II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 25. juli 2001

om den statsstøtte, Frankrig har ydet i form af udviklingsbistand til krydstogtskibet »Le Levant«, der er bygget af Alstom Leroux Naval, og som skal drives ved Saint Pierre og Miquelon

(meddelt under nummer K(2001) 2435)

(Kun den franske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2001/882/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

under henvisning til Rådets direktiv 90/684/EØF af 21. december 1990 om støtte til skibsbygningsindustrien [1], særlig artikel 4, stk. 7,

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler [2], og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFORLØB

(1) Kommissionen erfarede i slutningen af 1998 gennem en artikel i Lloyds List, at krydstogtskibet »Le Levant«, der er bygget delvis i Frankrig af Alstom Leroux Naval til en kontraktpris på 228,55 mio. FRF, var blevet finansieret ved hjælp af skattelettelser for de investorer, der havde finansieret fartøjets bygning. Denne støtte var ikke blevet anmeldt til Kommissionen. Som svar på Kommissionens anmodninger om oplysninger meddelte Frankrig oplysninger om projektet ved brev af 12. maj 1999. Kommissionen stillede yderligere spørgsmål ved brev af 4. juni 1999, som Frankrig besvarede ved brev af 19. august 1999. Frankrig fremsatte bemærkninger ved brev af 12. januar og 14. juni, idet sidstnævnte indeholdt bemærkninger til de bemærkninger, der som led i proceduren var blevet fremsat af de lovlige repræsentanter for Compagnie des Îles du Levant (herefter benævnt »CIL«). Kommissionen stillede yderligere spørgsmål ved brev af 26. februar 2001, som Frankrig besvarede ved brev af 30. april og 11. juni 2001.

(2) Ved brev SG(99) D/9733 af 2. december 1999 meddelte Kommissionen de franske myndigheder, at den havde besluttet at indlede proceduren efter traktatens artikel 88, stk. 2.

(3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* [3]. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til den omhandlede støtte.

(4) Kommissionen har videresendt de modtagne bemærkninger til Frankrig, der har haft lejlighed til at gøre rede for sit synspunkt desangående.

II. DETALJERET BESKRIVELSE AF STØTTEN

(5) Støtten blev ydet i 1996 i anledning af, at en gruppe private investorer, der havde dannet et maritimt ejendomsfællesskab, på initiativ af […] (*) erhvervede krydstogtskibet »Le Levant«. Fartøjet blev derpå leaset til CIL. Der er tale om et datterselskab af det franske Compagnie des Îles du Ponant, og det er registreret i Wallis og Futuna. Investorerne fik lov til at trække investeringerne fra den skattepligtige indkomst. Skattelettelserne gjorde det muligt for CIL at drive fartøjet på gunstige vilkår. Investorerne har ret og pligt til at sælge deres andele til

[1] EFT L 380 af 31.12.1990, s. 13.
[2] EFT C 33 af 5.2.2000, s. 6.
[3] Se fodnote 2.
(*) Forretningshemmelighed.

[…] efter fem år, dvs. i begyndelsen af 2004. Også CIL har ret og pligt til at købe disse andele af […] til en pris, der bevirker, at værdien af støtten overføres. Støtten blev ydet på betingelse af, at CIL blev forpligtet til at drive fartøjet i mindst fem år, hovedsagelig til og fra Saint Pierre og Miquelon i 160 dage om året.

(6) Støtten blev ydet i henhold til en beskatningsordning — Pons-loven — der tillader skattelettelser for investeringer, der foretages i de franske oversøiske departementer og territorier. Ordningen blev godkendt af Kommissionen i 1992.

(7) Frankrig har meddelt Kommissionen, at den pågældende støtte var magen til den, der blev givet fartøjet Tahiti Nui (Paul Gauguin), hvor Kommissionen skønnede, at skattelettelserne svarede til en nettosubventionsækvivalent på 34 % ([4]). Den af skattelettelserne udledte støtte androg således 78 mio. FRF (11,9 mio. EUR).

(8) Kommissionen nærede tvivl med hensyn til de påregnede økonomiske fordele for øgruppen Saint Pierre og Miquelon. Projektet skulle føre til oprettelse af 55 arbejdspladser om bord, men der var ingen garanti for, at besætningsmedlemmerne skulle være borgere fra øgruppen. Desuden var de samlede økonomiske virkninger (der af Frankrig oprindelig var anslået til 12 mio. FRF om året i det tidsrum på fem år, hvor CIL var forpligtet til at drive fartøjet hovedsagelig til og fra øgruppen) lavere end det samlede støttebeløb, hvilket førte til, at der blev sat spørgsmålstegn ved, om støtten var proportionel. Kommissionen tvivlede ligeledes på, at støtten virkelig var en udviklingsbistand, for så vidt som det ser ud til, at fartøjet har lagt til i Saint Pierre og Miquelon langt sjældnere end oprindelig planlagt.

(9) Kommissionen tvivlede således på, at betingelserne i artikel 4, stk. 7, i direktiv 90/684/EF var overholdt, og den besluttede at indlede proceduren efter traktatens artikel 88, stk. 2.

III. **BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER**

(10) Kommissionen har modtaget bemærkninger fra de lovlige repræsentanter for CIL.

(11) De lovlige repræsentanter for CIL gjorde gældende, at selskabet ikke skulle anses for at være modtager af støtten, for så vidt som det for tiden på egen risiko kun driver fartøjer for medejernes regning (de private investorer besidder 99,73 % af andelene, CIL ejer resten). Det vil siden købe fartøjet til handelsværdien, men kun hvis visse økonomiske, retlige og finansielle betingelser opfyldes. De gjorde ligeledes gældende, at retsgrundlaget er direktivet om støtte til skibsbygningsindustrien, at denne støtte skulle betragtes som støtte til skibsbygning, og at Kommissionen i tidligere lignende sager (særlig i beslutningen vedrørende Renaissance Financial) ([5]) havde vurderet, at støttemodtageren var skibsværftet.

IV. **KOMMENTARER FRA FRANKRIG**

(12) Frankrig fremsatte bemærkninger ved brev af 12. januar 2000, 14. juni 2000, 30. april 2001 og 11. juni 2001. Brevet fra 14. juni 2000 indeholdt bemærkninger til bemærkningerne fra interesserede parter og indeholdt yderligere oplysninger. Brevet af 30. april 2001 redegjorde for fartøjets bevægelser og indeholdt en ny vurdering af de finansielle fordele for øgruppen, mens brevet af 11. juni indeholdt oplysninger om aftalerne mellem investorerne, CIL og den finansieringsorganisation, der står bag projektet, nemlig […].

(13) I deres indledende bemærkninger havde de franske myndigheder understreget, at som følge af de klimatiske vilkår var det åbenbart, at fartøjet om vinteren skulle drives andre steder end i havet omkring Saint Pierre og Miquelon. Selv om der ikke var givet nogen garanti, ville der i første række blive ansat besætningsmedlemmer fra Saint Pierre og Miquelon. Under alle omstændigheder ville der blive tale om virkninger i form af indirekte arbejdspladser på øerne som følge af anløbene. 50 anløb om året (modtagelse af passagerer, lastning og lodsning, leveringer til fartøjer osv.), vil svare til 11-12 yderligere arbejdspladser. Endvidere ville der kunne oprettes andre arbejdspladser som led i infrastrukturprojekter, og også fordi andre krydstogtforetagender synes interesserede i at besøge øerne. De franske myndigheder gjorde ligeledes gældende, at ved vurderingen af, om støtten står i rimeligt forhold til øjemedet, må der tages hensyn til, at selv om CIL er forpligtet til at drive fartøjet i dette område i kun fem år, vil det kunne benyttes i meget længere tid som følge af den interesse, der er for krydstogter i polaregnene, hvorved enhver vurdering bør gå ud fra et tidsrum på mindst ti år. Endelig hævdede de på ny, at projektet er af stor betydning som følge af det høje arbejdsløshedsniveau i øgruppen og nødvendigheden af en økonomisk differentiering, hvor der inddrages andre erhvervsgrene end fiskeriet.

([4]) EFT C 279 af 25.10.1995, s. 3. Statsstøttesag C 8/95.

([5]) Sag C 37/98, EFT L 292 af 13.11.1999, s. 23.

(14) I andre bemærkninger end dem, der gik på bemærkningerne fra de lovlige repræsentanter for CIL, anførte de franske myndigheder, at det oprindelige skøn på 55 arbejdspladser gik på de direkte arbejdspladser om bord på fartøjet, mens de 11-12 yderligere arbejdspladser beroede på, at fartøjet blev drevet til og fra øgruppen i 160 dage om året. I det seneste brev bekræftede de franske myndigheder, at fartøjet havde lagt til i øgruppen noget sjældnere end planlagt, og at også de økonomiske virkninger således var mindre omfattende end forventet, men at der under alle omstændigheder havde vist sig positive økonomiske virkninger for øgruppen.

(15) For så vidt angår spørgsmålet om, hvem der var støttemodtager, er de franske myndigheder ikke enige med de lovlige repræsentanter for CIL. De understreger, at formålet med Pons-loven var at hjælpe de erhvervsdrivende med at udvikle oversøisk virksomhed ved at yde dem dækning for de særlige vanskeligheder, de i den forbindelse stod overfor. Med hensyn til dette krydstogtskib kan driftslederen blive ejer heraf på gunstige vilkår (til en pris, hvor værdien af støtten overføres til CIL). De franske myndigheder anførte ligeledes, at Kommissionen tidligere var gået med til ikke at sætte spørgsmålstegn ved sådanne projekter i de oversøiske territorier. Kommissionen havde således for en lignende procedure, der var iværksat i 1995, i brev SG(97) D/500 af 23. januar 1997 anført, at anvendelsen af loven var begrænset til kun at omfatte fartøjer, der var bestemt til de oversøiske departementer. Fartøjer som Club Med II og senere Paul Gauguin vil fortsat kunne nyde godt af bestemmelserne i artikel 4, stk. 7, i direktivet om støtte til skibsbygningsindustrien, hvis de hovedsagelig er beregnet til de oversøiske departementer. De franske myndigheder anførte ligeledes, at i sag (C-37/98) Renaissance Financial [6] havde Kommissionen indtaget samme holdning.

V. **VURDERING AF STØTTEN**

(16) Støtten til det pågældende fartøj skal vurderes i lyset af artikel 4, stk. 7, i Rådets direktiv af 21. december 1990 om støtte til skibsbygningsindustrien, eftersom der er tale om en støtte i forbindelse med skibsbygning, der er ydet som udviklingsbistand i 1996 som led i en støtteordning (Pons-loven), der blev godkendt i 1992.

(17) I medfør af artikel 4, stk. 7, i direktivet om skibsbygningsindustrien kan støtte, der ydes som udviklingsbistand til et udviklingsland, betragtes som forenelig med fællesmarkedet, hvis den opfylder de betingelser, som OECD's arbejdsgruppe nr. 6 har fastlagt på dette område i sin aftale om fortolkningen af artikel 6, 7 og 8 i arrangementet vedrørende eksportkreditter til skibe, eller hvis den er i overensstemmelse med senere tilføjelser til ændringer i den nævnte aftale (herefter benævnt »OECD-kriterierne«). Kommissionen skal kontrollere det særlige udviklingsaspekt i forbindelse med den planlagte støtte, og den skal sikre, at støtten falder ind under førnævnte aftales anvendelsesområde.

(18) Som Kommissionen har meddelt medlemsstaterne ved brev SG(89) D/311 af 3. januar 1989, skal påtænkt udviklingsbistand opfylde følgende OECD-kriterier:

— Fartøjerne må ikke sejle under bekvemmelighedsflag

— såfremt støtten ikke kan klassificeres som offentlig udviklingsbistand inden for rammerne af OECD, skal donorlandet bekræfte, at støtten udgør en del af en mellemstatslig aftale

— donorlandet skal give passende forsikring om, at den faktiske ejer er bosat i modtagerlandet, og at den støttemodtagende virksomhed ikke er et ikke-operativt datterselskab af en udenlandsk virksomhed (i henhold til direktivet omfatter de lande, der kan modtage støtte, ikke alene de udviklingslande, der af OECD er klassificerede som sådanne, men også samtlige de oversøiske lande og territorier, der er associeret med Den Europæiske Union, herunder de franske oversøiske territorier)

— modtageren skal give tilsagn om ikke at ville sælge skibet uden forudgående tilladelse fra myndighedernes side.

(19) Desuden skal støtten indeholde et støtteelement på mindst 25 %.

(20) Som angivet ovenfor skal Kommissionen ligeledes kontrollere, at projektet omfatter et virkeligt udviklingsaspekt. I sag C-400/92 om en udviklingsbistand, der var ydet af Tyskland til det kinesiske selskab Cosco, vurderede Domstolen at Kommissionen skulle kontrollere projektets udviklingsaspekt og overholdelsen af OECD-kriterierne hver for sig. Kommissionen skal altså som led i sin vurdering kontrollere, at projekterne virkelig forfølger et udviklingsformål, og at de ikke ville være levedygtige uden støtten (dvs. at støtten er nødvendig).

Kriteriernes anvendelse på indeværende sag

(21) Som Kommissionen anførte ved iværksættelsen af proceduren efter artikel 88, stk. 2, opfylder projektet OECD-kriterierne af følgende årsager:

— »Le Levant« skal drives under fransk flag; betingelsen, ifølge hvilken fartøjet ikke må drives under bekvemmelighedsflag, er således opfyldt

[6] Se fodnote 5.

— Saint Pierre og Miquelon er opført på listen over lande, der kan modtage udviklingsbistand, i bilaget til Kommissionens brev SG(89) D/311 til medlemsstaterne

— driftslederen (og den endelige ejer) har hjemsted i Wallis og Futuna. Denne øgruppe er ikke modtagerlandet (som er Saint Pierre og Miquelon). Men da begge øgrupper er opført på Kommissionens liste over lande, der kan modtage udviklingsbistand, vil Kommissionen ikke gøre indsigelse desangående. Desuden synes CIL ikke at være et ikke-operativt datterselskab af et udenlandsk selskab

— fartøjet kan ikke sælges uden tilladelse fra de franske myndigheder, eftersom støtten er ydet på betingelse af, at CIL virkelig driver fartøjet i mindst fem år hovedsagelig til og fra Saint Pierre og Miquelon, og at det derpå køber det af investorerne fra moderlandet med henblik på at fortsætte driften

— støtteintensiteten er over 25 %.

(22) Udviklingskriteriet er dog ikke opfyldt i det foreliggende tilfælde. Det væsentlige element er, at de franske overslag over de økonomiske virkninger hviler på den forudsætning, at fartøjet lægger til i Saint Pierre og Miquelon mindst 50 gange hver sæson (i løbet af de 160 dage, fra maj til begyndelsen af oktober, hvor vejrliget gør det muligt at foretage krydstogter i området). Tallet 50 er udtrykkeligt angivet i overslaget over de økonomiske virkninger for øgruppen.

(23) Virkeligheden er dog meget anderledes. Ifølge oplysningerne fra de franske myndigheder i brevet af 30. april 2001 var det antal krydstogter, der havde Saint Pierre og Miquelon med i programmet (som krydstogtets afgangssted eller bestemmelsessted) på 9 i 1999 og på 11 i 2000. Eftersom disse krydstogter havde Saint Pierre enten som afgangssted eller bestemmelsessted, vil det sige, at der i løbet af de to sæsoner 1999 og 2000 var i alt 11 anløb i Saint Pierres havn, mens der burde have været 100 i de to år ifølge de franske myndigheders oprindelige overslag.

(24) Ifølge samme brev er der planlagt 18 krydstogter med Saint Pierre som afgangssted eller bestemmelsessted i 2001, herunder 5 korte krydstogter af en ny slags, der udgår fra og slutter i Saint Pierre. Det vil give i alt 12 anløb i Saint Pierres havn i 2001 over for de 50, der oprindelig var fastsat i beregningerne.

(25) På grundlag af tallene for 1999 og 2000 er Kommissionen nået til den slutning, at de forudsætninger, som dannede grundlag for beregningerne af de økonomiske virkninger for Saint Pierre og Miquelon, var forkerte. Den har derfor foretaget en ny beregning af de forventede økonomiske virkninger ved hjælp af de franske tal, men under hensyn til det langt lavere antal anløb.

(26) For så vidt angår de direkte økonomiske virkninger, skønnede de franske myndigheder, at udgifterne i forbindelse med fartøjets drift ville andrage 10,8 mio. FRF om året. Passagernes udgifter på stedet anslås til 1,2 mio. FRF om året. I begge tilfælde er tallene sat ud fra 50 anløb om året. Som før sagt lagde fartøjet kun til i havnen 5,5 gange om året i 1999 og 2000, og de forventede anløb for i år er på i alt 12.

(27) I betragtning af arten af de i beregningerne forventede økonomiske virkninger (levnedsmidler, materiel, havneafgifter osv.) kan det antages, at disse virkninger er proportionelle med antallet af anløb. I beregningerne ansættes disse virkninger til 12 mio. FRF om året på grundlag af 50 anløb. Antages det, at de af Frankrig foretagne økonomiske beregninger er rigtige for så vidt angår virkningen af fartøjets anløb og under hensyntagen til antallet af anløb i 1999 og 2000, vil virkningerne for øgruppen være på 5,5/50 eller 11 % af de oprindelige skøn. For 2001 vil de være på 12/50 eller 24 % af de oprindelige skøn.

(28) For hvert af de to seneste år vil de virkelige virkninger altså have været på 11 % af 12 mio. FRF, dvs. 1,32 mio. FRF. Ifølge de franske myndigheder gik ca. 760 passagerer om bord eller fra borde i Saint Pierre i løbet af hvert af de to år. Dersom man forudsætter, at de økonomiske virkninger er på 1,32 mio. FRF, vil det indebære en udgift på 1 700 FRF pr. person, hvilket forekommer rimeligt, i betragtning af at passagererne sandsynligvis ikke tilbringer mere end én nat i øgruppen før eller efter krydstogtet.

(29) For 2001 kan de økonomiske virkninger anslås til 24 % af 12 mio. FRF, dvs. 2,88 mio. FRF. For de næste to år er krydstogtprogrammet ikke kendt. Hvis man rent hypotetisk anvender tallet for 2001, vil det give økonomiske virkninger for Saint Pierre og Miquelon i et tidsrum på fem år fra 1999 til 2003, på i alt 1,32 + 1,32 + 3*(2,88) = 11,28 mio. FRF. Da støttens samlede værdi er på 78 mio. FRF, er den således syv gange højere end de økonomiske virkninger for øgruppen.

(30) For så vidt angår de direkte arbejdspladser, hævdede de franske myndigheder, at man fortrinsvis ville ansætte folk fra Saint Pierre og Miquelon i de 55 stillinger som medlemmer af mandskabet. Den eneste oplysning, der er givet, er imidlertid, at fire tidligere fiskere fra øgruppen har fulgt en uddannelse med henblik på beskæftigelse om bord på fartøjet. Det kan derfor antages, at medlemmerne af mandskabet ikke tæller mange af øgruppens beboere.

(31) Påstandene om, at infrastrukturudviklingen og ankomsten af eventuelle andre driftsledere på krydstogtmarkedet omkring øgruppen vil kunne få andre indirekte virkninger, er der ikke sat tal på, og det kan der formodentlig heller ikke. Desuden vedrører de ikke direkte udviklingsaspektet af dette bestemte projekt og heller ikke spørgsmålet om, hvorvidt den udbetalte støtte er proportionel med det forfulgte mål. Det er derfor ikke nødvendigt at tage hensyn hertil i forbindelse med nærværende vurdering.

(32) Endelig kan Kommissionen ikke godtage de franske myndigheders argument, ifølge hvilket der bør tages et længere tidsrum i betragtning end de fem år, for så vidt som CIL ikke har nogen som helst forpligtelse til at fortsætte driften af fartøjet fra eller til Saint Pierre og Miquelon efter dette tidsrum.

(33) På baggrund af ovenstående er Kommissionen således nået frem til den slutning, at det ikke har kunnet fastslås, at dette projekt var et rent udviklingsprojekt. De dermed forbundne virkninger i form af direkte oprettede arbejdspladser er ikke påvist og hviler ikke på realistiske forudsætninger. Endvidere er de dermed forbundne direkte økonomiske virkninger af klart mindre omfang end den tildelte støtte, hvilket viser, at der er en tydelig mangel på proportionalitet mellem støtten og den påregnede økonomiske virkning.

(34) Kommissionen kan konstatere, at Frankrig i strid med traktatens artikel 88, stk. 3, ulovligt har iværksat den pågældende støtte. Støtten er ikke i overensstemmelse med direktivet om skibsbygningsindustrien, og den er derfor uforenelig med fællesmarkedet. Den skal derfor tilbagesøges med renter.

Støttemodtageren

(35) Tilbage står at fastslå, hvem der er hovedstøttemodtager. Dette punkt blev bragt på bane ved procedurens iværksættelse. Her bemærkede Kommissionen, at de umiddelbare modtagere af den støtte, der kunne sættes tal på, var de investorer, der nød godt af skattelettelserne. Denne analyse gælder fortsat.

(36) Ifølge de franske myndigheder har investorerne opnået fordele takket være skattelettelserne, og de er stadig ejere af fartøjet som led i ejendomsfællesskabet. De vil fortsat nyde godt af disse fordele i et tidsrum af fem år at regne fra skibets levering (dvs. indtil begyndelsen af 2004). Fartøjet skal derpå sælges til en pris, der ifølge de foreliggende oplysninger skal bevirke, at støtten overføres til driftslederen CIL. Det er derfor klart, at CIL vil være den vigtigste endelige støttemodtager, når fartøjet en gang er blevet solgt til en fordelagtig pris.

(37) Der kan anlægges den betragtning, at skibsværftet indirekte har nydt godt af støtten, for så vidt som den har gjort det muligt for det at opnå en ordre, det måske ikke ville have fået ellers.

Støttens tilbagesøgning

(38) Da den ulovlige og med fællesmarkedet uforenelige støtte allerede er ydet, skal den tilbagesøges, således at den effektive konkurrence kan genoprettes, og i den forbindelse skal der pålægges renter fra den dato, hvor støtten blev stillet til rådighed for modtageren, indtil datoen for dens tilbagesøgning.

(39) På baggrund af ovenstående betragtninger er der ingen tvivl om, at det er investorerne, der som direkte støttemodtagere og nuværende ejere af fartøjet bør tilbagebetale støtten. Selv om det er tvivlsomt, at nogen af de individuelle private investorer, der besidder de 738 andele, kan anses for at være ansvarlige for misbruget af støtten, så er det alligevel disse investorer, der har nydt godt af skattelettelserne, og som fortsat nyder godt heraf i deres egenskab af ejere af et fartøj, der er erhvervet på gunstige vilkår.

(40) Var fartøjet blevet solgt til CIL til en lavere pris end markedsprisen, og støtten således var blevet overført til denne virksomhed, ville det være CIL, der skulle betale tilbage. I betragtning af at overførslen ikke vil have fundet sted før midten af 2003, kan driftslederen CIL ikke anses for at være ansvarlig for tilbagebetalingen på dette trin af sagsforløbet.

(41) For så vidt angår skibsværftet, skal støtten under de nuværende omstændigheder ikke tilbagesøges her. I den henseende er det nyttigt at anføre, hvorfor det syvende direktiv om skibsbygningsindustrien indeholder en bestemmelse om udviklingsbistand. Grunden hertil er, at der derved kan gives højere støtte end den, der tillades til de øvrige skibsbygningskontrakter. Disse højere støttesatser kan erklæres for forenelige med fællesmarkedet, hvis OECD-reglerne overholdes. Det fremgår imidlertid klart af disse regler, at de går på støtteyderen, ejeren af fartøjet og udviklingslandet, men ikke på skibsværftet. Overtrædes OECD-grundreglerne, herunder udviklingskriterierne, vil det ikke være rimeligt at anklage skibsværftet herfor, eftersom det ikke kan gøres ansvarligt for fartøjets benyttelse efter leveringen —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den af Frankrig ydede støtte i form af skattelettelser og i form af udviklingsstøtte til krydstogtskibet »Le Levant«, der er bygget af Alstom Leroux Naval, og som skal drives ved det franske territorium Saint Pierre og Miquelon, kan ikke betragtes som værende en virkelig udviklingsbistand i henhold til artikel 4, stk. 7, i direktiv 90/684/EØF om støtte til skibsbygningsindustrien, og den er derfor uforenelig med fællesmarkedet.

Artikel 2

1. Frankrig træffer alle nødvendige foranstaltninger for at standse og for hos investorerne, der er de direkte støttemodtagere og nuværende ejere af krydstogtskibet, at tilbagesøge den i artikel 1 omhandlede støtte, som er ulovligt udbetalt til støttemodtagerne.

2. Tilbagesøgningen skal ske uophørligt og i overensstemmelse med national lovgivning, hvis denne giver mulighed for at efterkomme beslutningen hurtigt og effektivt. Den støtte, der skal tilbagebetales, pålægges renter fra det tidspunkt, den blev udbetalt til støttemodtagerne, og indtil den er blevet tilbagebetalt. Renterne beregnes på basis af den referencesats, der anvendes til at beregne subventionsækvivalenten for regionalstøtte.

Artikel 3

Frankrig underretter senest to måneder efter meddelelsen af denne beslutning Kommissionen om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at efterkomme beslutningen.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. juli 2001.

På Kommissionens vegne

Mario MONTI

Medlem af Kommissionen