den Erwerb der Aktiva T & D von Alstom in Indien (die nicht Gegenstand der ersten Transaktion waren) für den Gesamtbetrag von 22,31 Mio. EUR vorgeschlagen.

#### Organisatorische Umstrukturierung

- (34) Das zweite Maßnahmenpaket umfasst eine organisatorische Umstrukturierung der Kerngeschäftsbereiche von Alstom in drei Sektoren, deren Gesamtumsatz sich im Geschäftsjahr 2005/2006 auf 16 Mrd. EUR belaufen dürfte:
- dem Sektor Power, bestehend aus dem Untersektor „Power Turbo-Systems“ (Gas- und Dampfturbinen) mit einem geschätzten Umsatz von 3,6 Mrd. EUR, dem Untersektor „Power Service“ mit einem geschätzten Umsatz von 3,1 Mrd. EUR und dem Untersektor „Power Environment“ (Kessel und Wasserturbinen) mit einem geschätzten Umsatz von 3,1 Mrd. EUR;
  - dem Sektor Verkehr mit einem geschätzten Umsatz von 5,5 Mrd. EUR;
  - dem Sektor Schifffahrt mit einem geschätzten Umsatz von 1 Mrd. EUR.

Zum Gesamtumsatz tragen auch die Sparte „Power Conversion“ (Umsatz von 0,5 Mrd. EUR), der Teil „Corporate“ (0,2 Mrd. EUR) und eine negative Berichtigung auf aggregierter Ebene („Corporate Buffer“) mit 1 Mrd. EUR bei.

- (35) In diesen einzelnen Sektoren werden folgende Umstrukturierungen vorgenommen:
- betriebliche Umstrukturierung der Untersektoren „Power Environment“ und „Power Turbo-Systems“ mit Verkleinerung oder Schließung bestimmter Standorte, hauptsächlich mit den Zielen Stellenabbau und sinnvollere geografische Verteilung der Standorte;
  - Aufgabe des Geschäftsbereichs Industrielle Dampfturbinen (IST) (Untersektor „Power Turbo-Systems“) und Stilllegung des französischen Standortes La Courneuve;
  - organisatorische Umstrukturierung des Sektors Verkehr mit Verkleinerung oder Schließung bestimmter Standorte sowie Stellenabbau;
  - Einschränkung der Geschäftstätigkeit im Sektor Schifffahrt nach der Anfang 2003 beschlossenen Schließung der Werft in Saint-Malo. Am Hauptstandort Saint-Nazaire soll die Beschäftigtenzahl durch Nutzung der Frühruhestandsregelung gesenkt werden.

- (36) Tabelle 2 gibt einen Überblick über die Folgen dieser Maßnahmen für die einzelnen Geschäftsbereiche in den drei betroffenen Geschäftsjahren (2003 bis 2006). In den Folgejahren dürften sich die aufgrund dieser Umstrukturierungsmaßnahmen zu erwartenden Einsparungen jährlich auf [...] <sup>(6)</sup> Mio. EUR belaufen.

<sup>(6)</sup> Manche Stellen des vorliegenden Textes wurden verborgen, um keine vertraulichen Informationen preiszugeben; diese Stellen sind durch in eckige Klammern gesetzte Auslassungspunkte gekennzeichnet. Damit sich die Entscheidung besser liest, wurden einige dieser Stellen durch eine nicht vertrauliche Fassung in einer Fußnote ersetzt, die mit einem Sternchen gekennzeichnet ist. Hier müsste es heißen: „rund 500“.

Tabelle 2

### Überblick über die Umstrukturierung der Geschäftsbereiche in drei Jahren

	Stellenabbau (Einheiten)	Umstrukturierungs-kosten (in Mio. EUR)	Erwartete Einsparungen (in Mio. EUR)
Power Environnement	[...]	[...]	[...]
Power Turbo-Systems	[...]	[...]	[...]
Power Conversion	[...]	[...]	[...]
T & D		[...]	
Power Services + IST	[...]	[...]	[...]
Verkehr	[...]	[...]	[...]
Schifffahrt	[...]	[...]	[...]
Corporate	[...]	[...]	[...]
Summe	[...]	[...] (*)	[...]

(\*) Hier müsste es heißen: „rund 950“.

#### Finanzielle Umstrukturierung

- (37) Das dritte Maßnahmenpaket, die finanzielle Umstrukturierung, enthält Maßnahmen, die von Alstom, dem Staat und den Banken zu ergreifen sind.
- (38) Ein erstes Finanzpaket war am 2. August 2003 fertig gestellt worden. Nach der Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens durch die Kommission hat Frankreich am 26. September 2003 eine deutlich abgeänderte Vereinbarung ohne irgendeine Maßnahme eingereicht, die eine automatische und unwiderrufliche Beteiligung des Staates am Eigenkapital von Alstom bedeutet hätte, und zwar ohne vorherige Genehmigung durch die Kommission, wie sie die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über staatliche Beihilfen vorgeben. Diese Vereinbarung, deren Einzelheiten im Folgenden dargestellt werden, trat an die Stelle der Vereinbarung vom 2. August 2003.
- (39) Die Vereinbarung enthält zunächst einmal (Maßnahme 1) eine Zusage des Staates zur Zeichnung von dem Staat vorbehaltenen in Aktien rückzahlbaren Schuldverschreibungen mit fester Laufzeit (Titres Subordonnés à Durée Déterminée Remboursables en Actions (TSDDRA)) über 300 Mio. EUR. Diese Schuldverschreibungen wurden für jeweils eine Aktie ausgegeben und zum Preis von 1,25 EUR gezeichnet. Sie haben eine Laufzeit von 20 Jahren und werden bis zu einer Entscheidung der Kommission mit einem festen Satz von 2 % pro Jahr verzinst. Diese Schuldverschreibungen sind anderen nachrangigen Schuldverschreibungen wie den Zwangswandelschuldverschreibungen (Obligations remboursables en actions (ORA)), nachrangigen Darlehen mit fester Laufzeit (Prêts subordonnés à durée déterminée (PSDD)) und Schuldverschreibungen mit fester Laufzeit (Titres subordonnés à durée déterminée (TSDD)) nachrangig (7).
- (40) Die Umwandlung in Aktien unterliegt folgender Bedingung: „Die vom Unternehmen ausgegebenen und vom Staat gezeichneten TSDDRA werden in normalen Aktien des Unternehmens zurückgezahlt mit einem Nennwert der normalen Aktie von 1,25 EUR pro TSDDRA, unter der alleinigen Bedingung, dass eine Entscheidung der Europäischen Kommission in dem Sinne vorliegt, dass die Zeichnung der von Alstom ausgegebenen TSDDRA durch den Staat und ihre Rückzahlung in Aktion eine mit dem Gemeinsamen Markt vereinbare staatliche Beihilfe oder keine staatliche Beihilfe darstellt. Diese Rückzahlung in Aktien erfolgt automatisch und von Rechts wegen am ersten Werktag nach dem Tag, an dem beim Staat die Entscheidung der Kommission eingegangen ist.“
- (41) Der Staat hat zugesagt, weder die TSDDRA noch die eventuell aus ihrer Rückzahlung resultierenden Aktien vor der völligen Gesundung des Unternehmens zu veräußern.
- (42) Die Banken haben ihrerseits fest zugesagt, eine von der Generalversammlung am 18. November 2003 gebilligte und ihnen vorbehaltene Kapitalerhöhung von 300 Mio. EUR mit einem Emissionspreis von 1,25 EUR pro Aktie zu zeichnen.
- (43) Ferner ist in der Vereinbarung die Bereitstellung einer kurzfristigen Liquiditätsfazilität von insgesamt 1,5 Mrd. EUR vorgesehen (Maßnahme 2). Der Staat hat sich verpflichtet, unmittelbar oder über die Hinterlegungs- und Konsignationszentrale (Caisse des Dépôts et Consignations (CDC)) die für 300 Mio. EUR gezeichneten Handelspapiere bis zum Ablauf einer Frist von 12 Monaten ab der letzten Emission vor dem 8. Februar 2004 zu verlängern und bis zu 900 Mio. EUR an zusätzlichen Handelspapieren zu zeichnen. Im Bereich der Liquiditätsfazilitäten hat sich der Staat also mit 1,2 Mrd. EUR engagiert.

(7) Vgl. die Randnummern 47, 48 und 49 der Beschreibung dieser Schulden.

- (44) Die zusätzlichen 900 Mio. EUR wurden in voller Höhe gezeichnet und dann von Alstom zurückgezahlt: Am 23. Dezember 2003 hat das Unternehmen 800 Mio. EUR aus den Erträgen der unter den Randnummern 39, 47 und 48 beschriebenen langfristigen Finanzierungsinstrumente (TSDDRA, TSDD und PSDD) getilgt sowie im Januar 2004 aus den Erlösen aus dem Verkauf des Geschäftsbereichs T & D an Areva weitere 100 Mio. EUR zurückgezahlt.
- (45) Die Banken tragen ihrerseits 300 Mio. EUR Liquiditätseigenwechsel bei und verpflichten sich zu einer Verlängerung dieses Beitrags bis zum Ablauf einer Frist von 12 Monaten ab der letzten Emission vor dem 8. Februar 2004.
- (46) Des Weiteren sieht die Vereinbarung (Maßnahme 3) die Emission einer Ausfallbürgschaft durch die Banken von 3,5 Mrd. EUR vor, von denen 65 %, also 2,275 Mrd. EUR, durch den Staat rückverbürgt sind. Dieses Bürgschaftssystem sollte bis zum Ausschöpfen der Kreditlinie von 3,5 Mrd. EUR greifen. Die Laufzeit der auf diese Weise abgedeckten Handelsverträge darf sieben Jahre nicht übersteigen. Die Rückverbürgung wurde über die dem Konzern Banques Populaires gehörenden Caisse Française de Développement Industriel (CFDI) bereitgestellt. Es sei darauf hingewiesen, dass Frankreich in seinen Äußerungen zu dieser Maßnahme davon ausgeht, dass diese Rückbürgschaft vom Staat gestellt wird.
- (47) Die vierte Maßnahme ist ein nachrangiges Darlehen mit begrenzter Laufzeit (PSDD) von 1,5 Mrd. EUR mit einer Laufzeit von fünf Jahren, von denen 300 Mio. vom Staat vergeben und 1,2 Mrd. EUR von den Banken gezeichnet werden sollten (Maßnahme 4). In seinen Bemerkungen vom 5. Dezember 2003 hat Frankreich darauf hingewiesen, dass dieses Darlehen letztendlich von der CFDI gewährt worden sei. Der Staat habe sich auf eine Bürgschaft für den Darlehensbetrag zugunsten der CFDI beschränkt. Das PSDD wird mit EURIBOR + 450 Basispunkten vergütet, von denen 300 Basispunkte jeweils am Ende der Festzinslaufzeit zu zahlen sind und 150 Basispunkte in fine zu kapitalisieren und zu zahlen sind. Dieses Darlehen ist zwar nachrangig, dennoch gegenüber TSDDRA, TSDD und ORA vorrangig.
- (48) Frankreich hat unwiderruflich zugesagt, eine dem Staat vorbehaltene nachrangige Schulverschreibung mit begrenzter Laufzeit (TSDD) in Höhe von 200 Mio. EUR und mit einer Laufzeit von 15 Jahren zu zeichnen (Maßnahme 5, alte Maßnahme 4a). Diese Schulverschreibungen werden zum Bezugssatz vergütet, der um 500 Basispunkte pro Jahr erhöht wird; 350 Basispunkte pro Jahr sind jährlich nachträglich zahlbar, 150 Basispunkte pro Jahr sind zu kapitalisieren und in fine zu zahlen. Sie sind in Aktien rückzahlbaren Obligationen, nachrangigen Darlehen mit fester Laufzeit und/oder handschriftlichen Schulverschreibungen des Unternehmens nachrangig.
- (49) Neben den bereits beschriebenen Maßnahmen haben die Banken für die Emission von ursprünglich auf 1 Mrd. EUR festgesetzten, in Aktien rückzahlbaren Obligationen (ORA) gebürgt, wobei die derzeitigen Anteilseigner des Unternehmens zu einem Präferenzsatz zeichnen konnten. Die ORA, deren Höhe letztendlich auf 900 Mio. EUR festgesetzt wurde, sind in Aktion fünf Jahre nach dem Datum des Beginns der Transaktion rückzahlbar. Für diese Emission gelten folgende Bedingungen: ein Kupon von 2 % kapitalisiert Ende 2004, Parität 1 ORA für 1 Aktie, Zeichnungspreis 1,40 EUR, plus eine Emissionsprämie von 10 bis 20 %. Diese Schulverschreibungen sind den PSDD nachrangig, haben aber Vorrang vor den TSDDRA und den TSDD.
- (50) Tabelle 3 gibt einen Überblick über die Maßnahmen des Finanzpakets zur Unterstützung von Alstom, wie es von Frankreich am 26. September 2003 als Ersatz der Vereinbarung vom 2. August 2003 angemeldet wurde.

Tabelle 3

**Darstellung des Finanzpakets Fassung September 2003**

(Beträge in Mrd. EUR)

Maßnahme	Banken/Investoren	Engagement des Staates <sup>(1)</sup>
Kapitalerhöhung I	0,30	—
TSDDRA (Maßnahme 1)	—	0,30
Kurzfristige Liquidität (Maßnahme 2)	0,30	1,20
Bürgschaften in Höhe von 3,5 Mrd. (Maßnahme 3)	3,5	Rückbürgschaften für 65 % entspricht 2,275
PSDD (Maßnahme 4)	1,20	Bürgschaft für die CFDI über 0,30
TSDD (Maßnahme 5)	—	0,20
ORA	0,90	—

<sup>(1)</sup> Von Frankreich verwendete Terminologie, die auch in die Vereinbarungsprotokolle von August und September 2003 und vom Mai 2004 eingegangen ist.

- (51) Im Mai 2004 hat Frankreich die Kommission über Änderungen an dem weiter oben beschriebenen Finanzpaket in Kenntnis gesetzt, die vom Staat und den Banken im Verlauf des Sommers 2004 umgesetzt werden sollen. Das neue Paket beinhaltet zwei Änderungen bereits bestehender Maßnahmen sowie eine neue Maßnahme.
- (52) Zunächst einmal wird die Rückbürgschaft des Staates für die Ausfallbürgschaft (Maßnahme 3) freigegeben und in eine Bürgschaftsfazilität eingebracht, die eine von den Banken gewährte neue Ausfallbürgschaft bis zu einem Kreditplafond von 8 Mrd. EUR abdeckt. Diese neue Ausfallbürgschaft umfasst folgende Bürgschaftsfazilität: Verluste werden erstrangig durch eine vom Unternehmen gestellte Barsicherheit von 700 Mio. EUR abgedeckt. Zweitstrangig werden Verluste durch eine Bürgschaft in Höhe von 1,3 Mrd. EUR abgedeckt, an der sich *pari passu* der Staat mit 1,25 Mrd. EUR und die Banken mit 50 Mio. EUR beteiligen. Für Verluste von mehr als 2 Mrd. EUR besteht keine Absicherung; sie sind vollständig von den die Bürgschaft stellenden Banken zu tragen. Der Zeitraum für die Gewährung von Sicherheiten aus dieser Ausfallbürgschaft soll im Sommer 2004 beginnen und dann zwei Jahre betragen. Während dieses Zeitraums führt zum einen die Tilgung bestehender Bürgschaften aufgrund der Fertigstellung und Auslieferung der Erzeugnisse durch Alstom zu einer Senkung der Bürgschaftsobergrenze. Zum anderen wird in eben diesem Zeitraum die Linie durch weitere Bürgschaften bis zur Kreditobergrenze von 8 Mrd. EUR aufgefüllt. Sobald der Zeitraum für die Gewährung von Sicherheiten beendet und eine Auffüllung untersagt ist, wird die Obergrenze der Linie je nach Tilgung der Bürgschaften verringert. Dabei werden die Sicherheiten so getilgt, dass sie immer mindestens 25 % des Höchstbetrags der Bürgschaftslinie entsprechen. Die zweitstrangige Bürgschaft auf Zweitausfall von 1,3 Mrd. EUR wird vorrangig getilgt, gefolgt von der Bürgschaft auf Erstausfall von 700 Mio. EUR. Dementsprechend müsste ab Ende 2008/Anfang 2009 das Risiko der Inanspruchnahme des Staates gegen Null gehen; im alten Finanzpaket wäre dies erst Ende 2011/Anfang 2012 der Fall gewesen, da dort die Rückbürgschaft des Staates nicht vorrangig getilgt wurde. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Kreditlinie von 8 Mrd. EUR nicht nur die Gewährung neuer Bürgschaften bedeutet. Denn alle von den Banken nach September 2003 gewährten Bürgschaften, bei denen die Rückbürgschaft des Staates für 65 % nicht mehr gilt, und, wenn auch unter besonderen Voraussetzungen und in begrenztem Umfang, auch die vor September gewährten Bürgschaften können in diese neue Ausfallbürgschaft von 8 Mrd. EUR eingebracht werden und können damit unter die entsprechende Bürgschaftsfazilität fallen.
- (53) Zweitens hat Frankreich für den Sommer 2004 zugesagt, seine Forderungen an Alstom in Kapital umzuwandeln, die sich aus dem PSDD von 300 Mio. EUR (Maßnahme 4) im Besitz der CFDI und dem TSDD von 200 Mio. EUR (Maßnahme 5) zusammensetzen. Auch die Banken werden die Möglichkeit haben, einen Teil ihrer Forderungen an Alstom in Kapital umzuwandeln.
- (54) Im Verlauf des Sommers 2004 wird eine weitere Kapitalerhöhung um 1 bis 1,2 Mrd. EUR erfolgen (Maßnahme 6). Der Staat wird sich daran seiner Kapitalbeteiligung entsprechend beteiligen, die sich aus der Umwandlung der TSDDRA ergeben wird, also zu einem Prozentsatz, der zwischen 17 und 18,5 % liegen dürfte. Als Folge dessen wird der vom Staat gezeichnete Betrag zwischen 170 und 222 Mio. EUR liegen. Der Restbetrag wird mit fester Zeichnungszusage eines Bankenkonsortiums auf dem Markt platziert. Der Zweck dieser Kapitalerhöhung besteht vor allem darin, die 700 Mio. EUR zu bekommen, die für die Gestellung der Sicherheit für die ersten Verluste der neuen Ausfallbürgschaft erforderlich sind.
- (55) Tabelle 4 vermittelt einen Überblick über alle Maßnahmen des neuen Pakets, das Gegenstand dieser Entscheidung ist.

Tabelle 4

## Darstellung des Finanzpakets Fassung Mai 2004

(Beträge in Mrd. EUR)

Maßnahme	Banken/Investoren	Engagement des Staates
Kapitalerhöhung I	0,30	—
TSDDRA (Maßnahme 1)	—	0,30
Kurzfristige Liquiditätsfazilitäten (Maßnahme 2)	0,30	1,20
Bürgschaften von 8 Mrd. (Maßnahme 3)	8	Bürgschaft auf Zweitausfall, also 1,25
In Kapital umzuwandelnde PSDD (Maßnahme 4)	1,20	0,30
In Kapital umzuwandelnde TSDD (Maßnahme 5)	—	0,20
ORA	0,90	—
Kapitalerhöhung II (Maßnahme 6)	0,83/0,99	0,17/0,22

## Finanzielle Prognosen

- (56) Frankreich vertritt die Auffassung, dass Alstom mit Hilfe des Umstrukturierungsplans langfristig wieder rentabel wird. Die entsprechenden Schätzungen sind im

Liquiditätsplan (Three Year Treasury Plan) (Fassung W10) niedergelegt. Hierbei handelt es sich um die letzte verfügbare Fassung, die alle Prognosen für die Geschäftsjahre 2003/2004 bis 2005/2006 enthält. Die wichtigsten Zahlen dieses Plans sind in Tabelle 5 wiedergegeben.

Tabelle 5

**Auszug aus dem auf drei Jahre angelegten Refinanzierungsplan von Alstom — Fassung W10 vom September 2003**

(Beträge in Mrd. EUR)

Geschäftsjahr	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006
Auftragseingänge	19,123	(↘) (*)	(↗)	(↗)
Industrieturbinen	[...]	[...]	[...]	[...]
Power — Environment	[...]	[...]	[...]	[...]
Power — Turbo-Systems	[...]	[...]	[...]	[...]
Power — Services	[...]	[...]	[...]	[...]
T & D (einschl. Power Conversion)	[...]	[...]	[...]	[...]
Verkehr	[...]	[...]	[...]	[...]
Schifffahrt	[...]	[...]	[...]	[...]
Unternehmen und sonstige	[...]	[...]	[...]	[...]
Corporate	[...]	[...]	[...]	[...]
Veräußerungen	21,351	(↘)	(↘)	(↗)
Industrieturbinen	[...]	[...]	[...]	[...]
Power — Environment	[...]	[...]	[...]	[...]
Power — Turbo-Systems	[...]	[...]	[...]	[...]
Power — Services	[...]	[...]	[...]	[...]
T & D (einschl. Power Conversion)	[...]	[...]	[...]	[...]
Verkehr	[...]	[...]	[...]	[...]
Schifffahrt	[...]	[...]	[...]	[...]
Unternehmen und sonstige	[...]	[...]	[...]	[...]
Corporate	[...]	[...]	[...]	[...]
Betriebsergebnis	(0,507)	(↗)	(↗)	(↗)
Betriebsmarge	- 2,4 %			
EBIT	(1,062)	(↗)	(↗)	(↗)
Nettoliquiditätsstrom	(0,265)	(↘)	(↗)	(↘)
Bruttogesamtverschuldung	6,688	(↘)	(↘)	(↘)
Teilschuld	4,918	(↘)	(↘)	(↘)
Eigenkapital	0,847	(↗)	(↘)	(↗)
Schulden/Eigenkapital	581 %	(↘)	(↗)	(↘)

(\*) Vertrauliche Angaben mit Angabe von Trends.

- (57) Nach den im Mai 2004 angekündigten Änderungen am Finanzpaket hat Frankreich eine neue Fassung der finanziellen Prognosen vorgelegt. Die wichtigsten Zahlen dieser Fassung sind in Tabelle 6 wiedergegeben. Es werden jeweils zwei Werte genannt: einer für den Fall, dass die Banken den in dem im Mai 2004 angekündigten Finanzpaket

vorgesehenen Forderungshöchstbetrag (also 700 Mio. EUR) umwandeln, den anderen für den Fall, dass die Banken kein ihrer Forderungen umwandeln. Etwaige Veräußerungen, die das Unternehmen vornehmen muss, sind in den Prognosen nicht berücksichtigt.

Tabelle 6

#### Neue Prognosen unter Berücksichtigung der Auswirkungen der neuen finanziellen Maßnahmen

(Beträge in Mrd. EUR)

Geschäftsjahr	2004/2005	2005/2006	2006/2007
Bruttogesamtverschuldung	[...]	(↘)	(↘)
Teilschuld	[...]	(↘)	(↘)
Eigenkapital	[...]	(↘)	(↗)
Schulden/Eigenkapital	[...]	(↘)	(↘)

#### 4. Sonstige Maßnahmen

- (58) Neben den bereits erwähnten Maßnahmen nannte die Vereinbarung vom 2. August 2003 noch eine weitere Maßnahme, von der die Kommission bereits aus der Presse erfahren hatte und zu der Frankreich gemäß dem Schreiben vom 10. Juli 2003 Informationen vorlegen sollte (Maßnahme 7, alte Maßnahme 5): Nach den Presseberichten hatte die Kernenergie-Holdinggesellschaft Areva ein Kaufangebot für den Geschäftsbereich T & D von Alstom in Höhe von angeblich mehr als 1 Mrd. EUR unterbreitet. Nach Aussage Frankreichs hat der französische Staat während der Aufsichtsratssitzung vom 1. Juli 2003 dem Vorschlag des Vorstandes von Aveva, Alstom ein Kaufangebot für diese Sparte vorzulegen, zugestimmt<sup>(8)</sup>. Es sei darauf hingewiesen, dass diese Maßnahme im Umstrukturierungsplan und in der Vereinbarung vom 2. August 2003 ausdrücklich erwähnt wird.

- (59) Darüber hinaus hat die Kommission von einer Reihe nicht angemeldeter Maßnahmen Kenntnis erhalten und Frankreich mit Schreiben vom 28. August und 3. Dezember 2003 aufgefordert, hierzu Auskunft zu erteilen:

- Maßnahme 8 (alte Maßnahme 6): Einer Beschwerde zufolge soll Frankreich Bürgschaften für den Bau von Kraftwerken (zum Beispiel in Bahrain und/oder anderen Ländern) übernommen haben;
- Maßnahme 9 (alte Maßnahme 7): Nach Presseangaben hat das öffentliche Versorgungsunternehmen Gaz de France (GdF) eine Absichtserklärung für den Erwerb von einem oder zwei LNG-Tankschiffen (Flüssiggastanker) von Alstom unterzeichnet, durch die Alstom angeblich ein Vorteil gewährt wurde; der Gesamtwert der in fraglichen Verträge beläuft sich auf [...] Mio. EUR (zwei LNG-Tankschiffe im Wert von [...] Mio. EUR bzw. [...] Mio. EUR);

- Maßnahme 10 (alte Maßnahme 8): Nach Presseangaben hat SeaFrance, ein Kanalfährenbetreiber im Besitz der staatlichen französischen Eisenbahngesellschaft SNCF, eine Autofähre bei Alstom im Wert von [...] Mio. EUR in Auftrag gegeben, wodurch Alstom angeblich ein weiterer Vorteil gewährt wurde.

#### III. BEGRÜNDUNG DES GEWÄHLTEN VERFAHRENS

- (60) Das förmliche Prüfverfahren ist zur Prüfung der Frage eingeleitet worden, ob es sich bei den der Kommission im Sommer 2003 zur Kenntnis gebrachten Maßnahmen um mit dem Gemeinsamen Markt vereinbare Beihilfen handelt. Obwohl die betreffenden Maßnahmen aus staatlichen Mitteln finanziert wurden und es Alstom ermöglicht haben, auf den betreffenden Märkten weiterhin aktiv zu sein, und obwohl sie den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen drohten, stellte Frankreich den Beihilfecharakter einiger Maßnahmen (insbesondere von Maßnahme 1) in Frage. Darüber hinaus waren die von Frankreich zu den Maßnahmen 7 bis 10 vorgelegten Informationen unzureichend; die übrigen Maßnahmen galten als Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen. Keine der Beihilfen entsprach den Kriterien der Leitlinien der Gemeinschaft für Staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten<sup>(9)</sup> (im Folgenden „Leitlinien“ genannt), vor allem die von Frankreich als Rettungsbeihilfen eingestufteten Maßnahmen, da damals bereits ein Umstrukturierungsplan umgesetzt worden war.
- (61) Nach Abschluss einer neuen Vereinbarung mit den Banken hat Frankreich Änderungen an den ursprünglichen Beihilfen vorgenommen. Diese Maßnahmen sind bei der Kommission am 26. September 2003 angemeldet worden. In Anbetracht dieser Gegebenheiten ist das förmliche Prüfverfahren auch auf die neuen Maßnahmen ausgeweitet worden, die teilweise an die Stelle der Maßnahmen der Vereinbarung vom 2. August 2003 traten und eine Aufstockung des Betrags bedeuteten.

<sup>(8)</sup> [...]

<sup>(9)</sup> ABl. C 288 vom 9.10.1999, S. 2.

- (62) Nach Vorlage des neuen, im Mai 2004 geschnürten Finanzpakets hat die Kommission die Auffassung vertreten, dass es in diesem Fall weder notwendig noch angebracht wäre, das förmliche Prüfverfahren ein zweites Mal auszuweiten. Es ist nämlich erstens festgestellt worden, dass die Änderungen keine Erhöhung, sondern ganz im Gegenteil eine Verringerung des Gesamtbeihilfebetrags bedeuteten. Die staatliche Bürgschaft für die Ausfallbürgschaft (Maßnahme 3), die die alte Rückbürgschaft des Staates ersetzt, bedeutet nämlich eine Verringerung des staatlichen Engagements um 1 Mrd. EUR. Darüber hinaus sieht die Bürgschaftsfazilität vor, dass künftig Verluste vorrangig durch eine Sicherheit des Unternehmens von 700 Mio. EUR abgedeckt sind, während der Staat nur im Rahmen der zweitrangigen Bürgschaft auf den Plan tritt. Unabhängig von der Höhe der Verluste ist der vom Staat abgedeckte Betrag niedriger als im vorhergehenden Finanzpaket. Wie weiter unten in Teil VI.3 erläutert, sind die Bürgschaften als staatliche Beihilfen anzusehen, die bis zu 100 % des Bürgschaftsbetrags ausmachen können. Unter diesen Voraussetzungen wird die Verlängerung des Engagements des Staates durch Bürgschaften durch die tatsächliche und erhebliche Reduzierung der Beihilfe, die sich aus der Umsetzung des neuen Mechanismus ergibt, mehr als ausgeglichen. Auch die Umwandlung der staatlichen Schulden (Maßnahmen 4 und 5) in Kapital, wie sie sich aus den entsprechenden Änderungen ergibt, bedeutet keine Aufstockung des betreffenden Beihilfebetrags. Wie später in Teil VI.3 dargelegt, gelten nämlich die Darlehen im vorliegenden Fall ab dem Zeitpunkt ihrer Gewährung als Beihilfe in Höhe von 100 % des betreffenden Betrags. Schließlich fällt die Beteiligung des Staates an der erneuten Kapitalerhöhung (Maßnahme 6) geringer aus als die Beteiligung von privater Seite. Sie wird im Verhältnis zu dem vom Staat gezeichneten Kapital und zu den gleichen Bedingungen wie für die übrigen Beteiligten erfolgen. Außerdem wird aus der Perspektive des Gesamtengagements des Staates sein Anteil an der Kapitalerhöhung durch die Verringerung der Bürgschaft für die Ausfallbürgschaft mehr als ausgeglichen.
- (63) Es hat sich ferner gezeigt, dass die im Mai 2004 vorgenommenen Änderungen am neuen Finanzpaket eine sehr deutliche Aufstockung des Privatbeitrags zur Umstrukturierung und damit eine spürbare Verbesserung der finanziellen Lage von Alstom bedeuteten. Die Änderung bei der Bürgschaft des Staates für die Ausfallbürgschaft hat nämlich zur Folge, dass sich die Banken künftig mit 6 Mrd. EUR engagieren. Ferner werden mehr als 80 % der neuen Kapitalerhöhung durch die Banken abgesichert. Schließlich ist noch auf den sehr großen Beitrag des Unternehmens selber hinzuweisen, das die Barsicherheit von 700 Mio. EUR finanziert, also die erstrangige Sicherheit für die neue Ausfallbürgschaft.
- (64) Abschließend noch der Hinweis, dass die Änderungen am Finanzpaket mit den in den Randnummern 96 bis 103 beschriebenen Zusagen Frankreichs einhergehen, die so gestaltet sind, dass sie einerseits die durch die Beihilfen unter Umständen hervorgerufenen Wettbewerbsverfälschungen durch eine zeitlich begrenzte Intervention des Staates ausgleichen und andererseits dem Unternehmen langfristig die Rentabilität sichern.
- (65) Unter diesen Voraussetzungen ist die Kommission der Auffassung, dass mit den im Mai 2004 vorgenommenen Änderungen das Eingreifen des Staates verringert und der Beitrag der privaten Partner erhöht werden kann, womit sich die aus dem Maßnahmenpaket resultierenden Wettbewerbsverfälschungen beschränken lassen und ein entscheidender Beitrag zur Sicherung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens geleistet wird. Diese Änderungen können also nicht die Zweifel der Kommission an der Vereinbarkeit des Beihilfenbündels verstärken oder neue Zweifel ob bestimmter Einzelmaßnahmen aufkommen lassen. Vielmehr tragen diese Änderungen dazu bei, bestimmte Zweifel zu zerstreuen, die in den beiden Beschlüssen über die Einleitung bzw. Ausweitung des förmlichen Prüfverfahrens geäußert worden waren. Schließlich wäre eine aus rechtlicher Sicht nicht notwendige neuerliche Ausweitung des Verfahrens auch aufgrund der Verzögerungen unangebracht, die diese unweigerlich für den Erlass einer endgültigen Entscheidung mit sich brächte, die für die Durchführung des Umstrukturierungsplans von entscheidender Bedeutung ist.

#### IV. STELLUNGNAHMEN VON BETEILIGTEN

- (66) Nach der Veröffentlichung der Beschlüsse über die Eröffnung bzw. Ausweitung des Verfahrens vom 17. September bzw. 15. Oktober 2003 hat die Kommission fristgerecht zahlreiche Stellungnahmen von Beteiligten erhalten, von Kunden, Lieferanten, Zulieferern, Wettbewerbern und Arbeitnehmervertretern von Alstom (20 Stellungnahmen für den Geschäftsbereich Strom, 19 für den Geschäftsbereich Eisenbahnverkehr und 5 von Arbeitnehmerorganisationen, die in beiden Bereichen tätig sind).
- (67) In ihrer Mehrheit haben sich Kunden, Lieferanten, Zulieferer und Arbeitnehmervertreter äußerst besorgt ob des Überlebens von Alstom geäußert. In einigen Stellungnahmen wird darauf hingewiesen, dass ein eventueller Untergang des Unternehmens ein wahrer Verlust für das Wirtschaftsgefüge in Europa wäre. Es werden insbesondere die technologischen Leistungen des Unternehmens und sein Engagement für Forschung und Entwicklung unterstrichen. In vielen Stellungnahmen wird ferner die Auffassung vertreten, dass sich ein Verschwinden von Alstom nachteilig auf die betroffenen Märkte auswirken würde, die ohnehin schon von hoher Konzentration gekennzeichnet sind. Durch ein Verschwinden von Alstom würde diese Konzentration noch weiter verstärkt und das Angebot verkleinert. Zahlreiche Kunden zeigen sich wegen einer möglichen Unterbrechung ihrer Versorgung besorgt. Sie befürchten ferner, dass die Wartung ihrer Spitzenerzeugnisse und der Kundendienst nicht mehr ordnungsgemäß gewährleistet sein könnten. Schließlich weisen die Vertreter von Arbeitnehmern und Zulieferern auf die nachteiligen sozialen Folgen auf die direkte und indirekte Beschäftigung hin, die ein Verschwinden des Unternehmens mit Sicherheit hätte.
- (68) Für den Geschäftsbereich Schifffahrt ging eine Stellungnahme der Bürgermeister von Nantes und Saint-Nazaire ein, die ihrer starken Beunruhigung aufgrund der sozialen Auswirkungen des Verfahrens Ausdruck verliehen.

- (69) Auf die Einlassungen der Hauptwettbewerber von Alstom wird im Einzelnen in den Randnummern 69 bis 75 eingegangen.
- (70) Nach Auffassung von Siemens rühren die Schwierigkeiten von Alstom in erster Linie aus den großen technischen Problemen mit den Hochleistungsgasturbinen GT24/GT26. Zu tun haben diese Schwierigkeiten aber auch mit dem nur „bescheidenen“ Cashflow, den Alstom in allen Sparten aufgrund folgender Elemente erwirtschaftet hat:
- a) unzureichende Integration der zahlreichen Erwerbungen;
  - b) zu starker Preiswettbewerb, mit dem die Kapazitätsauslastung verbessert und dank der Anzahlungen die Liquidität erhöht werden sollte;
  - c) unzureichende Fähigkeiten beim Projekt- und beim Risikomanagement.
- (71) Siemens vertritt daher die Auffassung, dass Alstom mit dem Umstrukturierungsplan seine langfristige Rentabilität nicht sichern kann. Nach Meinung dieses Beteiligten wird es der Gruppe nicht gelingen, die technischen Mängel bei den Gasturbinen GT24/GT26 in den Griff zu bekommen, und er hält die Margen von Alstom bei den Bestellungen von Eisenbahnmaterial für zu klein; ferner weist er auf die ungünstigen Perspektiven für den Schiffsbaumarkt hin. Des weiteren befürchtet er insbesondere für die Power-Märkte, auf denen aus seiner Sicht die Nachfrage schwach ist und Überkapazitäten bestehen, dass der Umstrukturierungsplan nicht ausreichen wird, um Alstom eine Weiterführung seiner Unternehmenstätigkeit zu ermöglichen.
- (72) Abschließend trägt Siemens vor, dass auf den Märkten, auf denen Alstom tätig ist, ausreichend Wettbewerb herrscht (teilweise aufgrund regelmäßig veranstalteter Ausschreibungen) und ein Verschwinden von Alstom an dieser Situation nichts ändern würde. Außerdem merkt Siemens an, dass die Kommission den Umstrukturierungsplan nur dann genehmigen sollte, wenn Alstom seine strukturell defizitären Bereiche aufgibt und weitere Vermögensteile und Tochterunternehmen veräußert.
- (73) Ein weiterer Wettbewerber, der seine Identität nicht bekannt geben möchte, ist hauptsächlich wegen der Gewährung der Rückbürgschaft durch den Staat zur Abdeckung von 65 % der Ausfallbürgschaft von 3,5 Mrd. EUR besorgt. In seinen Augen könnte diese Rückbürgschaft zu schweren Wettbewerbsverzerrungen führen. Er behauptet, die Bürgschaftsübernahme sei ein typisches Merkmal von langfristigen Verträgen in Industriezweigen, in denen Alstom aktiv ist. Die vom Staat gewährte Bürgschaft ermögliche Alstom den Zugang zu ungewöhnlich hohen Bürgschaftsbeträgen und bedeute für das Unternehmen damit unverhältnismäßig große Vorteile. Dem Beteiligten geht es um zweierlei: Auf der einen Seite um Alstom, das auf diese Weise in Anbetracht des seit 2002 gekürzten Gesamtbürgschaftsangebots in den Genuss deutlich höherer Bürgschaften als seine Wettbewerber kommen würde und sich um mehr Verträge bewerben könnte, und auf der anderen Seite um Alstom, das geringere Kosten für Bürgschaften hätte, ein wichtiges Element in Anbetracht der geringen Gewinnmargen des Sektors. Wie Siemens ist auch dieser Wettbewerber der Auffassung, dass es auf dem Markt für Eisenbahntransport Überkapazitäten gibt. Diesbezüglich regt er Maßnahmen an, mit denen Dritte Rechte am geistigen Eigentum bezüglich des Hochgeschwindigkeitszuges TGV und/oder der Signaleinrichtungen erwerben können.
- (74) General Electrics (GE) hat Informationen zu den Märkten vorgelegt, auf denen das Unternehmen im Wettbewerb mit Alstom steht, ohne sich jedoch direkt zum Umstrukturierungsplan zu äußern.
- (75) Ein weiterer Wettbewerber schließlich ficht die Bedingungen für die Veräußerung des Geschäftsbereichs T & D an Areva an. Er befürchtet vor allem, dass sich der staatliche Konzern Areva Zugang zu diesem neuen Markt verschaffen will. Nach Auffassung dieses Wettbewerbers entsprach die betreffende Veräußerung nicht der kaufmännischen Praxis. Seiner Meinung nach hätte Alstom außerdem den Preis für die Veräußerung an Areva dank der von Frankreich gewährten Beihilfen senken können.

#### V. BEMERKUNGEN FRANKREICHS

- (76) In seiner Antwort auf die Eröffnung bzw. Ausweitung des förmlichen Prüfverfahrens hat Frankreich Informationen zu den neun Maßnahmen vorgelegt, deren Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt die Kommission in ihrem Beschluss über die Eröffnung bzw. Ausweitung des Verfahrens angezweifelt hatte. Diese Informationen sind im Folgenden zusammengefasst wiedergegeben.
- (77) Bezüglich der Maßnahmen 1, 2, 3 und 4 merkt Frankreich an, dass das Eingreifen des Staates erforderlich war, um den Konkurs von Alstom zu vermeiden und langfristig die Rentabilität des Unternehmens zu sichern. Zur Untermauerung dieser Behauptung hat Frankreich zusätzliche Informationen über die Lage von Alstom vor dieser Intervention, seinen Umstrukturierungsplan sowie die Maßnahmen vorgelegt, die das Unternehmen, seine Gläubiger und Aktionäre sowie der französische Staat ergriffen haben. Diese Informationen und hier insbesondere die Angaben zur Umstrukturierung sind in Teil II der vorliegenden Entscheidung eingegangen.
- (78) In seinen Antworten auf die Eröffnung bzw. Ausweitung des förmlichen Prüfverfahrens stellt Frankreich ferner eine Berechnung der an das Unternehmen gezahlten Beihilfen an und macht Angaben zu deren Art. Es sei darauf hingewiesen, dass diese Berechnungen sich nicht auf die im Mai 2004 geänderten Maßnahmen beziehen, sondern auf die im August und September 2003 geplanten oder bereits durchgeführten Maßnahmen.

- (79) Nach Auffassung Frankreichs stellen die TSDDRA der Maßnahme 1 mit ihrem Nennbetrag von 300 Mio. EUR eine Umstrukturierungsbeihilfe dar. Zu der vom Staat bereitgestellten Liquiditätsfazilität von 1,2 Mrd. EUR (Maßnahme 2) meint Frankreich, dass 300 Mio. EUR ursprünglich als Rettungsbeihilfe gewährt worden sind. Da dieser Betrag derzeit langfristig zurückzuzahlen ist, ist er ebenfalls als Teil der Umstrukturierungsbeihilfe anzusehen. Die 900 Mio. EUR hingegen, um die die Maßnahme 2 nach der Vereinbarung vom September 2003 aufgestockt wurde, sind voll und ganz als Rettungsbeihilfe anzusehen. Diese 900 Mio. EUR sind zwischen Dezember 2003 und Januar 2004 an Frankreich zurückgezahlt worden. Es handelte sich hierbei um eine Beihilfe in Form von Liquidität, mit der die unmittelbar bevorstehende Einstellung des Betriebs bei Alstom verhindert werden sollte, und die — wie in den Leitlinien vorgesehen — innerhalb von sechs Monaten zurückgezahlt wurde.
- (80) Frankreich hat Berechnungen für die alte Rückbürgschaft für die Ausfallbürgschaft von 3,5 Mrd. EUR vorgelegt und war der Auffassung, die Beihilfe müsste folgendermaßen berechnet werden: Höchstbetrag des staatlichen Engagements multipliziert mit dem „tatsächlichen“ Risiko der Inanspruchnahme der Rückbürgschaft, minus die von Alstom gezahlten Kosten. Das tatsächliche Risiko der Inanspruchnahme der Rückbürgschaft wäre wiederum von zwei Faktoren abhängig, nämlich dem Risiko, dass Alstom seine Verträge nicht erfüllen kann (Erfüllungsrisiko), und dem Risiko, dass das Unternehmen diese Sicherheit nicht zurückzahlen kann (Rückzahlungsrisiko). Frankreich kam auf einen Betrag zwischen 0 und 43 Mio. EUR. Des Weiteren vertritt Frankreich die Meinung, dass die der Rückbürgschaft entsprechende Beihilfe für den gesamten Bürgschaftgewährungszeitraum als Rettungsbeihilfe angesehen werden müsse. Die Aufrechterhaltung dieser Rückbürgschaft während des gesamten Erfüllungszeitraums der Verträge, für die diese Sicherheiten gestellt wurden, wäre hingegen als Umstrukturierungsbeihilfe anzusehen. Es sei noch erwähnt, dass Frankreich noch keine Bewertung der neuen Ausfallbürgschaft über 8 Mrd. EUR vorgelegt hat, die diejenige vom Sommer 2003 ersetzt.
- (81) Bezüglich des Beihilfebetrags des PSDD von 300 Mio. EUR (Maßnahme 4) schätzt Frankreich die in der Bürgschaft für die CFDI enthaltenen staatlichen Beihilfen auf 140 Mio. EUR; das entspricht 50 % des von der CFDI gewährten Darlehensbetrags abzüglich 10 Mio. EUR damit in Zusammenhang stehender Kosten und Aufwendungen.
- (82) Frankreich bekräftigt seine Auffassung, dass Alstom mit diesem Umstrukturierungsplan wieder langfristig rentabel wird. Frankreich behauptet ferner, dass die von Alstom vorgenommenen Veräußerungen und die in Teil II.3 beschriebenen Maßnahmen zur organisatorischen und betrieblichen Umstrukturierung Ausgleichsmaßnahmen sind, mit denen sich jede unzumutbare Wettbewerbsverfälschung vermeiden lässt.
- (83) Ansonsten vertritt Frankreich die Auffassung, dass die Beihilfemaßnahmen zugunsten von Alstom das Minimum sind, das für die Absicherung sowohl der kurzfristigen Rentabilität (Liquiditätszufluss und Rückbürgschaft) als auch der langfristigen Rentabilität des Unternehmens (langfristige finanzielle und organisatorische Umstrukturierung) notwendig sind.
- (84) Die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen eines Konkurses von Alstom würden nach Auffassung Frankreichs an der Zahl der deshalb erforderlichen Entlassungen gemessen. Frankreich gibt zwar zu, dass bestimmte Geschäftsbereiche von Alstom von anderen Wirtschaftsbeteiligten übernommen würden, doch behauptet Frankreich, dass [...] ihre Tätigkeit ganz einfach einstellen würden, weshalb es neben den in den vermutlich weiter arbeitenden Geschäftsbereichen (geschätzte 20 %) erforderlichen Umstrukturierungen zur Entlassung von 53 600 Arbeitnehmern käme.
- (85) Frankreich sieht noch weitere Probleme vorher, und zwar in Zusammenhang mit der Tatsache, dass 75 % der Aktivitäten von Alstom an Zulieferer vergeben werden; dadurch würde es, so Frankreich, zu weiteren 112 800 Entlassungen kommen. Dieser Zahl müssten noch einmal rund 50 000 (indirekte) Entlassungen in den am stärksten betroffenen Regionen hinzugerechnet werden. Nach Aussagen Frankreichs würde sich also die Gesamtzahl der vermutlichen Entlassungen im Konkursfall auf 216 400 belaufen.
- (86) Frankreich trägt weiter vor, dass ein Konkurs von Alstom indirekt zur Folge haben könnte [...].
- (87) Zu den Produktionskapazitäten auf den Märkten, auf denen Alstom präsent ist, bemerkt Frankreich, sie seien sehr flexibel und ließen sich mittelfristig leicht an die Nachfrage anpassen, auch wenn es durch konjunkturelle Schwankungen der Nachfrage kurzfristig zu Überkapazitäten kommen könne. Dies gilt derzeit für den Untersektor Power Turbo-Systems. Frankreich vertritt jedoch die Auffassung, dass sich Überkapazitäten mittelfristig durch Anpassung der Beschäftigtenzahlen aufgefangen lassen. Die Kapazitäten gelten auch im Geschäftsbereich Verkehr nicht als Problem, wo die Produktion leicht an die Nachfrage angepasst werden kann. Im Geschäftsbereich Schifffahrt schließlich, und hier vor allem im Segment Kreuzfahrtschiffe, wird die derzeitige Krise wegen der guten langfristigen Wachstumsaussichten als ein vorübergehendes Phänomen gesehen.
- (88) In Zusammenhang mit der Veräußerung des Geschäftsbereichs T & D von Alstom an Areva (Maßnahme 7) hat Frankreich mit zusätzlichen Informationen beweisen wollen, dass bei dieser Transaktion keinerlei staatliche Beihilfe

(10) Soll heißen: „bestimmte Bereiche“.

im Spiel war. Nach seinen Aussagen belief sich der vereinbarte Preis auf 950 Mio. EUR abzüglich der konsolidierten Nettoverbindlichkeiten der übertragenen Vermögenswerte. Diese Transaktion erfolgte im Januar 2004 zu einem Preis [...] von 920 Mio. EUR. Nach Angaben Frankreichs lag das Angebot von Areva unter den möglichen Angeboten anderer potenzieller Erwerber, wurde jedoch von Alstom als das vorteilhafteste angenommen, hauptsächlich weil Areva die Möglichkeit hatte, den Preis innerhalb einer bestimmten Frist zu zahlen, ohne auf neue Darlehen oder eine Kapitalerhöhung zurückgreifen zu müssen. Außerdem hatte Areva im Gegensatz zu den anderen potenziellen Erwerbern nicht gefordert, dass Alstom weiterhin Anteilseigner eines Teils des veräußerten Vermögens bleibt. Ferner machte Frankreich geltend, dass der von Areva gebotene Preis dem Wert entsprach, der in den Analysen von Alstom und Areva angegeben worden war. In der letzten Analyse vom Juli 2003 war ein Preis zwischen 1 und 1,5 Mrd. EUR genannt worden.

- (89) Bezüglich der Maßnahmen 8, 9 und 10 hat Frankreich in seiner Antwort vom 11. Februar 2004 abgestritten, für irgendeine dieser Maßnahmen Sicherheiten geboten zu haben. Frankreich hat vielmehr zugegeben, für den Kauf der Schiffe [...] GdF und [...] der SNCF des „beruhigende Elemente“ geboten zu haben. Auf Nachfrage der Kommission hat Frankreich Kopien der Schreiben übermittelt, in denen diese „beruhigenden Elemente“ näher beschrieben wurden. In diesen Schreiben bestätigte der Staat, dass er bei einem nicht erfolgreichen Abschluss der Geschäfte ein Entschädigungsverfahren einleiten würde.

### Zu den Stellungnahmen von Beteiligten

- (90) Frankreich weist darauf hin, dass die bei der Kommission eingegangenen Stellungnahmen von Beteiligten sowohl von Wettbewerbern von Alstom als auch von im Unternehmen vertretenen Gewerkschaften, von seinen Lieferanten, Kunden oder Zulieferern stammen. Es verweist auf die ungewöhnlich hohe Zahl von Stellungnahmen, die sich für die fraglichen Maßnahmen aussprechen und merkt an, dass zahlreiche Beteiligte sich ernsthaft besorgt zeigen ob der Risiken, die ein Verschwinden von Alstom für die direkte und indirekte Beschäftigung, die Fortführung bestehender Verträge insbesondere im Hinblick auf den Technologietransfer oder auch für die Zulieferer des Unternehmens bedeuten würde. Andere Stellungnahmen werden von Frankreich als neutral bezeichnet.
- (91) Frankreich weist darauf hin, dass sich nur zwei der zahlreichen Beteiligten, darunter Siemens, gegen die geplanten Maßnahmen ausgesprochen haben. Frankreich bestreitet die Behauptungen von Siemens, denen zufolge vor allem der Geschäftsbereich Verkehr von Alstom Anzeichen von Schwäche zeigen könnte. Es unterstreicht, dass die Schrumpfung der Betriebsmarge dieser Sparte allein auf punktuelle Schwierigkeiten von Alstom zurückzuführen war und dass sich die Gewinnaussichten bis 2005/2006 durchaus günstig darstellen. Siemens vertritt ferner die Auffassung, dass es im Eisenbahnsektor insgesamt Überkapazitäten gibt, während nach Meinung des anderen Beteiligten derartige Überkapazitäten nur beim rollenden Material bestehen. In beiden Fällen stellt Frankreich diese Sichtweise in Frage und hält insbesondere fest, dass die bereits vorgenommenen Standortschließungen allein durch örtliche Überkapazitäten bedingt sind. Ansonsten betont Frankreich, dass Alstom seine Umstrukturierungsbemühungen fortsetzt.
- (92) Im Hinblick auf die Sparte Power unterstreicht Frankreich die Tatsache, dass Alstom hier über Spitzentechnologien verfügt. Es erläutert, dass die von Siemens angeführte Verschlechterung der Margen zwischen 1999 und 2003 auf punktuelle, allerdings erhebliche technische Probleme bei den Gasturbinen GT24 und GT26 zurückzuführen ist, die jedoch unterdessen gelöst sind. Frankreich stellt ferner klar, dass im Gegensatz zu den Behauptungen von Siemens der Untersektor Power Turbo-Systems nicht unter strukturellen Problemen zu leiden hat. Es erinnert des Weiteren daran, dass nach der Veräußerung der Sparte Industrieturbinen an Siemens und von T & D an Areva in dieser Sparte in erheblichem Umfang Kapazitäten abgebaut worden sind und die Umstrukturierungsbemühungen weitergehen.
- (93) Einer der Beteiligten unterstreicht in seiner Stellungnahme die erhebliche Bedeutung von Sicherheiten im Bereich Verkehr und stellt entschieden die aufgrund der Rückbürgschaft des Staates Alstom gewährten Bankbürgschaften in Frage. Zu dieser Frage merkt Frankreich an, dass die Bürgschaften den historischen Bedürfnissen der Gruppe entsprechend verwendet wurden und dass die Bürgschaftspraxis von Alstom seit der Gewährung der fraglichen Beihilfen nicht geändert wurde. Es weist darauf hin, dass der Vorschlag des Beteiligten zur Gewährung von Bürgschaften nach Sparte aufgrund der finanziellen Strukturen von Gruppen wie Alstom, GE oder auch Siemens nicht realisierbar ist.
- (94) Frankreich weist auch die Stellungnahmen von Siemens zurück, in denen die Wirksamkeit des Umstrukturierungsplans in Frage gestellt wird und die Aussichten auf eine Rückkehr der Gruppe zur Rentabilität angezweifelt werden. Es kritisiert ferner die Äußerungen von Siemens zu den Wettbewerbsverfälschungen, die durch die fraglichen Maßnahmen hervorgerufen werden könnten und spricht sich daher gegen jede weitere, von Siemens als Ausgleich vorgeschlagene Veräußerung aus. Schließlich steht Frankreich jedem Wunsch nach Öffnung der Rechte am geistigen Eigentum am TGV und/oder den Signaleinrichtungen ablehnend gegenüber, wie ihn der andere Beteiligte geäußert hatte.

(95) Ein dritter Beteiligter hat eine ablehnende Stellungnahme abgegeben, doch betrifft diese ausschließlich den Geschäftsbereich T & D, in dem seiner Auffassung nach strukturelle Überkapazitäten bestehen. Er ficht auch die Bedingungen an, zu denen dieser Geschäftsbereich an Areva veräußert worden ist. Frankreich merkt hierzu an, dass einerseits Alstom in diesem Sektor nicht mehr aktiv ist und dass es andererseits stichhaltige Unterlagen vorgelegt hat, aus denen hervorgeht, dass bei der Veräußerung an Areva staatliche Beihilfen in keiner Form eine Rolle gespielt haben.

### Zusagen Frankreichs und des Unternehmens

(96) In seinem Schreiben vom 26. Mai 2004 an die Kommission sagt Frankreich den Abschluss einer oder mehrerer Unternehmenspartnerschaften durch Alstom innerhalb von vier Jahren zu. Gegenstand dieser Partnerschaften werden erhebliche Teile des Geschäfts von Alstom sein. Ohne vorherige Zustimmung durch die Kommission werden in diese Partnerschaften keine Unternehmen einbezogen, die de jure oder de facto, allein oder gemeinsam vom Staat kontrolliert werden.

(97) Des Weiteren sagt Frankreich die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens zusammen mit einem Partner zu, das gemeinsam mit Alstom kontrolliert wird, und an dem Alstom mindestens 50 % des Kapitals halten wird; Gegenstand des Unternehmens ist die Sparte „Hydro Power“ von Alstom<sup>(11)</sup> (im Geschäftsjahr 2002/2003 Umsatz von 879 Mio. EUR und 4 680 Beschäftigte). Dieser Vorgang wird innerhalb einer Frist von [...] vollständig abgeschlossen.

(98) Frankreich sagt ferner zu, sich innerhalb von 12 Monaten aus dem Kapital von Alstom zurückzuziehen, wenn das Unternehmen von den Rating-Agenturen als „investment grade“ eingestuft worden ist. Dieser Rückzug erfolgt auf jeden Fall vor Ablauf von vier Jahren nach Erlass der vorliegenden Entscheidung. [...].

(99) Frankreich sagt zu, dass Alstom mehrere Sparten in den Bereichen Energie und Verkehr veräußert. Es handelt sich hierbei um das Güterzuglokomotivenwerk in Valence (im Geschäftsjahr 2002/2003 Umsatz von 92 Mio. EUR und 380 Beschäftigte), alle Aktivitäten des Geschäftsbereichs Verkehr in Australien und Neuseeland (im Geschäftsjahr 2003/2004 Umsatz von 227 Mio. EUR und 2 172 Beschäftigte) sowie die Aktivitäten im Bereich

Industriekessel<sup>(12)</sup> (im Geschäftsjahr 2003/2004 Umsatz von 442 Mio. EUR). Diese Veräußerungen erfolgen jeweils innerhalb einer Frist von [...]. Frankreich sagt zu, dass Alstom ein spezifisches Managementteam einrichtet oder ausbaut, das für ein ordnungsgemäßes Management der veräußerten Geschäftsbereiche zuständig ist, sowie für die Einsetzung eines Treuhänders, dessen Aufgabe die Überwachung der korrekten Abwicklung der Zusagen zu diesen drei Veräußerungen ist. Frankreich sagt ferner zu, dass Alstom weitere Aktivitäten mit einem Umsatz von 800 Mio. EUR (Basisjahr 2002/2003) im Umfeld des Unternehmens veräußert (mit Ausnahme der Sparte Schifffahrt). Dieser Veräußerungen können vorgenommen werden [...]. Sie haben innerhalb einer Frist von [...] zu erfolgen. Schließlich sagt Frankreich noch zu, dass Alstom [...] veräußert innerhalb einer Frist von [...].

(100) Frankreich sagt des Weiteren zu, der Kommission vier Jahre lang einmal jährlich einen von einem von Alstom mit Zustimmung der Kommission ausgewählten Sachverständigen testierten Bericht zu übermitteln. Dieser Sachverständige wird die Aufgabe haben, zu überprüfen, ob die im Jahresdurchschnitt in den einzelnen Untersektoren bei den vom Unternehmen im Bereich Verkehr unterzeichneten Verträgen erwirtschafteten Margen mit dem „Business Plan“ vereinbar sind und, falls sie dies nicht sind, nicht auf eine wettbewerbsschädigende Preispraxis hindeuten. Ferner sagt Frankreich zu, dass Alstom im Europäischen Wirtschaftsraum vier Jahre lang keine Unternehmen im Verkehrsbereich für mehr als 200 Mio. EUR (Unternehmenswert) erwirbt.

(101) Im Hinblick auf die Strukturmaßnahmen zur Öffnung des französischen Marktes für Eisenbahnmateriale macht Frankreich Zusagen zu folgenden Punkten:

- a) Auf Antrag Übermittlung an die Kommission der Stellungnahmen von Réseau Ferré de France zur Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und den ihnen zugrunde liegenden technischen Dossiers;
- b) Übermittlung an die Kommission des neuen Entwurfs eines Erlasses „Rollendes Material“ und gegebenenfalls von Erläuterungen zu den Fällen, in denen der Erlass nicht angewandt werden muss. Der Erlass tritt spätestens am 1. Januar 2005 in Kraft;
- c) Streichung der gesetzlichen Pflicht zur Anhörung der SNCF zur Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen mit Inkrafttreten am 1. Januar 2005;
- d) Information der Kommission über die freihändige Vergabe von Aufträgen an Alstom durch die SNCF und die Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP);

<sup>(11)</sup> Nach dem Jahresbericht 2003 von Alstom umfasst die Sparte Hydro Power folgende Produkte und Dienstleistungen: Wasserturbinen und Pumpenturbinen bis 800 MW; Hydraulikgeneratoren bis 800 MW; Generatormotoren, Einzelpolgeneratoren und Ventile; schlüsselfertige Anlagen einschließlich Steuerungssysteme im gesamten Bereich von Wasserkraftwerken mit einer Stückleistung von 2 MW bis 800 MW; Modernisierung von Wasserkraftwerken; Wasserpumpwerke und hydromechanische Anlagen für den Transport des Wassers.

<sup>(12)</sup> Nach den von Frankreich vorgelegten und auf der Website von Alstom einsehbaren Informationen umfasst die Sparte „Industriekessel“ folgende Erzeugnisse (Originalbeschreibung nur in englischer Sprache: field erected boilers up to 300 ton/hour steam output; Fines Circulating Fluidised bed boiler FI CIRC™ up to 70 MWe output; package boilers for process steam up to 270 ton/hour; fossil fuelled plants up to 100 MWe output; biomass fuelled plants up to 100 MWe output; thermal waste treatment plants).

- e) Übermittlung auf Ersuchen der Kommission der Analysen der dem Verwaltungsrat der SNCF vorgelegten Angebote für Aufträge, die im Rahmen von Ausschreibungen vergeben werden;
- f) vorzeitige Umsetzung der Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Koordinierung der Zuschlagerteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste<sup>(13)</sup> bis spätestens 1. November 2004;
- g) Annahme und Inkrafttreten spätestens am 1. November 2004 einer vorvertraglichen einstweiligen Verfügung gemäß der Richtlinie 92/13/EWG des Rates vom 25. Februar 1992 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften über die Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor<sup>(14)</sup>.
- (102) Darüber hinaus sagt Frankreich zu, zusätzliche Umstrukturierungsmaßnahmen im Geschäftsbereich Schifffahrt und hier vor allem die Maßnahmen durchzuführen, die notwendig sind, um die Rentabilitätsschwelle im Schiffbau von 4,5 Schiffsaufträgen (Kreuzfahrtschiff-äquivalente) pro Jahr (Durchschnitt der letzten fünf Jahre) auf [...] zu senken.
- (103) Schließlich sagt Frankreich [...] zu, [...] <sup>(15)</sup> zurückzuziehen, die bereits bei der Kommission zur Genehmigung zusätzlicher staatlicher Beihilfen zugunsten von Alstom eingereicht worden sein sollen.

## VI. WÜRDIGUNG

### 1. Marktanalyse<sup>(16)</sup>

- (104) Alstom ist ein Technologiekonzern, der in drei Hauptbereichen Erzeugnisse und Systeme entwirft, herstellt und wartet, nämlich der Stromerzeugung, dem Eisenbahntransport und dem Schiffbau<sup>(17)</sup>. Die Kommission hat sich bei ihrer Bewertung der Märkte auf ihre eigenen Analysen, auf Unternehmensberichte sowie den Bericht ihres Consultants BearingPoint France SAS gestützt. Die angegebenen Zahlen stammen aus dieser Bewertung und sind Näherungswerte.

### Energieerzeugung

- (105) Der Weltmarkt für Infrastrukturen und Wartungsdienstleistungen im Bereich Energieerzeugung macht derzeit rund 150 Mrd. EUR pro Jahr aus. Die wichtigsten Märkte sind Nordamerika und Asien mit einem Anteil von jeweils fast 30 %. Weltweit bieten vier große Unternehmen eine breite Produktpalette an und haben einen hohen Marktanteil: GE, Alstom, Siemens und Mitsubishi HI. Auch Toshiba spielt eine wichtige Rolle bei den Verkäufen, hat sich jedoch vorwiegend auf Dampfturbinen konzentriert. GE festigt seine Spitzenstellung auf dem Markt mit einem durchschnittlichen jährlichen Marktanteil von 23 % auf allen Energieerzeugungsmärkten im Zeitraum 1992 bis 2002. GE ist die Nummer 1 in Nordamerika (Marktanteil mehr als 50 %) und bei den Gasturbinen (Marktanteil mehr als 50 %). In diesem Zeitraum belegt Alstom den zweiten Platz mit einem Gesamtmarktanteil von 14 %.
- (106) Gegenwärtig ist bei den Aufträgen für Kraftwerke ein Rückgang zu verzeichnen, nachdem es zwischen 1998 und 2001 einen spürbaren Aufschwung gegeben hatte, als sie nämlich von 136 auf 219 GW/Jahr gestiegen waren; im Jahr 2002 gingen die Aufträge zurück auf das Niveau von 1998 (138 GW/Jahr). Es wird erwartet, dass mittelfristig die Nachfrage schwach bleiben wird (im Durchschnitt rund [...] GW/Jahr bis 2005). Längerfristig hingegen dürfte die Nachfrage fast [...] GW/Jahr zwischen 2005 und 2010 erreichen. Im Dienstleistungsbereich ist das Wachstumspotenzial mit geplanten jährlichen Steigerungen von [...] % größer (der Wert des Bereichs Dienstleistungen macht ungefähr ein Drittel des Gesamtmarktes aus, also fast [...] Mrd. EUR).
- (107) Alstom ist auf dem Markt für Bau und Dienstleistungen in folgenden Segmenten vertreten: Gasturbinen mit mehr als 50 MW („Großgasturbinen“), Dampfturbinen mit mehr als 70 MW („Großdampfturbinen“), Wasserturbinen und Hydraulikgeneratoren, Kessel, Dienstleistungen und schlüsselfertige Anlagen. Die Kommission hat die Marktanteile in den einzelnen Segmenten wiederum für den Zeitraum 1992-2002 bewertet. Im wichtigen Sektor Gasturbinen (auf den 28 % des Gesamtmarktes der in MW gemessenen Energiegesamterzeugung entfallen) steht GE eindeutig an der Spitze mit einem Anteil von [...] %, gefolgt von Siemens mit [...] % und Alstom mit [...] %. Der riesige Sektor Dampfturbinen (32 % des Marktes) ist fragmentierter: Auf die chinesischen Anbieter entfällt ein Marktanteil von [...] %, auf Alstom von [...] %, auf GE von [...] % und auf Mitsubishi HI, Siemens und Toshiba von [...] %, [...] % bzw. [...] %. Bei den Wasserturbinen (9 % des Marktes) haben Alstom und GE jeweils einen Marktanteil von [...] % und Siemens von [...] %; bei den Hydraulikgeneratoren (ebenfalls 9 % des Marktes) hebt sich Alstom mit einem Marktanteil von [...] % ab, gefolgt von GE mit [...] %; der Rest verteilt sich auf die chinesischen Anbieter ([...] %), VA Tech hydro ([...] %) und Siemens ([...] %). Im Sektor Kessel (22 % des Marktes) sind die chinesischen Anbieter vorherrschend mit einem Marktanteil von [...] % (80 % der Nachfrage kommen aus Asien); weitere wichtige Namen sind Mitsubishi HI ([...] %), Alstom ([...] %), Babcock & Wilcox ([...] %), Foster Wheeler ([...] %) und IHI ([...] %).

<sup>(13)</sup> ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 1.

<sup>(14)</sup> ABl. L 76 vom 23.3.1992, S. 14. Richtlinie zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 2003.

<sup>(15)</sup> Muss heißen: „die Anmeldungen“

<sup>(16)</sup> Die Aufteilung nach Märkten erfolgt zu Informationszwecken für die diese Entscheidung; sie stimmt nicht unbedingt mit der Abgrenzung der Märkte in Zusammenschlussachen überein.

<sup>(17)</sup> Nicht erfasst werden von der Marktanalyse der Kommission die bereits veräußerten Sparten Industrieturbinen und Energieübertragung und -verteilung (T & D).

*Eisenbahntransport*

(108) Nach Auffassung der Kommission beläuft sich der Weltmarkt für Ausrüstung und Dienstleistungen im Eisenbahntransport auf jährlich rund 30 Mrd. EUR, eine Zahl, die den Schätzungen der französischen Behörden entspricht. [...] des Marktes entfallen auf das rollende Material ([...] Mrd. EUR), [...] auf die Infrastruktur ([...] Mrd. EUR), [...] % auf die Signaleinrichtungen ([...] Mrd. EUR) und [...] % auf die Dienstleistungen ([...] Mrd. EUR). Das Segment des rollenden Materials lässt sich mit Prozentangaben zu den durchschnittlichen Verkäufen des europäischen Marktes von 2000 bis 2002 für jeden Sektor folgendermaßen unterteilen:

- Dieseltriebwagen und Elektrotriebwagen: [...] %,
- Hochgeschwindigkeitszüge und „Trains à très grande vitesse“ (Züge mit sehr hoher Geschwindigkeit) (TTGV): [...] %,
- Untergrundbahnen: [...] %,
- Straßenbahnen und leichte Schienenfahrzeuge: [...] %,
- Lokomotiven: [...] %,
- Reisezugwagen: [...] %.

(109) Von den Verkaufszahlen her sind die Hauptakteure Bombardier, Alstom und Siemens, und in etwas geringerem Maße GE und Ansaldo. Zusammen machen diese Unternehmen im Jahr 2002 ungefähr [...] % des Weltmarktes für Eisenbahntransport aus: Bombardier [...] %, Alstom [...] %, Siemens [...] %, GE [...] % und Ansaldo [...] %. Zu den etwas kleineren, aber dennoch auf den europäischen Märkten tätigen Akteuren gehören CAF, Talgo und Vossloh. In letzter Zeit waren Alstom und Bombardier die herausragenden Akteure in den Hauptsegmenten des rollenden Materials. Sie haben sich den ersten Platz auf dem europäischen Markt mit Siemens geteilt. Alstom und Siemens sind besonders bei Hochtechnologieprodukten gut aufgestellt.

(110) Europa ist der größte Markt mit einem Anteil von [...] %. Frankreich, Deutschland und das Vereinigte Königreich sind die wichtigsten europäischen Märkte, denn auf sie entfallen [...] %, [...] % bzw. [...] % der durchschnittlichen Verkäufe pro Jahr zwischen 2000 und 2002, gefolgt vom italienischen und spanischen Markt, die im gleichen Zeitraum jeweils [...] % des europäischen Marktes ausmachen. Präsenz vor Ort (also Unternehmen, die im Lande selber Produktionsanlagen haben) ist ein wichtiger Faktor für den Markt beherrschende nationale oder örtliche Akteure (Marktanteil in Frankreich [...] %, in Deutschland [...] %, im Vereinigten Königreich [...] %, in Spanien [...] % und in Italien [...] % von 2000 bis 2002). Generell zeichnet sich jedoch eine Tendenz zur Europäisierung des Marktes ab.

Schätzungen sprechen von Überkapazitäten der Branche von ungefähr [...] %, auch wenn ein jährlicher Anstieg der Nachfrage um [...] % zu erwarten ist. Die besten Wachstumsaussichten dürften die Bereiche Hochgeschwindigkeitszüge, Signaleinrichtungen und Dienstleistungen bieten.

(111) Der französische Markt wird von Alstom und in geringerem Umfang von Bombardier dominiert. Die Kommission schätzt den Markt auf 1,8 Mrd. EUR, ausgehend von den durchschnittlichen Verkäufen zwischen von 2000 bis 2002 <sup>(18)</sup>, bei denen die Diesel- und Elektrotriebwagen [...] Mio. EUR ausmachen, die Hochgeschwindigkeitszüge [...] Mio. EUR, die Untergrundbahnen [...] Mio. EUR, die leichten Schienenfahrzeuge [...] Mio. EUR und die Lokomotiven [...] Mio. EUR. Der Marktanteil von Alstom lag in diesem Zeitraum bei [...] % im Segment Hochgeschwindigkeitszüge, bei [...] % bei den leichten Schienenfahrzeugen und bei [...] % bei den Lokomotiven <sup>(19)</sup>. Lediglich in den Segmenten Diesel- und Elektrotriebwagen (Alstom [...] %, Bombardier [...] %) und Untergrundbahnen (Alstom [...] %, Bombardier [...] % und Siemens [...] %) ist Alstom neben anderen Wettbewerbern vertreten. Alstom hat in Frankreich einen gesamten Marktanteil von rund [...] %. Informationshalber sei erwähnt, dass in Deutschland trotz der sehr starken Position von Siemens bei den Hochgeschwindigkeitszügen der gesamte Marktanteil von Alstom bei [...] % liegt (hinter Bombardier mit [...] %).

*Schifffahrt*

(112) Der Weltmarkt für Schiffbau wird von Japan und Südkorea beherrscht, aber auch China gewinnt stark an Bedeutung. Die europäischen Werften einschließlich Alstom haben sich auf High-Tech-Segmente mit hoher Wertschöpfung konzentriert (Kreuzfahrtschiffe und Flüssiggastanker). Zusammen haben die europäischen Werften einen Anteil von [...] % am Kreuzfahrtschiffmarkt, den sich vier Unternehmen teilen. Im Durchschnitt hatte zwischen 1994 und 2003 Alstom einen Anteil von [...] % am Weltmarkt für Kreuzfahrtschiffe, Fincantieri [...] %, Aker Kvaerner [...] % und Meyer [...] %. Bei Kreuzfahrtschiffen und Flüssiggastankern ist der Weltmarkt der Referenzmarkt.

(113) Derzeit ist der Markt für Kreuzfahrtschiffe ziemlich schwach, da die Auftragsbücher bis 2007 relativ schlecht gefüllt sind. Längerfristig sind die Aussichten jedoch aufgrund der Entwicklung der Tourismusindustrie gut. Die Wachstumsrate für die Kreuzfahrtschiffbauer wird auf [...] % jährlich bis 2010 geschätzt. Der Markt für Flüssiggasdampfer wächst derzeit rasch und bietet auch positive langfristige Aussichten.

<sup>(18)</sup> Es ist zu bedenken, dass sich diese Zahlen durch die in dieser Branche sehr häufig vorkommenden Großverträge grundlegend ändern können.

<sup>(19)</sup> Dieser Marktanteil wird nach Eingang eines Auftrags der SNCF für ein Konsortium Alstom-Siemens Anfang 2004 deutlich schrumpfen.

## 2. Vorhandensein von Beihilfen

- (114) In Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag heißt es: „Soweit in diesem Vertrag nicht etwas anderes bestimmt ist, sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen“. Die Kommission wird also die betreffenden Maßnahmen im Hinblick auf die Frage prüfen, ob sie eine staatliche Beihilfe darstellen.
- (115) Wie bereits dargelegt, ist Alstom im Wesentlichen in den Bereichen Energie, Verkehr und Schiffbau tätig. Die entsprechenden Erzeugnisse und Dienstleistungen werden zwischen den Mitgliedstaaten gehandelt und es besteht diesbezüglich Wettbewerb zwischen den Mitgliedstaaten. Aus den Ausführungen in Ziffer 1 geht eindeutig hervor, dass jede Beihilfe für Alstom den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigt und den Wettbewerb im Gemeinsamen Markt verfälscht.
- (116) Ferner werden alle Maßnahmen vom Staat oder von vom Staat kontrollierten Einrichtungen finanziert, deren Verhalten in diesem Zusammenhang eindeutig dem Staat zuzurechnen ist, wie der CDC <sup>(20)</sup> und der CFDI. Es handelt sich um Ad-hoc-Maßnahmen und damit selektive Maßnahmen zugunsten von Alstom.
- a) *Maßnahmen 1 bis 6*
- (117) In ihren Beschlüssen über die Eröffnung bzw. Ausweitung des förmlichen Prüfverfahrens war die Kommission zu dem Schluss gekommen, die in der Vereinbarung vom 2. August 2003, geändert durch die Vereinbarung vom September 2003, aufgeführten staatlichen Maßnahmen seien staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 87 Absatz 2 EG-Vertrag. Die Kommission erinnert daran, dass Frankreich anfänglich nur den Beihilfecharakter der alten Maßnahme 1 (Beteiligung des Staates an einer Kapitalerhöhung) in Frage stellte, jedoch die Einstufung der übrigen Maßnahmen aus der Vereinbarung vom 2. August 2003 akzeptierte.
- (118) Es sei darauf hingewiesen, dass die alte Maßnahme 1 durch die TSDDRA (derzeitige Maßnahme 1) ersetzt wurde und dass Frankreich die Einstufung dieser neuen Maßnahme 1 und übrigens auch keiner anderen Maßnahme aus der Vereinbarung vom September 2003 als staatliche Beihilfe anfiicht. Ganz im Gegenteil: Mit Schreiben vom 4. September 2003 hat Frankreich vorgetragen, die Beteiligung des Staates an den Unterstützungsmaßnahmen für Alstom sei unbedingt erforderlich und das zugunsten des Unternehmens verabschiedete Finanzpaket sei ein nicht aufteilbares Gesamtpaket. Es habe sich deutlich gezeigt, dass das Engagement des Staates zur Vermeidung eines Konkurses von Alstom unabdingbar und ein Hauptelement der Vereinbarung vom 2. August 2003 war, was durch die geänderte Fassung der Vereinbarung, die Frankreich am 26. September 2003 gemeldet hat, bestätigt wurde. Ohne Beteiligung des Staates hätten sich die Banken nicht zu einer Unterstützung des Unternehmens bereit erklärt. Nach Auffassung Frankreichs sind die Maßnahmen aus der Vereinbarung vom September 2003 durchaus Beihilfen, die allerdings mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind.
- (119) Die anfängliche Meinung der Kommission über die in den Beschlüssen über die Eröffnung bzw. Ausweitung des Verfahrens angesprochenen Maßnahmen wird damit bestätigt. Sie kann daher nur durch die von den französischen Behörden im Mai 2004 gemeldeten Änderungen an manchen Maßnahmen berührt werden.
- (120) Die TSDDRA (Maßnahme 1) wurden vom Staat in einem Rahmen gezeichnet, der nicht der eines marktwirtschaftlich handelnden privaten Investors ist. Sie bedeuten also einen aus staatlichen Mitteln finanzierten Vorteil für Alstom. Auch die kurzfristigen Fazilitäten (Maßnahme 2) sind vor einem Hintergrund gewährt worden, der nicht der eines marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers ist. Es sei der Hinweis gestattet, dass bei dieser letzten Maßnahme der von der CDC gezeichnete Teil auf Wunsch des Staates von dieser Einrichtung gezeichnet wurde und damit dem Staat zuzuschlagen ist, was Frankreich niemals in Frage gestellt hat.
- (121) Die Bürgschaft des Staates auf Zweitausfall in Höhe von 1,25 Mrd. EUR für die von den Banken gewährten Bürgschaften (neue Maßnahme 3) sowie die zuvor geltende Rückbürgschaft (alte Maßnahme 3) stellen ebenfalls eine außergewöhnliche Maßnahme dar, die in Anbetracht insbesondere der finanziellen Lage von Alstom kaum dem normalen Verhalten einer Finanzinstitution entspricht. Beide verschaffen also auch einen finanziellen Vorteil aus staatlichen Mitteln, im vorliegenden Fall über die CFDI, und sind daher dem Staat zuzurechnen. Es bleibt festzuhalten, dass Frankreich keinen Unterschied zwischen den direkt von ihm und den über die CFDI bewilligten Maßnahmen macht. In dem mit Schreiben vom 7. Juni 2004 übermittelten Vereinbarungsprotokoll heißt es: „Der Staat erbringt seine Rückbürgschaft (für die neue Bürgschaftsfazilität) direkt oder über die CFDI“. Das Protokoll besagt ferner, dass die neue Bürgschaft der Maßnahme 3 „von der CFDI, vom Staat oder jeder anderen unter dem Schutz des Staates tätigen Einrichtung“ gewährt wird. Dies belegt ganz eindeutig, dass im vorliegenden Fall die Mittel der CFDI staatliche Mittel sind und dass ihre Aktionen dem Staat zuzurechnen sind und daher im vorliegenden Fall als Bestandteile staatlicher Beihilfen anzusehen sind.

<sup>(20)</sup> Vgl. die Frankreich mitgeteilten zweckdienlichen Maßnahmen im Fall E 50/2001, CDC IXIS.

(122) Auch das von der CFDI gezeichnete und vom Staat verbürgte PSDD (Maßnahme 4) sowie die direkt vom Staat aufgelegten TSDD (Maßnahme 5) können nicht als normales Verhalten marktwirtschaftlich handelnder Investoren/Kapitalgeber bezeichnet werden. Kein normaler Investor/Kapitalgeber wäre in dieser Richtung tätig geworden, es sei denn, er wäre unter Umständen schon Gläubiger oder Aktionär von Alstom. Erneut ist darauf hinzuweisen, dass der Staat in den Vereinbarungen vom August und September 2003 unter anderem die Gewährung des PSDD zugesagt hatte. Diese Zusage hat ihren Niederschlag in einer Bürgschaft für die CFDI für das gesamte Darlehen gefunden. Die Zusage des Staates bezüglich der Umwandlung seiner Forderungen in Aktien, direkt oder über die CFDI, erfolgte unwiderruflich und für die Gesamtheit der langfristigen Forderungen, während die Umwandlung für die anderen Gläubiger optional sein wird. Auch diese Maßnahme hebt also auf die Konsolidierung der Finanzstruktur von Alstom ab, und zwar unabhängig von seiner Lage zum Zeitpunkt der Umwandlung, und sie verleiht dem Staat eine Rolle, die sich von der anderer Gläubiger unterscheidet und ein zusätzliches Risiko enthält.

(123) In Zusammenhang mit Maßnahme 6 hat Frankreich keinerlei Einstufung der Beteiligung des Staates an der neuen Kapitalerhöhung vorgenommen. Nach Auffassung der Kommission enthält diese Beteiligung des Staates an einer neuen Kapitalerhöhung Elemente einer Beihilfe. Wie es die Kommission in dem Dokument mit dem Titel „Anwendung der Artikel 92 (87) und 93 (88) des EWG- (EG-) Vertrags auf Beteiligungen öffentlicher Behörden“<sup>(21)</sup> sagt, besteht in bestimmten Fällen eine Beihilfevermutung. Dies ist der Fall, „wenn die öffentliche finanzielle Intervention eine Kombination einer Beteiligung und anderer Interventionsmodalitäten ist, die nach Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag anzumelden sind“ oder wenn „die Beteiligungen in bestimmten Sektoren erfolgen, die sich in besonderen Schwierigkeiten befinden“. Im vorliegenden Fall unterstreicht die Kommission, dass die Zuführung neuen Kapitals gleichzeitig zu anderen Maßnahmen erfolgt, die als staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag gelten und dass Alstom ein Unternehmen in Schwierigkeiten ist. Schließlich muss dieser Kapitalzufluss parallel zu den anderen Unterstützungsmaßnahmen des Staates<sup>(22)</sup> gesehen werden. Alle sind Bestandteile ein und desselben Maßnahmenpakets, mit dem Alstom bei der laufenden Umstrukturierung unterstützt werden soll.

(124) Zusammenfassend vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Maßnahmen 1 bis 6 insgesamt zu einem Paket gehören, dessen eindeutiger Zweck die Unterstützung der Alstom-Gruppe ist, die andernfalls ernsthaft vom Konkurs bedroht gewesen wäre. Des Weiteren steht fest,

dass die fraglichen Maßnahmen von einem marktwirtschaftlich handelnden privaten Investor niemals ergriffen worden wären und dass sie außerdem geeignet sind, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen und auch den Wettbewerb im Gemeinsamen Markt zu verfälschen. Folglich ist die Kommission der Auffassung, dass die Maßnahmen 1 bis 6 insgesamt Elemente staatlicher Beihilfen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag enthalten.

b) *Maßnahmen 7 bis 10*

(125) In Zusammenhang mit Maßnahme 7 hatte die Kommission mit Schreiben vom 10. Juli 2003 Frankreich um zusätzliche Auskünfte zur Beantwortung der Frage gebeten, ob der Preis von 920 Mio. EUR, zu dem die staatliche Kernenergie-Holdinggesellschaft Areva den Geschäftsbereich T & D von Alstom erworben hatte, Elemente staatlicher Beihilfen enthielt. Diesbezüglich vertritt die Kommission die Auffassung, dass die klaren und schlüssigen Auskünfte in den Schreiben Frankreichs an die Kommission vom 4. September 2003 und vom 16. Februar 2004 die Zweifel in der Frage zerstreuen, ob diese Maßnahme Beihilfeelemente enthalten konnte. Da keine Anzeichen dafür vorliegen, dass eventuell Alstom von Areva ein Vorteil gewährt worden ist, der außerdem noch dem Staat zuzurechnen ist, deutet nach Meinung der Kommission nichts darauf hin, dass die fragliche Transaktion Elemente staatlicher Beihilfen enthält. Areva hat sich bei diesem Vorgang wie ein marktwirtschaftlich handelnder privater Investor verhalten. Selbst wenn dem nicht so sein sollte, vertritt die Kommission die Auffassung, dass ein eventuell vorhandenes Beihilfeelement dann äußerst klein wäre und an der Gesamteinschätzung der Maßnahmen zugunsten von Alstom nichts ändern würde.

(126) Bei den übrigen Maßnahmen (Maßnahmen 8, 9 und 10) muss zwischen Maßnahme 8 und den Maßnahmen 9 und 10 differenziert werden.

(127) In Zusammenhang mit Maßnahme 8 („Bahrain“) verweist der Beschluss über die Eröffnung des Verfahrens auf Sicherheiten für den Bau eines Kraftwerks in Bahrain. Frankreich bestreitet, im Rahmen dieses allein zwischen Unternehmen abgeschlossenen Geschäfts irgendwelche Sicherheiten gewährt zu haben. Die Kommission hat das Schreiben Frankreichs an die Behörden in Bahrain geprüft und ist zu der Auffassung gelangt, dass der außerordentlich allgemein gehaltene Inhalt dieses Schreiben keinen Hinweis darauf enthält, dass Alstom ein Vorteil entstanden wäre. Maßnahme 8 wäre also keine Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag. Selbst wenn dem nicht so sein sollte, vertritt die Kommission die Auffassung, dass ein eventuell vorhandenes Beihilfeelement, das nur sehr schwer zu quantifizieren wäre, an der Gesamteinschätzung der Maßnahmen zugunsten von Alstom nichts ändern würde.

<sup>(21)</sup> EG-Bulletin, 9-1984.

<sup>(22)</sup> Siehe das Urteil des Gerichts erster Instanz der Europäischen Gemeinschaften vom 15. September 1998 in der Sache T-11/95, BP Chemicals gegen Kommission, Slg. 1998, S. II-3235 (EniChem).

(128) Zu den Maßnahmen 9 „Erwerb eines Flüssiggastankers durch GdF“ und 10 „Erwerb eines neuen Schiffes durch SeaFrance“ weist Frankreich darauf hin, dass Alstom sich diese Aufträge allein und ohne irgendeine Unterstützung durch den Staat gesichert hat. Frankreich räumt jedoch ein, im Zuge der beiden Erwerbungen [...] GdF und der [...] SNCF, dem Mutterunternehmen von SeaFrance, „beruhigende Elemente“ gewährt zu haben. Nach Analyse der unter Randnummer 89 genannten Schreiben ist die Kommission der Auffassung, dass diese „beruhigenden Elemente“ staatlichen Bürgschaften gleichzustellen sind. Im Falle GdF (Maßnahme 9) weist Frankreich auf seine Zusage hin, zu „[...] (2<sup>3</sup>)“, falls das Geschäft nicht zu einem guten Abschluss gebracht werden könne. Im Fall SeaFrance (Maßnahme 10) merkt Frankreich an, es „[...] (2<sup>4</sup>)“, die erforderlich wären, damit SeaFrance das Geschäft zu einem guten Abschluss bringen kann.

(129) Aufgrund dieser „beruhigenden Schreiben“ steht fest, dass der Staat Alstom einen entscheidenden Vorteil verschafft hat, als er dessen Kunden eine Entschädigungsbürgschaft für die Ausführung besagter Schiffsaufträge durch Alstom gewährt hat. Dieser Vorteil war mit Sicherheit für Alstom von entscheidender Bedeutung zu einem Zeitpunkt, zu dem seine finanzielle Lage sich so darstellte, dass ein kluger Wirtschaftsbeteiligter gezögert hätte, bei diesem Unternehmen Schiffe zu bestellen. In diesem Zusammenhang ist es im Übrigen aufschlussreich, dass diese „beruhigenden Schreiben“ ganz und gar die ansonsten für diese Art von Geschäft üblichen Bürgschaften ersetzt haben; in den anderen Fällen war eine Intervention des Staates (siehe alte und neue Maßnahme 3) erforderlich, wie Frankreich der Kommission später mitgeteilt hat.

(130) Folglich müssen diese Maßnahmen insofern als Sicherheiten gleichwertig angesehen werden, als sie eine ähnliche Wirkung haben wie die Ausfallbürgschaft. Sie haben als Bestandteil des Beihilfenpakets zu gelten, das Frankreich Alstom zur Unterstützung der Umstrukturierungsbemühungen auf der Grundlage des seit März 2003 umgesetzten Plans zur Verfügung gestellt hat. Diese Bürgschaften wurden Alstom im Juni 2003 gewährt, obwohl die Schwierigkeiten des Unternehmens wohlbekannt waren. Unter diesen Voraussetzungen müssen die fraglichen Bürgschaften als die ersten Beihilfemaßnahmen zur Unterstützung von Alstom angesehen werden.

(131) Schließlich bleibt die Kommission bei ihrer bereits in ihrer vorläufigen Würdigung vorgetragenen Analyse der Zusage der Banken bezüglich der Platzierung der ersten Kapitalerhöhung sowie der Emission der ORA durch die Banken; sie bekräftigt folglich, dass die fraglichen Maßnahmen keine staatlichen Beihilfen enthalten.

(<sup>23</sup>) Wörtliches Zitat aus Schreiben der französischen Regierung, anhand derer die Kommission auf das Vorliegen einer Bürgschaft geschlossen hat.

(<sup>24</sup>) *Ibid.*

### 3. Beihilfebetrug

(132) In seiner Antwort auf die Eröffnung bzw. Ausweitung des förmlichen Prüfverfahrens hat Frankreich vorgetragen, dass der Betrag der vom Staat mit den Maßnahmen 3 und 4 gewährten Beihilfen kleiner war als der der abgedeckten Fazilitäten. Frankreich ist ferner damit einverstanden, die übrigen Maßnahmen als Beihilfen zu betrachten, die bis zu 100 % ihres Nennwertes bewertet werden können. Es sei darauf hingewiesen, dass sich die Bemerkungen Frankreichs nur auf das Beihilfenpaket vor dessen Änderung im Mai 2004 beziehen. Frankreich äußert sich also weder zur Quantifizierung der Beihilfe, die in der Bürgschaft für die als Ersatz der Rückbürgschaft konzipierte neue Ausfallbürgschaft enthalten ist (Maßnahme 3), noch zu der Beihilfe, die in der neuen geplanten Kapitalerhöhung (Maßnahme 6) enthalten ist.

(133) Vom Staat gewährte Beihilfen, insbesondere in Form der Zeichnung von Darlehen für Unternehmen (Eigenkapital oder Quasi-Eigenmittel), von kurz- oder langfristigen Darlehen oder von Bürgschaften, müssen vorab quantifiziert werden, also zum Zeitpunkt ihrer Gewährung. Nur auf diese Weise lässt sich das vom Staat übernommene Risiko berücksichtigen, während eine ex post-Quantifizierung auf dem Eintritt des Risikos beruht. Gestützt auf diese Grundsätze ist die Quantifizierung der Beihilfen an Alstom vorzunehmen.

(134) Die TSDDRA (Maßnahme 1) und die TSDD (Maßnahme 5) waren Quasi-Eigenmittel. Kein Investor an der Stelle des Staates hätte solche Darlehen gezeichnet. Das Risiko war so hoch (bei einem Ausfall wäre es von Seiten des Staates illusorisch gewesen, auf irgendeine Rückzahlung zu hoffen), dass die Kommission den Beihilfebetrug als dem Nennwert der Darlehen gleich angesetzt hatte. Frankreich hatte diese Bewertung akzeptiert. Durch die Umwandlung dieser Darlehen in Kapital hat sich an dieser Bewertung nichts Grundlegendes geändert.

(135) Auch die kurzfristige Liquidität (Maßnahme 2) wurde bereitgestellt, obwohl keine andere Bank dazu bereit war. Im Fall der 300 Mio. EUR, bei denen der Staat eine Verlängerung bis Februar 2005 zugesagt hat, und die damit als mittelfristiges Darlehen gelten, kann sich die Beihilfe auf bis zu 100 % des Nennwertes belaufen. Darlehen über 900 Mio. EUR in Form von Handelspapieren wurden hingegen kurzfristig gewährt (und auch schnell zurückgezahlt). Von diesem Betrag waren 800 Mio. zur Deckung des Finanzbedarfs in Erwartung der vom Staat gewährten langfristigen Finanzierung gedacht (TSDDRA, TSSD und PSDD); hier ist die Kommission der Auffassung, dass es sich bei dem gesamten Betrag um eine Beihilfe handelt. Folglich kann man vernünftigerweise davon ausgehen, dass diese Beihilfe vom Staat zum Zeitpunkt der Zeichnung der Handelpapiere in Höhe von 800 Mio. EUR gewährt worden ist. Es handelt sich also um ein und denselben Beihilfebetrug, der lediglich in anderer Form auftaucht und der nur

einmal gezählt werden darf. In der Übersichtstabelle 7 gewichtet die Kommission also diese 800 Mio. EUR kurzfristige Darlehen mit 0 % und die langfristigen Finanzierungen für deren Rückzahlung mit 100 %. Schließlich bleibt noch die im Saldo von 100 Mio. EUR enthaltene Beihilfe zu quantifizieren. Im Vergleich zu einem mittel- oder langfristigen Darlehen ist das aufgrund der kurzen Laufzeit und der Tatsache, dass dieses Darlehen langfristige Finanzierungslösungen ermöglichen sollte, für den Gläubiger geringere Risiko der Nichtzurückzahlung zu berücksichtigen. Der Beihilfebetrags macht also nur einen Bruchteil des Darlehensnennwertes aus.

(136) Bezüglich der in Teil IV beschriebenen Ausfallbürgschaft (Maßnahme 3) steht fest, dass Frankreich lediglich Berechnungen für die alte Rückbürgschaft von 2,275 Mrd. EUR übermittelt hat. Die fragliche Rückbürgschaft ist jedoch gestrichen und durch eine neue Bürgschaft in Höhe von 1,25 Mrd. EUR ersetzt worden. Es sei jedoch, wie bereits dargelegt, noch darauf hingewiesen, dass Frankreich bei seinen Berechnungen von einem geschätzten technischen Risiko von 5 % ausgeht, berechnet auf der Grundlage von Daten aus der Vergangenheit, anhand derer die Beihilfe für die gestrichene Rückbürgschaft auf einen Betrag zwischen 0 und 43 Mio. EUR veranschlagt werden kann.

(137) Wie bereits unter Randnummer 133 ausgeführt, müssen das Vorliegen einer Beihilfe und deren Betrag vorab feststehen, also zum Zeitpunkt ihrer Gewährung bzw. Nichtgewährung, und nicht, wie Frankreich behauptet, nachdem die Bürgschaftslinie Wirkung gezeigt hat. Der Beihilfebetrags kann nicht a posteriori anhand des Risikos durch die tatsächlich gedeckten Verträge geschätzt werden. Zum Zeitpunkt der Gewährung der Bürgschaft hatte Frankreich keinerlei Beschränkung für die Nutzung der Ausfallbürgschaft vorgesehen. Durch die Rückbürgschaft konnte also jeder beliebige Vertrag in jedem beliebigen Geschäftsbereich von Alstom gesichert werden, vorausgesetzt, er hatte eine Laufzeit von höchstens sieben Jahren. Gemäß der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften<sup>(25)</sup> (im folgenden „Mitteilung über Beihilfen in Form von Bürgschaften“ genannt) konnte ex ante die in der Rückbürgschaft enthaltene Beihilfe bis zu 100 % des gedeckten Betrags ausmachen; hierzu heißt es unter Ziffer 3.2 der Mitteilung: „Ist es bei Übernahme der Garantie sehr wahrscheinlich, dass der Kreditnehmer seinen Verpflichtungen nicht wird nachkommen können, z. B. weil er in finanziellen Schwierigkeiten ist, so kann der Wert der Garantie genauso hoch sein wie der Betrag, der durch die Garantie effektiv gedeckt ist“. Dieses Risiko hätte kein privater Wirtschaftsbeteiligter übernehmen können. In seiner Antwort auf die Eröffnung bzw. Ausweitung des förmlichen Prüfverfahrens weist Frankreich auf Folgendes hin: „Da die Banken in Anbetracht des bereits eingegangenen Engagements alleine diese Bürgschaftsfazilität nicht übernehmen

konnten, ist der Staat bei diesen für den reibungslosen Betrieb von Alstom wesentlichen Bürgschaften eingesprungen“. Damit gibt Frankreich zu, dass Alstom ohne die Rückbürgschaft des Staates keine neue Ausfallbürgschaft erhalten hätte. Unter diesen Voraussetzungen geht die Kommission davon aus, dass die fragliche Rückbürgschaft de facto die Aufgabe einer Sicherheit erfüllte, sie war nämlich von den Banken unmittelbar in dem Fall einforderbar, in dem eines der gesicherten Vorhaben von Alstom nicht rechtzeitig hätte durchgeführt oder abgeschlossen werden können.

(138) Folglich belief sich nach Auffassung der Kommission das potenzielle Risiko für den Staat auf 100 % des Betrags der durch die Rückbürgschaft gedeckten Ausfallbürgschaft, also 2,275 Mrd. EUR. Nach den im Mai 2004 angekündigten Änderungen wird jedoch die Rückbürgschaft des Staates für die Ausfallbürgschaft gestrichen werden. Es gilt also zunächst einmal den Beihilfebetrags zu quantifizieren, der sich aus der Gewährung der Rückbürgschaft durch den Staat über rund zwölf Monate hin ergibt. Anhand der vorliegenden Informationen und nach den üblichen Berechnungsmethoden lässt sich die der vom Staat in diesem begrenzten Zeitraum gewährten Rückbürgschaft entsprechende Beihilfe auf höchstens 411 Mio. EUR schätzen. Bei dieser Berechnung wird davon ausgegangen, dass die abgedeckten Verträge eine Laufzeit von drei Jahren haben (Durchschnitt in der Branche), dass das Risiko einer Inanspruchnahme der Sicherheit gleichmäßig auf diesen Zeitraum von drei Jahren verteilt ist, dass die Bürgschaften linear über 12 Monate (September 2003 bis August 2004) für einen Gesamtbetrags von 3,5 Mrd. EUR gewährt werden, und dass die Rückbürgschaft des Staates für die gestellten Sicherheiten ab September 2004 gestrichen wird. Als Beihilfebetrags gelten 100 % des Betrags der Rückbürgschaft, multipliziert mit der Laufzeit der Sicherheit (Zahl der Monate, in denen die Sicherheit im Vergleich zu drei Jahren, also 36 Monaten, Gültigkeit hatte). Zur Erinnerung: Die Rückbürgschaft betrug 65 % je Bürgschaft<sup>(26)</sup>.

(139) Wie schon unter Randnummer 52 ausgeführt, wird die gestrichene Rückbürgschaft durch eine neue zweitrangige Sicherheit von 1,25 Mrd. EUR ersetzt, die in die neue Ausfallbürgschaft für eine Kreditlinie von 8 Mrd. EUR überführt wird (Maßnahme 3). Nach dieser neuen Regelung beläuft sich das potenzielle Risiko für den Staat auf 1,25 Mrd. EUR, und zwar sobald die Barsicherheit von 700 Mio. EUR zur Deckung der potenziellen Verluste nicht mehr ausreichen wird. Die neue Rückbürgschaft muss als Beihilfe verbucht werden, die bis zu 100 % ihres Betrags gehen kann. Aus dieser Änderung ergibt sich eine Senkung des potenziellen Risikos des Staates um 1 Mrd. EUR. Wie schon in Teil III dargelegt, ist die Verringerung des Engagements des Staates ein wichtiger Faktor in Zusammenhang mit der Frage gewesen, ob das förmliche Prüfverfahren erneut ausgeweitet werden muss.

<sup>(26)</sup> Für die Schätzung der Beihilfe wurde folgende Formel verwendet:

$$\frac{3\,500}{12} \times \sum_{i=1}^{12} \frac{i}{36} \times 0,65 = 410,76$$

<sup>(25)</sup> ABl. C 71 vom 11.3.2000, S. 14.

- (140) Des Weiteren vertritt die Kommission die Auffassung, der Beihilfebetrags würde vom Abzug der von Alstom für die Bürgschaft getragenen Kosten nicht wesentlich betroffen. In Anbetracht dieser Einschätzung sowie der Tatsache, dass die von Frankreich vorgelegten Angaben nicht die Zahlen enthielten, anhand derer sich die von Alstom an den Staat gezahlten Beträge genau berechnen ließen, ist der in den Sicherheiten enthaltene maximale Beihilfebetrags nicht gesenkt worden.
- (141) Die gleichen Argumente gelten für die vom Staat der CFDI für die Gewährung des unter Maßnahme 4 aufgeführten PSDD an Alstom gewährte Sicherheit. Ohne die Bürgschaft des Staates in Höhe von 100 % des PSDD hätte die CFDI das Darlehen niemals gewährt. Folglich und gemäß der Mitteilung über Beihilfen in Form von Bürgschaften schätzt die Kommission, dass 100 % der Sicherheit als staatliche Beihilfe zu gelten haben. Diese Sichtweise wird noch durch die Tatsache unterstützt, dass nach einer Ankündigung Frankreichs die Schulden von Alstom gegenüber dem Staat, darunter das PSDD, im Sommer 2004 in Kapital umgewandelt werden sollen. Die Umwandlung der Schuld in Kapital belegt sehr wohl, dass das PSDD aus staatlichen Mitteln finanziert wird und dem Staat zuzurechnen ist und als eine Beihilfe zu gelten hat, die sich auf bis zu 100 % des betreffenden Betrags belaufen kann.
- (142) Aus den in diesem Teil dargelegten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass die Beteiligung des Staates an der neuen Kapitalerhöhung (Maßnahme 6) nicht als normales Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden Investors angesehen werden kann, sondern eine Beihilfe darstellt. Die in einer derartigen Kapitalbeteiligung enthaltene Beihilfe kann sich bis auf 100 % des gezeichneten Betrags belaufen.
- (143) Bezüglich der in den Maßnahmen 9 und 10 niedergelegten Sicherheiten für GdF und SNCF gibt Frankreich zu, sie seien als Bürgschaftersatz gedacht gewesen. Entsprechend der Schätzung der in der Sicherheit für die Ausfallbürgschaft enthaltenen Beihilfe geht die Kommission davon aus, dass sich der Beihilfehöchstbetrags auf 100 % des gedeckten Betrags belaufen kann. In Anbetracht der Schwierigkeiten bei der Einschätzung des Umfangs und der Wahrscheinlichkeit der verschiedenen Risiken, die sich aus der Nichterfüllung oder ungenügenden Ausführung dieser Verträge ergeben können sowie des Teils dieser Risiken, die tatsächlich durch die staatliche Bürgschaft abgedeckt sind, ist es der Kommission jedoch unmöglich, zuverlässig den in diesen Sicherheiten enthaltenen Beihilfebetrags zu beziffern.
- (144) Nach dem bisher Gesagten ist die Kommission der Auffassung, dass Tabelle 7 eine realistische Einschätzung des Beihilfehöchstbetrags für das Maßnahmenpaket zugunsten von Alstom mit alleiniger Ausnahme der Maßnahmen 9 und 10 bietet. Es sei der Hinweis gestattet, dass bei der anschließenden Beurteilung der Vereinbarkeit auf die jeweiligen Maßnahmen im Einzelnen und unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Besonderheiten eingegangen wird, und nicht nur auf diese Gesamteinschätzung.

Tabelle 7

**Maximaler Beihilfebetrags**

(in Mrd. EUR)

Maßnahme	Maximaler Beihilfebetrags
1,2 Mrd. kurzfristige Liquidität (Maßnahme 2)	
davon: — 300 Mio. verlängert	0,3
— 900 Mio. zurückgezahlt (800 Mio. dank der drei unten genannten Maßnahmen zurückgezahlt)	0,1
TSDDRA (Maßnahme 1)	0,3
PSDD, in Kapital umzuwandeln (Maßnahme 4)	0,3
TSDD, in Kapital umzuwandeln (Maßnahme 5)	0,2
Kapitalerhöhung II (Maßnahme 6)	0,17/0,22
Sicherheit für Bürgschaften (Maßnahme 3)	
davon: — 12 Monate Rückbürgschaft für 65 % von Bürgschaften über 3,5 Mrd.	0,411
— Bürgschaft auf Zweitausfall für Bürgschaften von 8 Mrd.	1,25
Insgesamt	3,03/3,08

#### 4. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt

- (145) In Anbetracht des bisher Gesagten sind die staatlichen Maßnahmen im Rahmen der vorliegenden Prüfung als staatliche Ad-hoc-Beihilfen einzustufen. Artikel 87 Absatz 2 und 3 EG-Vertrag sehen Ausnahmen zu der in Absatz 1 angeführten Unvereinbarkeit vor.
- (146) Die in Artikel 87 Absatz 2 EG-Vertrag aufgeführten Ausnahmen finden auf den vorliegenden Fall keine Anwendung, da Beihilfen nicht sozialer Art sind und nicht an einzelne Verbraucher gewährt werden; sie dienen auch nicht der Beseitigung von Schäden, die durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind, und sie sind auch keine Beihilfen für die Wirtschaft bestimmter, durch die Teilung Deutschlands betroffener Gebiete der Bundesrepublik Deutschland.
- (147) Weitere Ausnahmen sind in Artikel 87 Absatz 3 EG-Vertrag festgehalten. Da die Beihilfe keine regionalpolitischen Ziele verfolgt und die unter Buchstabe b dieses Absatzes genannte Ausnahme eindeutig nicht anzuwenden ist, kommen nur die unter Buchstabe c genannten Ausnahmen zur Anwendung. Demnach sind staatliche Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige zulässig, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. In diesem Zusammenhang steht fest, dass die Beihilfen gewährt wurden, um einem in Schwierigkeiten befindlichen Unternehmen die langfristige Rentabilität zurückzugeben. Sie sind also anhand der Leitlinien zu beurteilen. Nach ihrer Prüfung ist die Kommission der Auffassung, dass im vorliegenden Fall keine andere Förderung durch die Gemeinschaft in Frage kommt. Frankreich hat sich im Übrigen auf keine sonstige im Vertrag vorgesehene Ausnahme bezogen, sondern sich zur Verteidigung der im August 2003 gemeldeten Maßnahmen ausschließlich auf die Leitlinien bezogen.
- (148) Um in den Genuss von Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen zu gelangen, muss ein Unternehmen als Unternehmen in Schwierigkeiten gelten. In Ziffer 2.1 der Leitlinien ist dieser Begriff definiert. Unter Ziffer 6 heißt es dort: „Zu den typischen Symptomen eines Unternehmens in Schwierigkeiten gehören zunehmende Verluste, sinkende Umsätze, wachsende Lagerbestände, Überkapazitäten, verminderter Cashflow, zunehmende Verschuldung und Zinsbelastung sowie Abnahme oder Verlust des Reinvermögenswerts“.
- (149) Von einem positiven Nettogewinn im Geschäftsjahr 2000-2001 ist das Unternehmen im Geschäftsjahr 2002-2003 auf einen Verlust von weit mehr als einer Mrd. EUR gerutscht. Im gleichen Zeitraum ist das Eigenkapital um mehr als die Hälfte von 2 Mrd. EUR auf weniger als 800 Mio. EUR geschrumpft. Alstom kann demzufolge als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne von Ziffer 5 der Leitlinien gelten — ein Faktum, das weder von Frankreich noch irgendeinem anderen Akteur des Verfahrens bestritten wird.
- a) Rettungsbeihilfen
- (150) Nach Meinung Frankreichs kann ein Teil der Maßnahmen 2 und 3 als Rettungsbeihilfen eingestuft werden. Es stützt sich in seiner Argumentation auf die Tatsache, dass diese Beihilfen den Bedarf des Unternehmens an kurzfristiger Liquidität stillen.
- (151) Mit Blick auf Maßnahme 2 vertritt Frankreich die Auffassung, die 900 Mio. EUR des Finanzpakets gemäß der Vereinbarung vom September 2003 müssten als Rettungsbeihilfen im Sinne der Leitlinien angesehen werden. Diese Beihilfe in Form von kurzfristiger Liquidität, mit der die unmittelbar bevorstehende Einstellung der Geschäftstätigkeit von Alstom verhindert werden sollte, ist innerhalb von sechs Monaten nach ihrer Auszahlung zurückgezahlt worden.
- (152) Bezüglich der Maßnahme 3 ist Frankreich der Ansicht, dass die Rückbürgschaft für die Ausfallbürgschaft des Staates ebenfalls insofern als eine Rettungsbeihilfe zu gelten hat, die in der Phase der Gewährung der Bürgschaften durch die Banken und der Rückbürgschaft durch den Staat gewährt wurde, als mit den in dieser ersten Phase durchgeführten Maßnahmen Alstom am Leben erhalten werden konnte. Nach Meinung Frankreichs müsste die Rückbürgschaft unter diesen Voraussetzungen als Rettungsbeihilfe eingestuft werden, die im ersten Jahr der Umsetzung der Maßnahmen zur Rettung des Unternehmens gewährt wurde. Es sei darauf hingewiesen, dass Frankreich keine Bewertung des Teils der Beihilfe abgibt, der als Rettungsbeihilfe anzusehen wäre, und auch nicht den Teil bewertet, der als Umstrukturierungsbeihilfe einzustufen wäre. Was den Rest der Laufzeit angeht, müsste sie als Umstrukturierungsbeihilfe angesehen werden. Keinerlei Bewertung ist bezüglich der Überführung der Rückbürgschaft in die neue Ausfallbürgschaft von 8 Mrd. EUR vorgenommen worden.
- (153) Es sei jedoch daran erinnert, dass die Kommission in ihren Beschlüssen über die Eröffnung bzw. Ausweitung des förmlichen Prüfverfahrens davon ausgegangen war, dass Alstom sich zum Zeitpunkt der Gewährung der fraglichen Maßnahmen bereits in der Umstrukturierung befand. Unter diesen Voraussetzungen kann ein Teil der fraglichen Beihilfemaßnahmen nicht als Rettungsbeihilfen betrachtet werden, die nach den Leitlinien nicht nach der Umsetzung eines Umstrukturierungs- oder Liquidationsplans gewährt werden können, sondern unbedingt vorher. Darüber hinaus schienen die in Ziffer 23 der Leitlinien festgelegten Bedingungen für die Genehmigung von Rettungsbeihilfen im fraglichen Fall nicht erfüllt zu sein. Unter diesen Bedingungen war die Kommission seinerzeit vorläufig zu dem Schluss gelangt, die fraglichen Beihilfen müssten anhand der Genehmigungskriterien für Umstrukturierungsbeihilfen geprüft werden.

(154) Die Zweifel, die die Kommission bei der Eröffnung bzw. Ausweitung des Verfahrens gehegt hat, bestehen nach wie vor. Noch immer nämlich scheint die Unterteilung des fraglichen Beihilfepaketes in Rettungsbeihilfen und Umstrukturierungsbeihilfen künstlich zu sein, zumal es vor der Erarbeitung des Umstrukturierungsplans keinerlei Rettungsphase gegeben hat. Dies stünde im Widerspruch zu dem Ziel, das mit Rettungsbeihilfen eigentlich erreicht werden soll, nämlich Aufrechterhaltung des Status quo, bis das Unternehmen zu seiner Zukunft Stellung beziehen kann.

(155) Die Beihilfen, gleichgültig ob sie Liquiditätsbedarf decken oder strukturelle Maßnahmen sind, sind vor dem Hintergrund der laufenden Umstrukturierung zu sehen. Die Kommission kann es nicht hinnehmen, dass die in den ersten sechs Monaten oder auch im ersten Jahr einer Umstrukturierung gewährten Beihilfen willkürlich als Rettungsbeihilfen bezeichnet werden. In diesem Zusammenhang spielt es keine Rolle, dass die Beihilfen der Deckung des Liquiditätsbedarfs des sich in der Umstrukturierung befindlichen Unternehmens dienen, da Umstrukturierungsbeihilfen häufig den Liquiditätsbedarf eines in der Umstrukturierung stehenden Unternehmens decken, genauso wie beispielsweise Investitionen oder Kosten in Zusammenhang mit dem Abbau von Kapazitäten.

(156) Ferner ist die Kommission der Auffassung, dass der der Maßnahme 2 zuzuordnende Beihilfebetrug weitgehend von den Beträgen abgezogen worden ist, die sich aus den sie ersetzenden Strukturmaßnahmen ergeben, und dass es deshalb auch aus diesem Grund angemessen ist, sie vor dem Hintergrund der Umstrukturierung zu prüfen. Die Rückbürgschaft (alte Maßnahme 3) erfüllt keines der in den Leitlinien aufgeführten Genehmigungskriterien für Rettungsbeihilfen. Es handelt sich hierbei insbesondere nicht um Liquidität, denn sie war keine Darlehenssicherheit, wie sie in Ziffer 23 der Leitlinien vorgesehen ist. Außerdem sollte sich diese Rückbürgschaft weit über die in den Leitlinien genannten sechs Monate hinaus erstrecken, denn sie sollte Projekte mit einer Laufzeit von bis zu sieben Jahren abdecken.

(157) In Anbetracht der bisherigen Ausführungen hält es die Kommission für angebracht, die Maßnahmen als Bestandteil des Bündels von Umstrukturierungsbeihilfen anzusehen.

#### b) Umstrukturierungsbeihilfen

(158) Die Leitlinien geben vier kumulative Voraussetzungen vor, die zur Genehmigung einer Umstrukturierungsbeihilfe erfüllt sein müssen: einen Plan, der die langfristige Rentabilität sichert, Vermeidung von Wettbewerbsverfälschungen, auf das Minimum begrenzte Beihilfen und vollständige Durchsetzung des Umstrukturierungsplans.

#### Rückkehr zur Rentabilität

(159) Voraussetzung für die Gewährung der Beihilfe ist die Durchführung eines Umstrukturierungsplans, der bei allen Einzelbeihilfen von der Kommission gebilligt werden muss. Der Umstrukturierungsplan, dessen Laufzeit möglichst begrenzt sein muss, soll die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens auf der Grundlage realistischer Annahmen hinsichtlich seiner künftigen Betriebsbedingungen erlauben. Umstrukturierungsbeihilfen müssen demnach mit einem tragfähigen Umstrukturierungsplan verknüpft sein, für den sich der Mitgliedstaat engagiert.

(160) Mit Hilfe ihres externen Beraters hat die Kommission den von Frankreich eingereichten Umstrukturierungsplan im Hinblick auf die Frage geprüft, ob er ausreicht, um die langfristige Rentabilität des Unternehmens wiederherzustellen. Die Kommission hat sich dabei auf die im Dezember 2003 und dann im Februar 2004 vorgelegten Angaben gestützt. In der Bewertung durch die Kommission geht es zunächst um die Frage, ob die betriebliche Umstrukturierung angemessen ist, dann um die Perspektiven für den Markt und ihre Auswirkungen auf den Umstrukturierungsplan und schließlich um die finanzielle Lage des Unternehmens nach der Umsetzung des Umstrukturierungsplans.

#### Betriebliche umstrukturierung

(161) Bei einer Analyse der Umstrukturierungsmaßnahmen ist den Besonderheiten der Sektoren Rechnung zu tragen, in denen Alstom tätig ist. Besonders in den Sektoren Power und Verkehr sind die in Anlagegüter erforderlichen Investitionen im Vergleich zum Bedarf an Umlaufvermögen relativ gering. Am stärksten zählt die Fähigkeit zur Durchführung von Projekten und zu Ingenieurleistungen, während die materiellen Produktionskapazitäten ein größeres Problem nur für eine begrenzte Zahl von Erzeugnissen darstellen<sup>(27)</sup>. Folglich sind die Unternehmen im Allgemeinen in der Lage, ihr Angebot in Zeiten steigender Nachfrage zu erweitern. Umgekehrt ist es nicht immer möglich, bei schwacher Nachfrage überschüssige Arbeitskräfte abzubauen, insbesondere in Ländern mit strengerer Sozialgesetzgebung. Eine weitere Besonderheit der Aktivitäten von Alstom liegt darin, dass es notwendig ist, je nach Aufträgen verschiedene Erzeugnisse<sup>(28)</sup> auf ein und derselben Produktionslinie herzustellen, um so die Produktionskapazitäten optimal auszunutzen („utilization runs“).

(27) Die Drehgestelle für das rollende Material sind ein Beispiel für einen Markt, auf dem ausreichende materielle Produktionskapazitäten vorhanden sein müssen. Ferner kann das Vorhandensein von Produktionsstätten vor Ort auf dem Markt für Eisenbahnmaterialein wichtiger Faktor sein.

(28) Beispielsweise können im Eisenbahnsektor wahlweise Hochgeschwindigkeitszüge und Untergrundbahnzüge hergestellt werden. Im Schiffbau gilt dies z. B. für Kreuzfahrtschiffe und Flüssiggastanker.

- (162) Die Produktionskapazität wird im Wesentlichen an dem für die Produktion verfügbaren Raum („roofed area“) und den verfügbaren Arbeitskräften gemessen, wohingegen der installierte Maschinenpark im Allgemeinen, anders als in anderen Branchen, nicht das Hauptproblem darstellt. Darüber hinaus lässt sich die Produktionskapazität je Erzeugnis nur schwer messen, da, wie bereits erwähnt, auf ein und derselben Produktionslinie zu unterschiedlichen Zeitpunkten verschiedene Erzeugnisse hergestellt werden können.
- (163) Folglich wurden die internen Umstrukturierungsmaßnahmen von Alstom auf den Aspekt hin untersucht, ob sie dem Unternehmen eine wirksame Neuorganisation des Einsatzes seiner Beschäftigten und eine sinnvollere geografische Verteilung seiner Standorte ermöglichen.
- (164) Nach Ansicht der Kommission reichen in den Sektoren Power Generation und Verkehr die Umstrukturierungsmaßnahmen aus, um das Unternehmen wieder erstarren zu lassen. Der geplante Stellenabbau gilt als den in diesen Branchen bestehenden Überkapazitäten angemessen. Die Schätzungen der Umstrukturierungskosten sowie der dadurch entstehenden Einsparungen scheinen realistisch zu sein. Außerdem deutet die vorgezogene Umsetzung des Umstrukturierungsplans darauf hin, dass der Prozess gute Fortschritte gemacht hat, so dass nur ein geringes Risiko einer Verzögerung beim Erreichen der für März 2006 gesteckten Ziele besteht.
- (165) In der Sparte Power Turbo-Systems entspricht der Stellenabbau um [...] % (von [...] auf [...] Beschäftigte) dem Kapazitätsüberschuss, wie er aus dem letzten Auslastungsgrad von Alstom hervorgegangen ist, der von Frankreich ([...] % im August 2003) und vom Sachverständigen der Kommission ([...] % im Jahr 2002 und [...] % im Jahr 2003) geschätzt worden ist. Dieser Stellenabbau, in Kombination mit der Verkleinerung und selektiven Schließung von Standorten sowie der betrieblichen Umorganisation, wird zur Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit von Alstom beitragen. In der Sparte Power Environment fällt der Stellenabbau von [...] % (von [...] auf [...]) (...<sup>(29)</sup>), den der externe Sachverständige der Kommission für erforderlich hält, ebenfalls größer aus als die Überkapazitäten, die aus dem von Frankreich geschätzten Auslastungsgrad hervorgehen (rund [...] % in der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 2003-2004). Dieser deutliche Stellenabbau lässt sich durch die Schließung von Produktionsstandorten erklären, [...]. In der Sparte Power Services beläuft sich der Stellenabbau auf [...] % (von [...] auf [...]). Hier ist keine Standortschließung geplant<sup>(30)</sup>, doch lässt sich das mit dem Argument rechtfertigen, dass in diesem Geschäftsbereich eine Präsenz vor Ort erforderlich ist.
- (166) Schließlich sind auch Umstrukturierungsbemühungen in der Sparte Power Conversion (dem Teil des Geschäftsbereichs T & D, der nicht an Areva veräußert worden ist) vorgesehen, und zwar in Form eines Stellenabbaus von [...] % (von [...] auf [...] Beschäftigte) und einer Umorganisation der Unternehmensstruktur.
- (167) Im Geschäftsbereich Verkehr beläuft sich der geplante Stellenabbau auf [...] % (von [...] auf [...]). Dieser Stellenabbau steht in Einklang mit den vom externen Sachverständigen vorgenommenen Schätzungen der Überkapazitäten (zwischen [...] % und [...] %). Er passt jedoch nicht zum derzeitigen, von Frankreich mitgeteilten Auslastungsgrad von Alstom (mehr als [...] %). Diese mangelnde Übereinstimmung lässt sich jedoch zumindest teilweise durch die Tatsache erklären, dass mehr als [...] % des Stellenabbaus (zusammen mit Schließungen von Produktionsstandorten) das Vereinigte Königreich betreffen. Alstom Transport hat vor kurzem erhebliche Schwierigkeiten in diesem Land gehabt, und die Marktaussichten sind dort sehr viel weniger günstig als in anderen Ländern. Vorgreifend können weitere Stellenkürzungen zwecks Verbesserung der Produktivität nach betrieblicher Optimierung vorgesehen worden sein.
- (168) Im Gegensatz zu ihrer Einschätzung der Lage in den Geschäftsbereichen Verkehr und Power ist die Kommission der Ansicht, dass die im Umstrukturierungsplan für den Geschäftsbereich Schifffahrt geplanten Maßnahmen nicht ausreichen, um den Kapazitätsüberschuss der Werften von Alstom auszugleichen. Nach diesem Plan ist ein Stellenabbau von [...] % (von [...] auf [...] Beschäftigte) vorgesehen. Die Produktion wird auf die Werften in Saint-Nazaire konzentriert, die der Kernproduktionsstandort sind; weniger wichtige Standorte sollen geschlossen werden. Trotz dieser Maßnahmen bezweifelt die Kommission, dass diese Umstrukturierungsbemühungen ausreichen, um den Auslastungsgrad der Werften von Alstom bis 2006 auf ein annehmbares Niveau zu heben. Die Gründe für diese Auffassung sind in den Randnummern 169 und 170 dargelegt.
- (169) Auch wenn der Geschäftsbereich Schifffahrt von Alstom technisch durchaus in der Lage ist, unterschiedliche Schiffstypen zu bauen (Kreuzfahrtschiffe, Flüssiggastanker, Frachter, Yachten, Schiffe für wissenschaftliche und militärische Zwecke usw.), hat es den Anschein, als dürften künftig vor allem Aufträge für Kreuzfahrtschiffe eingehen. Im Umstrukturierungsplan selber ist vorgesehen, dass Neuaufträge im Wesentlichen von diesem Markt kommen werden, während die anderen Schiffstypen keine große Rolle bei den Auftragseingängen spielen dürften. Die derzeitige Produktionskapazität der Werften in Saint-Nazaire wird auf fünf bis sechs Kreuzfahrtschiffe jährlich geschätzt. Mittelfristige Prognosen besagen, dass Alstom, wenn es seinen derzeitigen Marktanteil halten kann, im Zeitraum 2004-2006 höchstens drei Aufträge für Kreuzfahrtschiffe pro Jahr erhalten wird. Auch wenn mit der Produktion anderer Schiffstypen ein Auftragseingang unterhalb dieses Maximums ausgeglichen werden könnte, wäre es doch unwahrscheinlich, dass dies spürbare Auswirkungen hätte und damit die Zahl der Aufträge insgesamt drei Schiffe (Kreuzfahrtschiffäquivalent) pro Jahr übersteigen würde.

<sup>(29)</sup> Es müsste heißen: „entspricht dem Mindestabbau“.

<sup>(30)</sup> Mit Ausnahme des Standortes La Courneuve in Frankreich. Dieser Standort gehörte zu dem an Siemens veräußerten Geschäftsbereich Industrieturbinen.

(170) In diesem Zusammenhang hat die Kommission die kürzliche Zusage Frankreichs begrüßt, sobald wie möglich die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, [...], um die Rentabilitätsschwelle von Alstom im Schiffbau von 4,5 Schiffsbestellungen (Kreuzfahrtschiffäquivalent) jährlich (Durchschnitt der letzten fünf Jahre) auf [...] zu senken. Nach Ansicht der Kommission sind diese zusätzlichen Anstrengungen [...] dringend erforderlich, um die langfristige Rentabilität dieses Geschäftsbereichs zu sichern, und sollten daher unbedingt erfolgen.

#### Betriebliche Leistung

(171) Die Kommission hat im Einzelnen die Bestimmungen des Umstrukturierungsplans bewertet, ob es sich dabei um die Aufträge oder die Betriebseinnahmen nach Sektoren handelt. Zu diesem Zweck hat sie überprüft, ob diese Elemente mit den für jeden betroffenen Markt erstellten Prognosen übereinstimmen. Nach Ansicht der Kommission sind die Prognosen bezüglich der Auftragsentwicklung im Allgemeinen realistisch und sind die Prognosen bezüglich der Marktanteile und des Wachstums des Unternehmens hinreichend vorsichtig formuliert. Zwei Sektoren bilden hier jedoch Ausnahmen: Power Turbo-Systems und Schifffahrt.

(172) Die Sparte Power TurboSystems von Alstom hat sehr hohe Verluste erlitten, die auf schwere Funktionsstörungen bei den Hochleistungsgasturbinen GT24/GT26 im Verlauf des Jahres 2000 zurückzuführen sind; diese beiden Turbinen sind die Modelle, die von der Produktpalette von Alstom für diesen Sektor am meisten verkauft werden. Es wurde die Leistung der Turbinen verbessert und wurden mit den unzufriedenen Kunden Handelsabkommen abgeschlossen. Frankreich betont, dass die fraglichen Turbinen heutzutage absolut leistungsfähig sind und weist darauf hin, dass von einem spanischen Unternehmen kürzlich ein Auftrag über drei Turbinen erteilt wurde, was als Beweis dafür zu sehen sei, dass die Kunden von Alstom wieder Vertrauen in die Qualität und Leistungsfähigkeit der von der Gruppe verkauften Hochtecharturbinen gefasst haben.

(173) Nach Auffassung der Kommission liegen ausreichend positive Anzeichen dafür vor, dass sich in diesem Geschäftsbereich wieder ein Aufschwung abzeichnet. Es hat sich nämlich gezeigt, dass Alstom die erforderlichen Maßnahmen eingeleitet hat, um die erwartete Leistung zu erreichen, und dass die Rechtsstreite mit den unzufriedenen Kunden so gut wie beendet sind; die Kommission merkt ferner an, dass die zur Deckung der Restrisiken vorgenommenen buchhalterischen Rückstellungen ausreichen. Auf jeden Fall beweist der von Frankreich gemeldete Eingang eines Auftrags über drei Turbinen im Dezember 2003, dass der fragliche Sektor seine Wettbewerbsfähigkeit zurückgewinnen kann.

(174) Trotz dieser ermutigenden Anzeichen vertritt die Kommission die Auffassung, dass Frankreich die Fähigkeit von Alstom zur Rückeroberung von Marktanteilen in den kommenden Jahren überschätzt. Sollte nämlich der Marktanteil von Alstom seiner durchschnittlichen Leistungsfähigkeit im Zeitraum 1992-2002 entsprechen, berechnet

die Kommission eine Sensibilität (Risikoaufträge) von rund [...] % der erwarteten Aufträge. Die Kommission betrachtet [...] EUR aus Aufträgen pro Jahr als risikobehaftet, also in den Geschäftsjahren 2004/2005 und 2005/2006, von [...] EUR aus vorgesehenen Aufträgen.

(175) Im Geschäftsbereich Schifffahrt vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Auftragsprognosen im Umstrukturierungsplan zu optimistisch sind, selbst bei der Annahme, dass sich langfristig die Erholung des Kreuzfahrtschiffmarktes bestätigt, und selbst wenn davon ausgegangen wird, dass die Chantiers de l'Atlantique die Möglichkeit haben, andere Hochtechnologieschiffe wie Flüssiggastanker zu bauen. Die Kommission betrachtet [...] EUR aus Aufträgen pro Jahr als risikobehaftet, also in den Geschäftsjahren 2004/2005 und 2005/2006, von [...] EUR aus vorgesehenen Aufträgen.

(176) Nach diesen Angaben hält die Kommission insgesamt [...] EUR aus Aufträgen für risikobehaftet. Dieser Betrag wird nur teilweise durch den Handlungsspielraum („Corporate Buffer“) von [...] EUR bei den vorgesehenen Aufträgen ausgeglichen. Daher erscheint der Umstrukturierungsplan als zu optimistisch, denn nach Ansicht der Kommission sind [...] EUR aus Risikoaufträgen vom „Corporate Buffer“ nicht gedeckt.

(177) Die Kommission hat sich auch mit den Prognosen des Unternehmens bezüglich des Betriebsgewinns beschäftigt. Sie hält die Ziele des Umstrukturierungsplans für erreichbar. Die Erwartungen an das Betriebsergebnis sind nämlich ausreichend vorsichtig formuliert und können den übermäßigen Optimismus bei den Auftragsprognosen ausgleichen. Nach Meinung der Kommission dürften also die Folgen dieser Überschätzung das Ziel eines Betriebsgewinns für Alstom im Jahr 2006 nicht gefährden.

(178) Nach Analyse der anderen grundlegenden Elemente des Umstrukturierungsplans, mit denen die Stichhaltigkeit der Prognosen zur betrieblichen Rentabilität von Alstom für 2006 belegt werden soll, hält die Kommission diese Prognosen für realistisch. Ein erstes, für die Verbesserung der Rentabilität wesentliches Element sind die Sparmaßnahmen im Rahmen der in Teil II.3 beschriebenen Umstrukturierungsmaßnahmen. Die auf Kostensenkung abzielenden Sparmaßnahmen scheinen realistisch zu sein und das Tempo ihrer Durchführung kann als positives Anzeichen dafür gesehen werden, dass sich die Umstrukturierung und die Wiederherstellung der Rentabilität innerhalb der vorgegebenen Fristen erreichen lassen.

(179) Zweitens stellt die Kommission fest, dass die erheblichen Verluste aufgrund der umfangreichen Funktionsstörungen bei den Hochleistungsgasturbinen GT24/GT26 Ausnahmen waren. Ferner wurden Vereinbarungen abgeschlossen, um die mit manchen Kunden laufenden Rechtsstreite zu beenden. Diese Art von Schwierigkeit, von ihrer Art her nicht häufig, dürfte sich in Zukunft nicht wiederholen.

- (180) Ein drittes wichtiges Element ist die Prognose einer anhaltenden hohen Profitabilität in den bereits sehr leistungsstarken Sparten, insbesondere in der Sparte Power Services (Betriebsmarge von [...] % geplant für 2006). In Anbetracht der Merkmale und des Wachstums der Geschäftsbereiche scheinen diese Prognosen realistisch zu sein.
- (181) Im Lichte dieser Elemente kommt die Kommission zu dem Schluss, dass das im Umstrukturierungsplan für 2006 angestrebte Ziel einer Betriebsmarge von 6 % für die Gruppe insgesamt erreichbar ist.
- Rückkehr zur langfristigen rentabilität
- (182) Die Kommission hat die Frage geprüft, ob Alstom mit Hilfe der im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen seine langfristige Rentabilität wiederherstellen kann. Wie bereits ausgeführt, ist die Kommission der Ansicht, dass auf Unternehmensebene die Maßnahmen im Allgemeinen ausreichen, um die Profitabilitätsziele des Plans zu erreichen. Darüber hinaus liegen positive Anzeichen dafür vor, dass die außergewöhnlichen technischen Probleme, die in den vergangenen Jahren punktuell zu sehr großen Verlusten geführt haben, gelöst sind.
- (183) Allerdings hegte die Kommission nach wie vor Zweifel an der Wirksamkeit der Maßnahmen des Umstrukturierungsplans zur Wiederherstellung der langfristigen finanziellen Solidität von Alstom nach dem März 2006. Die Kommission konnte daher nicht zu dem Schluss kommen, dass das Unternehmen nach Abschluss der Umstrukturierung wieder in der Lage sein wird, aus eigener Kraft im Wettbewerb zu bestehen, wie es die Leitlinien fordern. Die Zweifel der Kommission gründeten auf folgenden Elementen ihrer Analyse:
- (184) Erstens: Eine Betriebsmarge von 6 % im Geschäftsjahr 2005/2006, die einem Betriebsgewinn von [...] EUR entspricht, schien keine ausreichende Grundlage, auf der sich die langfristige Rentabilität des Unternehmens gewährleisten ließe. Nach dem Umstrukturierungsplan sollte der Nettogewinn im Geschäftsjahr 2005/2006 [...] EUR betragen, also [...] % der Verkäufe.
- (185) Dann war nach Auffassung der Kommission die Höhe der Teilschuld im Vergleich zum Eigenkapital im Jahr 2006 zu hoch: [...] EUR gegenüber [...] EUR. Dies ergab ein Verhältnis Schulden/Eigenmittel („gearing ratio“) von [...]. Als Folge dessen hätte Alstom einen sehr hohen Anteil seiner Einnahmen für die Zinsbelastung seiner Schulden verwenden müssen: Die Finanzierungskosten hätten bei [...] EUR gelegen, während der Gewinn vor Steuern (vor Abzug von Zinsen, Steuern und Abschreibungen) (EBIDTA) insgesamt bei [...] EUR hätten liegen müssen; das hätte einer Kennziffer für die Abdeckung von Zinslasten („interest cover“) von [...] entsprochen. Ein solcher Satz wies eindeutig auf eine heikle finanzielle Situation hin, die nur schwer lange bestehen kann.
- (186) Des Weiteren war die Kommission der Ansicht, dass Alstom Gefahr lief, nicht über ausreichend kurzfristige Finanzierungsmöglichkeiten zu verfügen, um den Liquiditätsbedarf in der Umstrukturierungsphase zu decken. In seiner Bewertung des Liquiditätsplans von Alstom vertrat der Consultant die Auffassung, dass der „headroom“ (verfügbare Kreditlinien minus bereits genutzte Kreditlinien) unter der Grenze von [...] EUR gehalten werden sollte, einem Niveau, das die Kommission für ausreichend hält, allerdings nur, wenn keine unerwarteten Schwierigkeiten auftreten. Nach diesem Liquiditätsplan sollte das Niveau des „headroom“ auf jeden Fall unter dem Referenzniveau von [...] EUR im ersten und zweiten Quartal des Geschäftsjahres 2005/2006 liegen.
- (187) Schließlich war es nach Ansicht der Kommission erforderlich, dass Alstom seine mittelfristigen Eigenmittel aufstockt. Nach dem Plan sollten sich die Eigenmittel im Jahr 2006 auf [...] EUR belaufen, also [...] % der Verkäufe, während im Zeitraum 1998/2000 die Eigenmittel 12 % der Verkäufe ausmachten. Eine solidere Bilanz als die für 2006 vorgesehene wurde als notwendig erachtet, damit das Unternehmen für Investoren attraktiv wird und sich seine Mittel eigenständig auf den Märkten beschaffen kann.
- (188) Zusammenfassend war die Kommission der Meinung, dass der Umstrukturierungsplan von Alstom in finanzieller Hinsicht unbefriedigend war, im Wesentlichen aufgrund der sehr hohen Schulden und der geringen Eigenmittel.
- (189) Im Mai 2004 hat jedoch Frankreich die Kommission darüber in Kenntnis gesetzt, dass das Unternehmen das Barkapital erhöhen und einen Teil seiner Schulden in Kapital umwandeln wollte. Mit diesen beiden Operationen dürften sich im März 2006 die Eigenmittel zwischen [...] und [...] EUR und die Schulden zwischen [...] und [...] EUR bewegen, je nach Intensität der Beteiligung der Banken an der Umwandlung von Forderungen in Kapital; das entspricht einem Prozentsatz des Umsatzes von [...] % bis [...] %. Das Verhältnis zwischen Schulden und Eigenmitteln (gearing ratio) wird im Jahr 2006 zwischen [...] und [...] liegen 2006; das bedeutet eine ausreichende Verbesserung im Vergleich zu den Prognosen auf der Grundlage des vorherigen Finanzplans. Der Schuldenabbau wird ferner einen Rückgang der Finanzierungskosten zur Folge haben: Im Jahr 2006 werden sie sich zwischen [...] und [...] EUR bewegen. Ausgehend von einem EBIDTA von [...] EUR dürfte die Kennziffer „interest cover“ zwischen [...] und [...] liegen, was auf eine nachhaltige finanzielle Situation hindeutet.
- (190) Fazit: Durch die neue Kapitalerhöhung und den konsequenten Schuldenabbau dürften sich die Zweifel der Kommission an der mittelfristigen Rentabilität des Unternehmens weitgehend zerstreuen lassen.
- (191) Des Weiteren nimmt die Kommission die in Teil V erwähnte Zusage Frankreichs zur Kenntnis, innerhalb von vier Jahren eine oder mehrere Unternehmenspartnerschaften einzugehen.

(192) Nach Auffassung der Kommission ist es zur Konsolidierung der langfristigen Rentabilitätsaussichten von Alstom unbedingt erforderlich, dass das Unternehmen eine oder mehrere Partnerschaften abschließt. Der oder die ausgewählten Partner sollten über eine ausreichend solide finanzielle Grundlage verfügen und einen finanziellen und unternehmerischen Beitrag zur Partnerschaft leisten. Die betreffenden industriellen Tätigkeiten sollten allerdings so gelagert sein, dass die Partnerschaft(en) von der Kommission auf der Grundlage der Wettbewerbsregeln des Vertrags genehmigt werden können. Die Partnerschaft(en) sollte(n) langfristig angelegt sein. Es sollte sich dabei um strukturelle und strategische Vereinbarungen handeln, die nicht die gemeinsame Durchführung eines einzelnen Projekts zum Ziel haben, beispielsweise die Antwort auf eine bestimmte Ausschreibung. Um spürbare Auswirkungen auf die unternehmerische und finanzielle Entwicklung von Alstom zu haben, sollte(n) sich die Partnerschaft(en) auf einen erheblichen Teil der Tätigkeiten von Alstom in seinen Kernbereichen Verkehr und Energie erstrecken, und zwar in den Bereichen, die nicht Gegenstand eines gemeinschaftlichen Unternehmens sind (siehe Randnummern 206 und 207). Diese Partnerschaften sollten kurzum Alstom die Möglichkeit bieten, seine technologischen und unternehmerischen Trümpfe auszuspielen und sich damit in den betroffenen Geschäftsbereichen von finanziellen Zwängen zu befreien <sup>(31)</sup>.

(193) Es sei noch darauf hingewiesen, dass diese Partnerschaften grundsätzlich mit Unternehmen angebahnt werden, die allein oder gemeinsam, de jure oder de facto nicht vom französischen Staat kontrolliert werden, es sei denn, die Kommission hätte ausdrücklich ihre Genehmigung erteilt. Andernfalls könnten die Partnerschaften die Präsenz des Staates an der Seite der Alstom-Gruppe festschreiben, was wiederum klar im Widerspruch zu der anderen Zusage Frankreichs stünde, nämlich die Beteiligung des Staates am Kapital von Alstom und damit auch die staatlichen Beihilfen zu beenden, die diese Beteiligung mit sich bringt.

(194) Abschließend hält die Kommission die Verwirklichung der Zusage bezüglich der Partnerschaften für wesentlich, um alle Zweifel an der langfristigen Rentabilität des Unternehmens auszuräumen.

#### Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen

(195) Damit Umstrukturierungsbeihilfen von der Kommission genehmigt werden können, müssen sie eine zweite Voraussetzung erfüllen. Es müssen nämlich Maßnahmen getroffen werden, um nachteilige Auswirkungen der Beihilfe auf Konkurrenten nach Möglichkeit abzumildern. Andernfalls müsste nämlich angenommen werden, dass die Beihilfen „dem gemeinsamen Interesse“ zuwiderlaufen und daher

nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind. Meistens konkretisiert sich diese Bedingung durch eine Begrenzung der Präsenz des Unternehmens auf seinem Markt oder seinen Märkten nach der Umstrukturierungsphase.

(196) Wie bereits dargelegt, war Alstom bis 2003 in folgenden Bereichen tätig: Energie, Energieübertragung und -verteilung, Eisenbahntransport und Schifffahrt. Das hat zur Folge, dass Maßnahmen zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen der Beihilfe auf die Konkurrenten in jedem dieser Bereiche zu ergreifen wären. Nach dem Umstrukturierungsplan soll sich Alstom wieder auf seine Kerngeschäftsbereiche konzentrieren. In diesem Zusammenhang kommt es darauf an, dass der der Kommission von Frankreich am 5. Dezember 2003 und am 15. März 2004 übermittelte Umstrukturierungsplan vollständig umgesetzt wird, auch bei den noch zu veräußernden Aktiva.

(197) Im Energie-Sektor hat das Unternehmen bereits die Sparte Industrieturbinen, zu der die kleinen Gasturbinen (< 50 MW) und die Dampfturbinen gehören (< 100 MW), an Siemens sowie die Sparte T & D an Areva veräußert. Auf diese veräußerten Bereiche entfielen im Geschäftsjahr 2002/2003 20 % des Gesamtumsatzes von Alstom. Darüber hinaus sehen die in Teil V beschriebenen Zusagen Frankreichs weitere Veräußerungen von Aktiva im Sektor Energie vor, insbesondere bei den Industriekesseln, sowie die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens für den Bereich Wasserkraft.

(198) Bezüglich des zweiten Kerngeschäftsbereichs von Alstom, des Eisenbahnverkehrs, sagt Frankreich zu, insbesondere das Güterzuglokomotivenwerk in Valence und seine Aktivitäten im Bereich Verkehr in Australien und Neuseeland zu veräußern.

(199) Diese beiden letzten Geschäftsbereiche sowie die Sparte Industriekessel muss Alstom auch weiterhin nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit der Haushaltsführung verwalten, ihnen dabei die Mittel für eine normale Entwicklung bereitstellen und keine Maßnahmen ergreifen, die ihren Wert mindern würde, wie beispielsweise die Übertragung von immateriellen Anlagewerten (Patenten, Genehmigungen, Handelsabkommen usw.), Beschäftigten, Kunden oder Verkaufskapazitäten an die Muttergesellschaft oder irgendeinen anderen Teil der Alstom-Gruppe. Zu diesem Zweck verpflichtet Frankreich sich, für jeden dieser zu veräußernden Bereiche durch Alstom ein spezifisches Managementteam einrichten oder ausbauen zu lassen, dass für den reibungslosen Ablauf sorgt. Ein von Frankreich ernannter und von der Kommission gebilligter Treuhänder ist für die Kontrolle des reibungslosen Ablaufs des Managements und der Veräußerung dieser Geschäftsbereiche zuständig.

<sup>(31)</sup> Siehe hierzu insbesondere Ziffer 34 der Leitlinien.

- (200) Was die zusätzlichen Veräußerungen im Wert von 800 Mio. EUR (auf der Grundlage des Umsatzes des Geschäftsjahres 2002/2003) angeht, die in den Geschäftsbereichen mit Ausnahme des Sektors Schifffahrt vorgenommen werden müssen, so müssen sie unbedingt folgende zwei Bedingungen erfüllen: Auf der einen Seite darf die veräußerte Sparte im Rahmen dieser Entscheidung nicht Gegenstand einer bereits erfolgten oder geplanten Veräußerung sein oder in das unter Randnummer 207 beschriebene Gemeinschaftsunternehmen eingegangen sein. Auf der anderen Seite muss die Veräußerung einen rentablen Geschäftsbereich mit Anlagegütern und Beschäftigten betreffen, dessen Umsatz im Geschäftsjahr 2002/2003 repräsentativ für den Umfang der Aktivitäten zum Zeitpunkt der Veräußerung ist. [...].
- (201) Ausgehend von dem durch die Veräußerung der Sparten Industrieturbinen und T & D bereits um 20 % verringerten Umsatz bedeuten die zusätzlichen Veräußerungen einen weiteren Rückgang um rund 10 %. Diese Veräußerungen erfolgen zusätzlich zu umfangreichen Verringerungen der Betriebstätigkeit (insbesondere vollständigen oder teilweisen Schließungen von Produktionsstandorten) und zu dem bereits erwähnten Stellenabbau (vgl. Tabelle 2), wie es im Umstrukturierungsplan vorgesehen ist.
- (202) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Ansicht, dass sich durch die von Alstom erbrachten und noch zu erbringenden Gegenleistungen unzumutbare Wettbewerbsverfälschungen im Sinne der Ziffern 35 bis 39 der Leitlinien vermeiden lassen. Sie umfassen gleichzeitig sowohl Standortschließungen als auch Veräußerungen. Die Tatsache, dass in den betroffenen Sektoren die Präsenz auf einem Markt und die Produktionskapazität nur wenig von den installierten Produktionslinien abhängig sind, erklärt, weshalb die Kommission im vorliegenden Fall den Veräußerungen gegenüber einem Abbau der materiellen Produktionsanlagen den Vorzug eingeräumt hat.
- (203) Untermuert wird dieser Schluss durch spezifische Bedingungen und Auflagen, die im vorliegenden Fall auf die Genehmigung der Beihilfe Anwendung finden und nach Ziffer 42 der Leitlinien vorgeschrieben oder akzeptiert werden können.
- (204) Im Bereich Verkehr sagt Frankreich eine Reihe von strukturellen Maßnahmen zu, mit denen der französische Markt für Eisenbahnmaterial wirksam weiter geöffnet und damit der Wettbewerb auf diesem Markt zum Vorteil des Verbrauchers intensiviert werden soll. Diese Zusage, wichtig auf Märkten, auf denen nach den vorliegenden Informationen tendenziell nationale Unternehmen bevorzugt werden, entspricht Ziffer 42 i) der Leitlinien.
- (205) Ebenfalls im Sektor Verkehr werden zur Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen Beschränkungen in der Preis- und Ankaufspolitik von Alstom angewandt.
- (206) Die Kommission verweist auf die Zusage Frankreichs dahingehend, dass das Unternehmen innerhalb von vier Jahren eine oder mehrere Unternehmenspartnerschaften eingeht, die erhebliche Teile der Aktivitäten von Alstom zum Gegenstand haben werden. Diese Zusage von Partnerschaften trägt nicht nur zu einer Verbesserung der Rentabilität des Unternehmens bei, sondern gilt auch als Ausgleichsmaßnahme für die Konkurrenten. Alstom ist nämlich dadurch gezwungen, für wichtige Geschäftsbereiche Partner zu finden und sie an diesen Geschäftsbereichen zu beteiligen. Nach Auffassung der Kommission ist ein Bedarf an Partnerschaften hauptsächlich in den Sektoren Verkehr und Energie gegeben, in denen sich unzumutbare Wettbewerbsverfälschungen aufgrund von Beihilfen besonders deutlich zeigen.
- (207) Das Gemeinschaftsunternehmen, das der Zusage Frankreichs entsprechend für die Sparte Wasserkraftwerke gegründet werden muss, entspricht genau dieser Logik. Diesbezüglich vertritt die Kommission die Ansicht, dass der Begriff „gemeinsame Kontrolle“ im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen („EG-Fusionskontrollverordnung“) <sup>(32)</sup> zu verstehen ist.
- (208) Diese drei zuletzt beschriebenen Elemente (Beschränkungen der Preis- und Ankaufspolitik, Unternehmenspartnerschaften und Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens), die im Einzelnen bereits vorgestellt wurden, entsprechen Ziffer 42 ii) der Leitlinien.
- (209) Schließlich ist die Zusage Frankreichs, die Anmeldung von Innovationsbeihilfen zurückzuziehen und keine Anmeldung von Umstrukturierungsbeihilfen vorzunehmen, jeweils den Bereich Schifffahrt betreffend, Ziffer 42 iii) der Leitlinien zuzuordnen. In diesem Zusammenhang hält die Kommission ferner die Auflage für erforderlich, dass Alstom bis zum Abschluss des Umstrukturierungsprozesses und in jedem Fall bis zum Ablauf der Frist für die mögliche Emission neuer Bürgschaften für die Ausfallbürgschaft von 8 Mrd. EUR, also bis zum 30. Juni 2006, keine weitere Beihilfe gewährt werden kann. Diese Bedingung bezieht sich weder auf Beihilfen nach Artikel 87 Absatz 2 EG-Vertrag, noch auf Beihilfen, die im Rahmen von durch die Europäische Union kofinanzierten Forschungsprojekten gewährt werden, noch auf Beihilfen, die nach dem Mechanismus der befristeten Schutzmaßnahmen gewährt werden (vgl. Randnummer 218).

<sup>(32)</sup> ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

- (210) In Anbetracht der Stellung von Alstom auf dem französischen Markt, insbesondere im Bereich Eisenbahnmaterial, nimmt die Kommission mit Befriedigung die Zusage Frankreichs zur Kenntnis, strukturelle Maßnahmen zur Öffnung dieses Marktes zu ergreifen. Diese Maßnahmen werden insgesamt dazu beitragen, dass andere Unternehmen gewisse Hindernisse überwinden können, die den Wettbewerb auf diesem Markt derzeit noch stark einschränken.
- (211) Folglich ist die Kommission der Auffassung, dass ausreichende Maßnahmen ergriffen wurden, um die nachteiligen Auswirkungen der Beihilfen auf den Wettbewerb, die Konkurrenten und den Verbraucher zu begrenzen.

#### Beihilfe im Verhältnis zu den Kosten und Vorteilen der Umstrukturierung

- (212) Damit die Beihilfe genehmigt werden kann, muss noch eine dritte Voraussetzung erfüllt sein. Höhe und Intensität der Beihilfe müssen sich auf das für die Umstrukturierung unbedingt erforderliche Mindestmaß nach Maßgabe der verfügbaren Finanzmittel des Unternehmens, seiner Aktionäre oder des Konzerns, dem es angehört, beschränken. Daher müssen die Beihilfeempfänger aus eigenen Mitteln, auch durch den Verkauf von Vermögenswerten, einen bedeutenden Beitrag zu dem Umstrukturierungsplan leisten. In jedem Fall muss der Kommission der Nachweis erbracht werden, dass die Beihilfe nur zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens dient und dem Beihilfeempfänger nicht die Möglichkeit gibt, während der Durchführung des Umstrukturierungsplans seine Produktionskapazitäten zu erweitern.
- (213) Im Fall Alstom stellt die Kommission fest, dass sich die Kosten für die Umorganisation der Aktivitäten, wie sie in dem von PricewaterhouseCoopers (PwC) bewerteten Plan niedergelegt sind, auf [...] EUR belaufen<sup>(33)</sup>. Diesem Betrag ist noch der für die Wiederherstellung einer hinreichend soliden Finanzstruktur erforderliche Kapitalbedarf hinzuzurechnen. Aufgrund der außerordentlich hohen Verluste in den beiden letzten Jahren sind die Eigenmittel aus der Bilanz praktisch verschwunden. Schließlich ist auch dem sehr hohen Bedarf des Unternehmens an Bürgschaften und Liquidität Rechnung zu tragen.
- (214) Die Kommission verweist darauf, dass der Staat sich einbringt mit den TSDDRA in Höhe von 300 Mio. EUR (Maßnahme 1), kurzfristiger Liquidität in Höhe von 1,2 Mrd. EUR (Maßnahme 2), einer zweitrangigen Bürgschaft in Höhe von 1,25 Mrd. EUR (Maßnahme 3), einer Bürgschaft für ein PSDD in Höhe von 300 Mio. EUR, das in Kapital umgewandelt wird (Maßnahme 4), einem TSDD in Höhe von 200 Mio. EUR, das ebenfalls in Kapital umgewandelt wird (Maßnahme 5), und er sich außerdem an einer neuen Kapitalerhöhung in Höhe von 180 bis 220 Mio. EUR beteiligt. Schließlich exponiert sich der Staat mit den Bürgschaften im Bereich Schifffahrt mit einem noch nicht feststehenden Betrag und hat bereits Bürgschaften gewährt (alte Maßnahme 3), die auf rund 411 Mio. EUR geschätzt werden. Insgesamt belief sich das Engagement des Staates im betreffenden Zeitraum auf höchstens 3,470 Mrd. EUR. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass bekanntermaßen das Unternehmen bereits 900 Mio. EUR (Maßnahme 2) zurückgezahlt hat und sich das potenzielle Risiko für den Staat nunmehr auf 2,570 Mrd. EUR beläuft. Wie weiter oben dargelegt, sind die Beihilfen auf einen Höchstbetrag zwischen 3,03 und 3,08 Mrd. EUR (vgl. Tabelle 7) geschätzt worden, dem noch ein nicht feststehender Betrag hinzuzufügen ist, der sich aus den Maßnahmen 9 und 10 ergibt.
- (215) Auch das Unternehmen selbst leistet einen deutlichen Beitrag zur Deckung der Kosten und des Kapitalbedarfs. Es fanden bereits in erheblichem Umfang Veräußerungen von Geschäftsbereichen statt und werden auch künftig erfolgen. Mit den Einnahmen aus diesen Veräußerungen konnte und kann auch in Zukunft ein Teil dieses Kapitalbedarfs gedeckt werden. Ferner können so die Verschuldung und die künftige finanzielle Belastung des Unternehmens beschränkt werden. Neben der bereits erwähnten Rückzahlung von 900 Mio. EUR, die zur Vermeidung einer Doppelzählung nicht in die Tabelle 8 aufgenommen wurden, wird das Unternehmen eine große Anstrengung unternehmen und aus eigener Kraft die Barsicherheit in Höhe von 700 Mio. EUR finanzieren, ein Element, das wesentlich für die Gewährung der neuen Ausfallbürgschaft ist.
- (216) Neben der Beteiligung von Alstom werden auch Banken und Investoren einen erheblichen Beitrag von privater Seite leisten. Die Banken haben folgende Elemente eingebracht: eine Bürgschaft für die erste Kapitalerhöhung in Höhe von 300 Mio. EUR, kurzfristige Liquidität in Höhe von 300 Mio. EUR (Maßnahme 2), eine Ausfallbürgschaft, bei der sich ihre tatsächliche Exposition auf 6,05 Mrd. EUR beläuft (Maßnahme 3), ein PSDD in Höhe von 1,2 Mrd. EUR, ORA für 900 Mio. EUR und schließlich eine Sicherheit für die Platzierung der neuen Kapitalerhöhung von 0,8 bis 1 Mrd. EUR, wovon 700 Mio. für die Finanzierung der Barsicherheit verwendet werden. Alstom und die Privatwirtschaft haben sich in die Umstrukturierung mit einem Betrag zwischen 10,3 und 10,4 Mrd. EUR eingebracht (bzw. zwischen 9,6 und 9,7 Mrd. EUR, wenn man die durch die Kapitalerhöhung finanzierte Barsicherheit nicht mitrechnet). Im vorliegenden Fall kann man also von einem substantziellen Beitrag von privater Seite sprechen.

<sup>(33)</sup> Vgl. Tabelle 2.

Tabelle 8

**Darstellung des Beitrags der Privatwirtschaft, ohne Erträge aus den Veräußerungen**

(in Mrd. EUR)	
Maßnahmen	Betrag
Banken/Investoren	
Kapitalerhöhung I	0,3
ORA	0,9
Verlängerte kurzfristige Liquidität (Maßnahme 2)	0,3
PSDD mit möglicher Umwandlung in Kapital (Maßnahme 4)	1,20
Bürgschaften in Höhe von 8 Mrd. (Maßnahme 3)	6,05
Kapitalerhöhung II (Maßnahme 6)	0,83—0,98
Alstom	
Finanzierung der Barsicherheit zur Deckung der Erstverluste (Maßnahme 6)	0,7
Summe	10,3—10,4

(217) Die Kommission muss nachprüfen, ob die Beihilfen auf das für die Umstrukturierung unbedingt notwendige Mindestmaß beschränkt sind. Es sei daran erinnert, dass zum einen ein Teil der Beihilfen bereits zurückgezahlt worden ist, insbesondere die 900 Mio. EUR der Maßnahme 2. Zum anderen hat Frankreich zugesagt, sich aus dem Kapital des Unternehmens zurückzuziehen, und zwar innerhalb von zwölf Monaten nach dem Tag, an dem Alstom von den Rating-Agenturen als „investment grade“ eingestuft worden ist, spätestens aber innerhalb von vier Jahren. [...] Da Frankreich sich am Kapital des Unternehmens nicht als privater Investor, sondern als Beihilfegeber beteiligt, ist diese Zusage Frankreichs notwendig, damit sich diese staatliche Beihilfe in Form einer Kapitalbeteiligung nur auf den unbedingt erforderlichen Mindestzeitraum beschränkt. Folglich hält es die Kommission für wesentlich, dass dieser Rückzug aus dem Kapital auch tatsächlich erfolgt.

(218) Die Kommission gedenkt auch dafür zu sorgen, dass die Verhältnismäßigkeit des Beihilfenpakets, das Gegenstand der vorliegenden Entscheidung ist, durch keine weiteren Beihilfen beeinträchtigt wird. Daher darf in den zwei Jahren nach Ergehen dieser Entscheidung zugunsten des Unternehmens keine weitere Beihilfe gewährt werden; dies entspricht in etwa dem Umstrukturierungszeitraum und dem Zeitraum, in dem gemäß der neuen Ausfallbürgschaft neue Bürgschaften gewährt werden können<sup>(34)</sup>. Die Kommission vertritt nämlich die Ansicht, dass Alstom mit Hilfe der von Frankreich gewährten Beihilfen in diesen zwei Jahren sowohl seine Umstrukturierung durchführen als auch

all seinen unternehmerischen Aktivitäten nachgehen kann, ohne zusätzliche neue Beihilfen in Anspruch nehmen zu müssen. Diese Bedingung bezieht sich weder auf Beihilfen, die voll vereinbar sind mit Artikel 87 Absatz 2 EG-Vertrag, noch auf Beihilfen, die im Rahmen von durch die Europäische Union kofinanzierten Forschungsprojekten gewährt werden, noch auf Beihilfen, die nach dem Mechanismus der befristeten Schutzmaßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1177/2002 des Rates vom 27. Juni 2002 zur Einführung befristeter Schutzmaßnahmen im Schiffbau<sup>(35)</sup> gewährt werden, deren Ziel die besondere Unterstützung der Werften der Gemeinschaft ist, die in Marktsegmenten tätig sind, die besonders unter den verheerenden Auswirkungen des unlauteren Wettbewerbs durch Korea zu leiden haben, was auch auf Unternehmen der Alstom-Gruppe zutreffen kann. In diesem Zusammenhang gilt es auch dafür zu sorgen, dass Beihilfen auch nicht von einem der zukünftigen Partner von Alstom gewährt werden. Auch aus diesem Grund hat Frankreich zugesagt, im Fall einer Partnerschaft mit einem de jure oder de facto, allein oder gemeinsam von Frankreich kontrollierten Unternehmen die vorherige Genehmigung der Kommission einzuholen.

(219) Schließlich besagt Ziffer 40 der Leitlinien, dass die Beihilfe nicht in einer Form oder in einem Umfang gewährt werden sollte, die dem Unternehmen überschüssige Liquidität zuführt, die es zu einem aggressiven und marktverzerrenden Verhalten veranlassen oder die zur Finanzierung von Neuinvestitionen verwendet werden, die für die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität nicht unbedingt notwendig sind.

<sup>(34)</sup> Bei den Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen beträgt die Verjährungsfrist 10 Jahre.

<sup>(35)</sup> ABl. L 172 vom 2.7.2002, S. 1. Verordnung geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 502/2004 (ABl. L 81 vom 19.3.2004, S. 6).

(220) Um die Einhaltung dieser Bestimmungen sicherzustellen, sind zwei Maßnahmen ergriffen worden. Auf der einen Seite hat Frankreich zugesagt, vier Jahre lang die im Durchschnitt pro Jahr in den einzelnen Untersektoren erwirtschafteten Margen zu kontrollieren, um so eine möglicherweise wettbewerbsschädigende Preispolitik auszuschließen. Auf der anderen Seite werden Unternehmensaufkäufe im Europäischen Wirtschaftsraum in diesem Zeitraum aufgrund einer weiteren Zusage ganz erheblich eingeschränkt sein, wobei Transaktionen kleineren Umfang nicht völlig ausgeschlossen sind. Diese Maßnahmen betreffen lediglich den Geschäftsbereich Verkehr. In diesem Geschäftsbereich von Alstom hat es nämlich nur geringe außergewöhnliche Verluste gegeben, und die dort erwirtschafteten Margen sind nach wie vor zufrieden stellend. Der Großteil der Beihilfe dient also der Umstrukturierung der anderen Geschäftsbereiche des Unternehmens. Mit diesen beiden Maßnahmen soll also dafür gesorgt werden, dass die Beihilfe von Alstom nicht im Sektor Verkehr zur Finanzierung einer wettbewerbsschädigenden Preispolitik oder einer Politik des erheblichen externen Wachstums zum Schaden der Wettbewerber verwendet wird. Im Lichte der bisherigen Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass sich die Beihilfen trotz ihres Umfangs auf das für die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens unbedingt notwendige Mindestmaß beschränken, und sie merkt an, dass der Beitrag von privater Seite, entsprechend den Leitlinien, sehr groß ist.

#### Vollständige Durchsetzung des Plans

- (221) Der Umstrukturierungsplan für die vier Geschäftsbereiche von Alstom (Power, Verkehr, Schifffahrt und Power Conversion, einschließlich sämtlicher Zusagen Frankreichs, ist vollständig umzusetzen. Die Kommission nimmt die diesbezügliche Zusage Frankreichs zur Kenntnis und bittet um Unterrichtung über den Stand der Umsetzung des Plans sowie der entsprechenden Zusagen. Diese Unterrichtung hat in Form von Berichten über die Fortschritte bei der Umstrukturierung zu erfolgen. Sie wird vervollständigt durch Berichte des Consultants PwC über die Validierung des Business-Plans und des Liquiditätsplans.
- (222) Bezüglich der Einhaltung bestimmter Zusagen sind der Kommission besondere Mitteilungen zu übermitteln.

#### VII. SCHLUSSFOLGERUNGEN

(223) Die Kommission stellt fest, dass Frankreich einen Großteil der Beihilfen, die Gegenstand dieser Entscheidung sind, unrechtmäßig unter Verstoß gegen Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag gewährt hat. Allerdings können die Beihilfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar bezeichnet werden, sobald alle Voraussetzungen erfüllt sind —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

Die Beihilfen, die Frankreich zugunsten von Alstom gewährt hat, sind vorbehaltlich der in Artikel 2 aufgeführten Verpflichtungszusagen und Bedingungen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

#### Artikel 2

(1) Der der Kommission von Frankreich am 5. Dezember 2003 und am 15. März 2004 mitgeteilte Umstrukturierungsplan für Alstom wird vollständig umgesetzt, einschließlich der noch anstehenden Veräußerung bestimmter Vermögenswerte.

(2) Frankreich zieht seine Kapitalbeteiligung an Alstom innerhalb von zwölf Monaten nach dem Tag zurück, an dem eine der beiden großen Rating-Agenturen dem Unternehmen die Einstufung „investment grade“ verliehen hat. Dieser Rückzug erfolgt in jedem Fall innerhalb von vier Jahren nach Erlass dieser Entscheidung. [...].

(3) Alstom geht innerhalb von vier Jahren nach Erlass dieser Entscheidung in wichtigen Bereichen seiner Geschäftstätigkeit eine (oder mehrere) Unternehmenspartnerschaft(en) ein. Ohne vorherige Zustimmung der Kommission sind von diesen Partnerschaften Unternehmen ausgeschlossen, die de jure oder de facto allein oder gemeinsam vom Staat kontrolliert werden.

(4) Für die Sparte „Hydro Power“ von Alstom wird [...] ein Gemeinschaftsunternehmen mit gemeinsamer Kontrolle gegründet, an dem Alstom höchstens 50 % des Kapitals hält.

(5) Folgende Vermögenswerte von Alstom werden an einen von Alstom unabhängigen Erwerber veräußert: das Güterzuglokomotivenwerk in Valence, der Geschäftsbereich Verkehr in Australien und Neuseeland und die Industriekessel [...].

Innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieser Entscheidung holt Frankreich von der Kommission die Genehmigung ein für:

- a) zweckdienliche Maßnahmen zur Einsetzung oder Konsolidierung eines Managementteams durch Alstom, das mit der reibungslosen Durchführung der in Absatz 1 aufgeführten Aktivitäten betraut wird, wobei ihm die Mittel für eine normale Entfaltung seiner Tätigkeiten zur Verfügung gestellt werden und nichts unternommen wird, was den Wert dieser Aktivitäten mindern könnte, wie beispielsweise die Übertragung von immateriellen Anlagewerten (Patente, Genehmigungen, Handelsverträge usw.), Beschäftigten, Kunden oder Absatzkapazitäten auf die Muttergesellschaft oder irgendeinen anderen Teil der Alstom-Gruppe;

- b) ein geeignetes Treuhandmandat und einen ausgewählten unabhängigen Treuhänder, der zur Verschwiegenheit verpflichtet und für die reibungslose Verwaltung und Veräußerung der in Absatz 1 genannten Vermögenswerte sorgen wird. Der Treuhänder nimmt seine Tätigkeit unmittelbar nach seiner Beauftragung auf. Stellt der Treuhänder Unregelmäßigkeiten fest, meldet er sie unverzüglich der Kommission.
- (6) Aktivitäten, die innerhalb der Alstom-Gruppe (ohne Schifffahrt) 800 Mio. EUR zum Umsatz beitragen (Basisjahr 2002/2003), werden innerhalb einer Frist von [...] veräußert. Für die Veräußerungen kommen nur rentable Geschäftsbereiche mit samt Anlagegütern und Beschäftigten in Frage, deren Umsatz im Geschäftsjahr 2002/2003 repräsentativ für die Geschäftslage zum Zeitpunkt der Veräußerung ist und die nicht im Rahmen dieser Entscheidung Gegenstand einer bereits erfolgten oder noch anstehenden Veräußerung sind oder in das in Absatz 4 vorgesehene Gemeinschaftsunternehmen eingehen.
- (7) [...] und [...] werden innerhalb einer Frist von [...] veräußert.
- (8) Vier Jahre lang legt Frankreich der Kommission einmal jährlich einen Bericht vor, der von einem von Alstom im Einvernehmen mit der Kommission ausgewählten Sachverständigen bestätigt werden muss. Darin ist zu prüfen, ob die im Jahresdurchschnitt von den einzelnen Teilssektoren mit Verträgen im Bereich Verkehr erwirtschafteten Gewinne mit dem „Business Plan“ vereinbar sind und, falls sie dies nicht sind, ob dies nicht auf ein wettbewerbswidriges Preisgebaren hindeutet.
- (9) Alstom tätigt im Zeitraum von vier Jahren Übernahmen im Sektor Verkehr innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes nur bis zu einem Wert von insgesamt 200 Mio. EUR (Unternehmenswert).
- (10) Frankreich führt folgende strukturelle Maßnahmen zur Öffnung des französischen Marktes für Eisenbahnmaterial durch:
- a) auf Anfrage der Kommission Übermittlung der Gutachten von Réseau Ferré de France und der staatlichen französischen Eisenbahngesellschaft (SNCF) zur Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und zu den ihnen zugrunde liegenden technischen Dossiers;
- b) Übermittlung des geplanten Erlasses „Rollendes Material“ an die Kommission und Ausführungen dazu, ob und warum die Vorschriften dieses Erlasses für die unter Punkt f) genannten Märkte und Rahmenabkommen obligatorisch angewandt werden müssen; der Erlass tritt spätestens am 1. Januar 2005 in Kraft;
- c) Streichung der gesetzlichen Verpflichtung zur Anhörung der SNCF in Fragen der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen, die ersetzt wird durch die vorgeschriebene Anhörung von [...];
- d) Unterrichtung der Kommission über die freihändige Vergabe von Verträgen und Rahmenabkommen an Alstom durch die SNCF und die Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), wenn deren Wert 473 000 EUR übersteigt, und zwar in Form einer Liste, die der Kommission einmal jährlich übermittelt wird und in der für die einzelnen Verträge oder Rahmenabkommen angegeben wird, weshalb ohne Ausschreibung auf das Verhandlungsverfahren zurückgegriffen wurde;
- e) ab 1. November 2004 Durchführung der für die Umsetzung der Richtlinie 2004/17/EG notwendigen Maßnahmen;
- f) einmal jährlich Übermittlung an die Kommission einer Liste mit Verträgen und Rahmenabkommen mit einem Auftragswert von mehr als 473 000 EUR, die von der SNCF und der RATP im Wege einer Ausschreibung an Alstom vergeben wurden, unter Angabe der Art und Weise, wie die technischen Spezifikationen für die einzelnen Verträge oder Rahmenabkommen formuliert wurden (Artikel 34 Absatz 3 der Richtlinie 2004/17/EG);
- g) auf Anfrage der Kommission Übermittlung der Berichte mit den Analysen der dem Verwaltungsrat der SNCF vorgelegten Angebote für Aufträge oder Rahmenabkommen, die von der SNCF und der RATP an Alstom nach einer Ausschreibung an Alstom vergeben wurden;
- h) Annahme einer Regelung, die die Möglichkeit einer vorvertraglichen einstweiligen Verfügung im Sinne der Richtlinie 92/13/EWG vorsieht und spätestens am 1. November 2004 in Kraft tritt.
- (11) Frankreich führt zusätzliche Umstrukturierungsmaßnahmen im Geschäftsbereich Schifffahrt von Alstom durch, um die Rentabilitätsschwelle von 4,5 Schiffbauaufträgen (vom Typ Kreuzfahrtschiff) pro Jahr (Durchschnitt der letzten fünf Jahre) auf [...] zu senken.
- (12) Alstom wird bis zum Abschluss des Umstrukturierungsprozesses und in jedem Fall bis zum Ablauf von zwei Jahren nach Erlass dieser Entscheidung keine Beihilfe gewährt, es sei denn, es handelt sich um Beihilfen im Sinne von Artikel 87 Absatz 2 EG-Vertrag oder um Beihilfen, die im Rahmen von durch die Europäische Union kofinanzierten Forschungsprojekten gewährt werden, oder um Beihilfen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1177/2002. Die nochmalige Gewährung einer Umstrukturierungsbeihilfe unter Verstoß gegen den Grundsatz der einmaligen Beihilfe ist ausgeschlossen.
- (13) Zur Kontrolle der Einhaltung der in den Absätzen 1 bis 12 aufgeführten Bedingungen unterrichtet Frankreich die Kommission über:
- a) die Verleihung des „investment grade“ gemäß Absatz 2 innerhalb eines Monats nach erfolgtem Rating;
- b) die gemäß Absatz 3 ergriffenen Maßnahmen zur Gründung von Unternehmenspartnerschaften sowie über deren Ergebnisse im vierteljährlichen Rhythmus;

- c) die gemäß Absatz 4 ergriffenen Maßnahmen zur Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens im Bereich Wasserkraft im vierteljährlichen Rhythmus; innerhalb eines Monats nach Abschluss der Gründungsvereinbarung legt Frankreich der Kommission die entsprechenden Dokumente vor, damit die Kommission überprüfen kann, ob es sich wirklich um ein Gemeinschaftsunternehmen mit gemeinsamer Kontrolle im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 handelt;
- d) die in den Absätzen 4 und 5 genannten Maßnahmen innerhalb eines Monats nach ihrer Durchführung;
- e) Maßnahmen gemäß Absatz 10 Buchstaben c, e und h;
- f) die zusätzlichen Umstrukturierungsmaßnahmen im Bereich Schifffahrt gemäß Absatz 11 im vierteljährlichen Rhythmus;
- g) die Fortschritte bei der Umstrukturierung von Alstom in Form von Jahresberichten, vervollständigt durch Berichte über die Erfüllung des Business Plan und des Liquiditätsplans.

*Artikel 3*

Frankreich teilt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe dieser Entscheidung die zu ihrer Umsetzung ergriffenen Maßnahmen mit.

*Artikel 4*

Diese Entscheidung ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den 7. Juli 2004

*Für die Kommission*

Mario MONTI

*Mitglied der Kommission*

---