II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Ιουλίου 2001

για την κρατική ενίσχυση που χορήγησε η Γαλλία με τη μορφή ανυπτυξιακής ενίσχυσης στο επιβατηγό «Le Levant» που ναυπηγήθηκε στο Alstom Leroux Naval και προοριζόταν να χρησιμοποιηθεί στο Saint-Pierre-και-Miquelon

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2001) 2435]

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2001/882/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

την οδηγία 90/684/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1990, για τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία [1], και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 7,

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα ανωτέρω άρθρα [2],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Η Επιτροπή πληροφορήθηκε, τέλη του 1998, από ένα άρθρο της Lloyds List, ότι το επιβατηγό «Le Levant», που ναυπηγήθηκε στη Γαλλία από το Alstom Leroux Naval με συμβατική τιμή 228,55 εκατομ. γαλλικά φράγκα FRF, είχε χρηματοδοτηθεί μέσω φορολογικών απαλλαγών υπέρ των επενδυτών που είχαν χρηματοδοτήσει τη ναυπήγηση του πλοίου. Οι ενισχύσεις αυτές δεν είχαν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή. Απαντώντας στις αιτήσεις της Επιτροπής, η Γαλλία διαβίβασε πληροφορίες για το παρόν σχέδιο, με επιστολή της 12ης Μαΐου 1999. Η Επιτροπή υπέβαλε συμπληρωματικές ερωτήσεις με επιστολή της 4ης Ιουνίου 1999, στην οποία η Γαλλία απάντησε με επιστολή της 19ης Αυγούστου 1999. Η Γαλλία διαβίβασε παρατηρήσεις με επιστολές της 12ης Ιανουαρίου και της 14ης Ιουνίου. Στην τελευταία, σχολίαζε τις παρατηρήσεις των νομίμων αντιπροσώπων της Compagnie des Îles du Levant (στο εξής αναφέρεται ως «CIL») στο πλαίσιο της διαδικασίας. Η Επιτροπή υπέβαλε συμπληρωματικές ερωτήσεις με επιστολή της 26ης Φεβρουαρίου 2001, στις οποίες η Γαλλία απάντησε με επιστολές της 30ής Απριλίου και της 11ης Ιουνίου 2001.

(2) Με επιστολή SG(99)D/9733 της 2ας Δεκεμβρίου 1999, η Επιτροπή ενημέρωσε τις γαλλικές αρχές για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης.

(3) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*. [3] Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την εν λόγω ενίσχυση.

(4) Οι προαναφερόμενες παρατηρήσεις κοινοποιήθηκαν από την Επιτροπή στη Γαλλία, η οποία είχε την ευκαιρία να εκφράσει την άποψή της σχετικά με το παρόν θέμα.

II. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(5) Η ενίσχυση χορηγήθηκε το 1996 με την απόκτηση του επιβατηγού «Le Levant» από μια ομάδα ιδιωτών επενδυτών που είχαν δημιουργήσει μια συνιδιοκτησία πλοίων, με πρωτοβουλία της […] (*). Στη συνέχεια, το πλοίο νοίκιασε η CIL. Πρόκειται για μια θυγατρική της γαλλικής εταιρείας Compagnie des Îles du Ponant, εγγεγραμμένης στο Wallis και Futuna. Οι επενδυτές είχαν το δικαίωμα να εκπέσουν τις επενδυτικές δαπάνες τους από το φορολογητέο εισόδημα. Αυτές οι φορολογικές απαλλαγές επέτρεψαν στη CIL να

[1] ΕΕ L 380 της 31.12.1990, σ. 13.
[2] ΕΕ C 33 της 5.2.2000, σ. 6.
[3] Βλέπε σημείωση 2.
(*) Επιχειρηματικό απόρρητο.

μισθώσει το σκάφος σε πολύ χαμηλή τιμή. Οι επενδυτές έχουν το δικαίωμα και την υποχρέωση να ξαναπουλήσουν τα μερίδιά τους στην […] μετά το χρονικό διάστημα των πέντε ετών, δηλαδή στις αρχές του 2004. Η CIL έχει, επίσης, το δικαίωμα και την υποχρέωση να αγοράσει τα μερίδια αυτά από την […] σε τιμή που θα επιτρέπει την μετατροπή της αξίας της ενίσχυσης. Η ενίσχυση υπόκειται στην υποχρέωση της CIL να εκμεταλλεύεται το σκάφος για ένα ελάχιστο χρονικό διάστημα πέντε ετών, κυρίως προς και από το Saint-Pierre-και-Miquelon, για 160 ημέρες ετησίως.

(6) Η ενίσχυση χορηγήθηκε στο πλαίσιο ενός καθεστώτος ενισχύσεων -του νόμου Pons- που επιτρέπει φορολογικές απαλλαγές για τις επενδύσεις στα υπερπόντια γαλλικά διαμερίσματα και εδάφη (ΥΓΔΕ). Αυτό το καθεστώς είχε εγκριθεί από την Επιτροπή το 1992.

(7) Η Γαλλία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι η εν λόγω ενίσχυση ήταν όμοια με εκείνη που χορηγήθηκε για το σκάφος Tahiti Nui (Paul Gauguin), σχετικά με το οποίο η Επιτροπή είχε εκτιμήσει ότι οι φορολογικές απαλλαγές αντιπροσώπευαν ένα ΚΙΕ 34 % ([4]). Η ενίσχυση που προήλθε από τις φορολογικές απαλλαγές ανήλθε συνεπώς στα 78 εκατομμύρια FRF (11,9 εκατομμύρια ευρώ).

(8) Η Επιτροπή εξέφρασε τις αμφιβολίες της σχετικά με τα αναμενόμενα οικονομικά οφέλη για το αρχιπέλαγος του Saint-Pierre και Miquelon. Το σχέδιο έπρεπε να καταλήξει στην δημιουργία 55 θέσεων εργασίας, αλλά τίποτε δεν εγγυόταν ότι τα μέλη του πληρώματος θα ήταν υπήκοοι του αρχιπελάγους. Εξάλλου, το συνολικό οικονομικό όφελος (που εκτιμάται αρχικά από την Γαλλία σε 12 εκατομμύρια φράγκα ετησίως για την περίοδο των πέντε ετών κατά την οποία η CIL ήταν υποχρεωμένη να εκμεταλλεύεται το σκάφος κυρίως προς και από το αρχιπέλαγος) ήταν χαμηλότερο σε σχέση με το συνολικό ποσό της ενίσχυσης, γεγονός που θέτει υπό αμφισβήτηση την αναλογικότητά της. Η Επιτροπή εξέφρασε επίσης τις αμφιβολίες της σχετικά με το εάν η ενίσχυση είναι πράγματι μια αναπτυξιακή ενίσχυση, καθώς φαίνεται ότι το σκάφος προσέγγισε το Saint-Pierre και Miquelon πολύ λιγότερες φορές από τις αρχικά προβλεπόμενες.

(9) Η Επιτροπή εξέφρασε λοιπόν τις αμφιβολίες της για το εάν οι όροι που καθορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 7 της οδηγίας 90/684/ΕΕ τηρούνται και αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης.

III. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

(10) Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις των νομίμων αντιπροσώπων της CIL.

(11) Οι νόμιμοι αντιπρόσωποι της CIL δήλωσαν ότι η συγκεκριμένη εταιρεία δεν θα έπρεπε να θεωρείται αποδέκτρια της ενίσχυσης, καθώς φαίνεται ότι επί του παρόντος ασχολείται μόνο με την εκμετάλλευση του σκάφους, με δική της ευθύνη, για λογαριασμό των συνιδιοκτητών (ενώ οι ιδιώτες επενδυτές κατέχουν το 99,73 % των μεριδίων, η CIL είναι κάτοχος του υπολοίπου). Θα αγοράσει εκ νέου το σκάφος στην αγοραία αξία του, μονάχα όμως στην περίπτωση που τηρούνται ορισμένες οικονομικές, νομικές και χρηματοοικονομικές προϋποθέσεις. Δήλωσαν επίσης ότι, εφόσον το σχετικό νομικό πλαίσιο ήταν η οδηγία για τις ενισχύσεις που αφορούν στη ναυπηγική βιομηχανία, οι ενισχύσεις αυτές έπρεπε να λαμβάνονται ως ενισχύσεις προς τη ναυπηγική βιομηχανία και ότι, σε προηγούμενες παρόμοιες υποθέσεις (και κυρίως στη σχετική με την Renaissance Financial απόφαση) ([5]), η Επιτροπή έκρινε ότι ο αποδέκτης της ενίσχυσης ήταν το ναυπηγείο.

IV. ΓΑΛΛΙΑ

(12) Η Γαλλία διαβίβασε τις παρατηρήσεις της με επιστολές της 12ης Ιανουαρίου και 14ης Ιουνίου 2000, και της 30ής Απριλίου και 11ης Ιουνίου 2001. Η επιστολή της 14ης Ιουνίου 2000 σχολίαζε τις παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων μερών και παρείχε συμπληρωματικές πληροφορίες. Εκείνη της 30ής Απριλίου 2001 παρείχε λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις κινήσεις του σκάφους καθώς και μια νέα εκτίμηση των χρηματοοικονομικών οφελών για το αρχιπέλαγος, ενώ εκείνη της 11ης Ιουνίου παρείχε περαιτέρω διευκρινίσεις σχετικά με τις συμβατικές σχέσεις των επενδυτών, της CIL και του χρηματοδοτικού οργανισμού στη βάση του σχεδίου, της […].

(13) Στις αρχικές τους παρατηρήσεις, οι γαλλικές αρχές υπογράμμιζαν πως λόγω των κλιματολογικών συνθηκών το σκάφος έπρεπε να εκτελεί δρομολόγια εκτός της θαλάσσιας περιοχής του Saint-Pierre και Miquelon, κατά τη χειμερινή περίοδο. Παρόλο που δεν υπήρχε καμία εγγύηση, η προτεραιότητα θα δινόταν στην πρόσληψη μελών του πληρώματος από την περιοχή του Saint-Pierre και Miquelon. Εντούτοις, θα υπήρχαν επιπτώσεις στον τομέα των θέσεων απασχόλησης στη νησιωτική περιοχή, και τούτο λόγω των ενδιάμεσων σταθμών. Στους 50 ενδιάμεσους σταθμούς το χρόνο (παραλαβή επιβατών, επιβίβαση και αποβίβαση, εφοδιασμός του σκάφους, κ.λπ.), θα αντιστοιχούσαν ένδεκα έως δώδεκα επιπλέον θέσεις απασχόλησης. Επιπλέον, θα μπορούσαν να δημιουργηθούν και άλλες θέσεις απασχόλησης στο πλαίσιο έργων υποδομής, καθώς και λόγω του ενδιαφέροντος που έδειξαν άλλοι φορείς διοργάνωσης ταξιδιών αναψυχής για την επίσκεψη των νησιών. Οι γαλλικές αρχές δήλωσαν επίσης ότι, εκτιμώντας την αναλογικότητα της ενίσχυσης, θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη ότι, παρόλο που η CIL είναι υποχρεωμένη να εκμεταλλεύεται το σκάφος στη συγκεκριμένη περιοχή, μόνο για το διάστημα των πέντε ετών, ωστόσο, θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για πολύ μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, λόγω του ενδιαφέροντος που εκδηλώθηκε σχετικά με τις αρκτικές κρουαζιέρες, έτσι ώστε κάθε εκτίμηση θα έπρεπε να βασίζεται σε μια ελάχιστη χρονική περίοδο δέκα ετών. Τέλος, εξέφρασαν εκ νέου τη σημαντικότητα του έργου λόγω των υψηλών επιπέδων ανεργίας στο αρχιπέλαγος και της ανάγκης για οικονομική διαφοροποίηση σε τομείς που δεν αφορούν στην αλιεία.

([4]) ΕΕ C 279 της 25.10.1995, σελ. 3· (κρατική ενίσχυση C 8/95).

([5]) Υπόθεση C37/98 (ΕΕ L 292 της 13.11.1999 σ. 23).

(14) Σε άλλες παρατηρήσεις που σχολιάζουν εκείνες που διαβιβάστηκαν από τους νομίμους αντιπροσώπους της CIL, οι γαλλικές αρχές διευκρίνισαν ότι η αρχική εκτίμηση σχετικά με τις 55 θέσεις απασχόλησης αφορούσε τις θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης στο πλοίο, ενώ οι ένδεκα έως δώδεκα επιπλέον θέσεις εργασίας ήταν θέσεις εργασίας με μερική απασχόληση το 1999 και βασίζονταν, όπως ακριβώς οι 55 θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης, στην εκμετάλλευση του σκάφους προς και από το αρχιπέλαγος για 160 ημέρες ετησίως. Στην τελευταία τους επιστολή, οι γαλλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι το σκάφος είχε περάσει από το αρχιπέλαγος λιγότερες φορές από τις προβλεπόμενες και ότι οι οικονομικές επιπτώσεις ήταν λοιπόν λιγότερο σημαντικές από όσο είχε προβλεφθεί, αλλά πάντως υπήρχαν θετικά οικονομικά αποτελέσματα για το αρχιπέλαγος.

(15) Σχετικά με το ζήτημα του αποδέκτη της ενίσχυσης, οι γαλλικές αρχές δεν συμφωνούν με τους νόμιμους αντιπροσώπους της CIL. Τονίζουν ότι στόχος του νόμου Pons ήταν να ενισχύσει τους φορείς στην ανάπτυξη των υπερπόντιων δραστηριοτήτων, προσφέροντάς τους μια αντιστάθμιση για τις ειδικές δυσκολίες τις οποίες αντιμετώπιζαν στον τομέα αυτό. Στην περίπτωση αυτού του επιβατηγού, ο φορέας θα έχει τη δυνατότητα να γίνει ιδιοκτήτης του σκάφους με ευνοϊκές προϋποθέσεις (σε μια τιμή στην οποία θα μεταβιβάζεται η αξία της ενίσχυσης προς την CIL). Οι γαλλικές αρχές, με τη σειρά τους, υπενθύμισαν ότι η Επιτροπή είχε δεχθεί στο παρελθόν να μην αμφισβητήσει σχετικά έργα σε υπερπόντια εδάφη. Έτσι, στο πλαίσιο παρόμοιας διαδικασίας που κινήθηκε το 1995, η Επιτροπή είχε επισημάνει, στην επιστολή της SG (97) D/500 της 23ης Ιανουαρίου 1997, ότι η εφαρμογή του νόμου περιοριζόταν μόνο σε επιβατηγά με προορισμό υπερπόντια εδάφη. Έτσι, πλοία όπως το Club Med II ή, πιο πρόσφατα, το Paul Gauguin, θα μπορούν να εξακολουθήσουν να επωφελούνται από τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 7 της οδηγίας για τις ναυπηγικές εργασίες όταν χρησιμοποιούνται κυρίως στα υπερπόντια εδάφη. Οι γαλλικές αρχές, με τη σειρά τους, υπενθύμισαν ότι, στην υπόθεση Renaissance Financial (C- 37/98) [6], η Επιτροπή είχε υιοθετήσει την ίδια προσέγγιση.

V. **ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ**

(16) Η ενίσχυση που χορηγήθηκε για το εν λόγω πλοίο πρέπει να εξετασθεί κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 7 της οδηγίας του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1990, σχετικά με τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες, δεδομένου ότι πρόκειται για μια ενίσχυση που συνδέεται με τις ναυπηγικές εργασίες και χορηγήθηκε ως αναπτυξιακή βοήθεια το 1996 στο πλαίσιο ενός εγκεκριμένου καθεστώτος ενισχύσεων (του νόμου Pons) το 1992.

(17) Δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 7 της οδηγίας για τις ναυπηγικές εργασίες, οι ενισχύσεις που χορηγούνται ως αναπτυξιακή βοήθεια σε αναπτυσσόμενες χώρες δύνανται να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά εφόσον είναι σύμφωνες με τις διατάξεις που θεσπίστηκαν για το σκοπό αυτό από την ομάδα εργασίας αριθ. 6 του ΟΟΣΑ, στη συμφωνία της σχετικά με την ερμηνεία των άρθρων 6 έως 8 της διευθέτησης που αφορά τις εξαγωγικές πιστώσεις στα πλοία, ή με κάθε τροποποίηση της εν λόγω συμφωνίας (εφεξής καλούμενες «κριτήρια του ΟΟΣΑ»). Η Επιτροπή οφείλει να ελέγξει τον «αναπτυξιακό» χαρακτήρα της προτεινόμενης ενίσχυσης και να βεβαιωθεί ότι αυτή εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της προαναφερθείσας συμφωνίας.

(18) Όπως γνωστοποίησε η Επιτροπή στα κράτη μέλη με επιστολή SG (89) D/311 της 3 Ιανουαρίου 1989, τα σχέδια αναπτυξιακής ενίσχυσης πρέπει να πληρούν τα ακόλουθα κριτήρια του ΟΟΣΑ:

— τα πλοία δεν πρέπει να φέρουν σημαία ευκαιρίας,

— εφόσον η ενίσχυση δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως κρατική αναπτυξιακή ενίσχυση στο πλαίσιο του ΟΟΣΑ, ο χορηγός της ενίσχυσης πρέπει να βεβαιώσει ότι χορηγείται βάσει διακυβερνητικής συμφωνίας,

— ο χορηγός της ενίσχυσης πρέπει να παράσχει τις κατάλληλες διασφαλίσεις ότι ο πραγματικός ιδιοκτήτης εδρεύει στην αποδέκτρια χώρα και ότι η αποδέκτρια επιχείρηση δεν αποτελεί μη λειτουργική θυγατρική αλλοδαπής εταιρείας. (Για τους σκοπούς της οδηγίας, στις χώρες που θεωρούνται επιλέξιμες για τη χορήγηση ενίσχυσης περιλαμβάνονται όχι μόνο οι αναπτυσσόμενες χώρες, έτσι όπως ταξινομήθηκαν από τον ΟΟΣΑ, αλλά εξίσου το σύνολο των υπερπόντιων χωρών και εδαφών που συνδέονται με την Ευρωπαϊκή Ένωση, στα οποία περιλαμβάνονται και τα γαλλικά υπερπόντια εδάφη),

— ο αποδέκτης πρέπει να δεσμευθεί ότι δεν θα πωλήσει το πλοίο χωρίς την έγκριση των δημόσιων αρχών.

(19) Επιπλέον, η χορηγούμενη ενίσχυση πρέπει να περιέχει παραχωρητικό στοιχείο ύψους 25 % τουλάχιστον.

(20) Όπως ήδη αναφέρθηκε προηγουμένως, η Επιτροπή οφείλει ιδίως να εξακριβώσει ότι το σχέδιο έχει όντως αναπτυξιακό χαρακτήρα. Στην υπόθεση C-400/92, σχετικά με την αναπτυξιακή βοήθεια που χορηγήθηκε από την Γερμανία στην εταιρεία της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας Cosco, το Δικαστήριο έκρινε ότι η Επιτροπή έπρεπε να ελέγξει ξεχωριστά τον αναπτυξιακό χαρακτήρα του σχεδίου και την τήρηση των κριτηρίων του ΟΟΣΑ. Η Επιτροπή οφείλει λοιπόν, κατά την εκτίμηση των μέτρων αυτών, να εξακριβώσει ότι τα σχέδια έχουν πράγματι αναπτυξιακό σκοπό και ότι δεν θα ήταν βιώσιμα δίχως την ενίσχυση (δηλαδή ότι αυτή η ενίσχυση είναι απαραίτητη).

Εφαρμογή των κριτηρίων στην παρούσα υπόθεση

(21) Όπως ήδη ανέφερε η Επιτροπή, όταν κινήθηκε η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2, το σχέδιο ανταποκρίνεται στα κριτήρια του ΟΟΣΑ, για τους ακόλουθους λόγους:

— το επιβατηγό «Le Levant» θα λειτουργεί υπό γαλλική σημαία· επομένως, ο όρος σύμφωνα με τον οποίο το πλοίο δεν πρέπει να φέρει σημαία ευκαιρίας, πληρούται,

[6] Βλέπε σημείωση 5.

— το Saint-Pierre και Miquelon εμφανίζεται στον κατάλογο των χωρών που θεωρούνται επιλέξιμες για τη χορήγηση ενίσχυσης, ο οποίος προσαρτάται σε επιστολή SG (89) D/311 της Επιτροπής στα κράτη μέλη,

— ο φορέας εκμετάλλευσης (και τελικός ιδιοκτήτης) έχει την έδρα του στο Wallis και Futuna. Αυτό το αρχιπέλαγος δεν είναι η «δικαιούχος χώρα» (που είναι το Saint-Pierre και Miquelon). Ωστόσο, δεδομένου ότι τα δύο αρχιπελάγη εμφανίζονται στον κατάλογο της Επιτροπής που απαριθμεί τις χώρες που θεωρούνται επιλέξιμες για τη χορήγηση ενίσχυσης, η Επιτροπή δεν θα προβάλει αντιρρήσεις σχετικά με τα παραπάνω. Επιπλέον, η CIL δεν δίνει την εντύπωση μη λειτουργικής θυγατρικής αλλοδαπής εταιρείας,

— το πλοίο δεν μπορεί να πωληθεί εκ νέου δίχως τη συγκατάθεση των γαλλικών δημοσίων αρχών, αφού η ενίσχυση χορηγείται με τον όρο ότι η CIL εκμεταλλεύεται όντως το σκάφος κατά τη διάρκεια τουλάχιστον πέντε ετών, κυρίως προς και από το Saint-Pierre και Miquelon, και ότι στη συνέχεια το εξαγοράζει από τους επενδυτές, με στόχο να συνεχίσει να το χρησιμοποιεί,

— η ένταση της ενίσχυσης είναι μεγαλύτερη του 25 %.

(22) Ωστόσο, το κριτήριο ανάπτυξης δεν καλύπτεται στην προκειμένη περίπτωση. Το βασικό στοιχείο είναι ότι οι γαλλικές εκτιμήσεις για τις οικονομικές επιπτώσεις βασίζονται στην υπόθεση ότι το πλοίο θα πραγματοποιεί ενδιάμεσους σταθμούς στο Saint-Pierre και Miquelon 50 φορές ανά εποχή (κατά την διάρκεια των 160 ημερών, από τέλη Μαΐου έως αρχές Οκτωβρίου, όπου οι κλιματολογικές συνθήκες επιτρέπουν τις κρουαζιέρες στη συγκεκριμένη περιοχή). Ο αριθμός των 50 ενδιάμεσων σταθμών αναφέρεται συγκεκριμένα στο πίνακα εκτίμησης των οικονομικών επιπτώσεων για το αρχιπέλαγος.

(23) Ωστόσο, η πραγματικότητα είναι πολύ διαφορετική. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαβιβάστηκαν από τις γαλλικές αρχές στην επιστολή τους της 30ής Απριλίου 2001, οι κρουαζιέρες που συμπεριλάμβαναν στο πρόγραμμά τους το Saint-Pierre και Miquelon (ως σημείο αναχώρησης ή προορισμού της κρουαζιέρας) ήταν εννέα το 1999 και ένδεκα το 2000. Δεδομένου ότι αυτές οι κρουαζιέρες είχαν το Saint-Pierre είτε ως σημείο αναχώρησης, είτε ως σημείο προορισμού, αυτό σημαίνει ότι, κατά τη διάρκεια των δύο περιόδων 1999 και 2000, υπήρξαν στο σύνολο μόνο ένδεκα ενδιάμεσοι σταθμοί στο λιμάνι του Saint-Pierre, ενώ θα έπρεπε να ήταν 100, για τα δύο αυτά έτη, σύμφωνα με τις αρχικές εκτιμήσεις των γαλλικών αρχών.

(24) Σύμφωνα με την ίδια αυτή επιστολή, το 2001 προβλέπονται δεκαοχτώ κρουαζιέρες από ή προς το Saint-Pierre, εκ των οποίων πέντε μίνι-κρουαζιέρες νέου τύπου που αναχωρούν από το Saint-Pierre και φτάνουν σ' αυτό. Αυτό θα είχε ως συνέπεια συνολικά δώδεκα ενδιάμεσους σταθμούς στο λιμάνι του Saint-Pierre το 2001, έναντι των 50 που είχαν προβλεφθεί στους αρχικούς υπολογισμούς.

(25) Βασιζόμενη στα σχετικά αριθμητικά στοιχεία για τα έτη 1999 και 2000, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι υποθέσεις βάσει των οποίων υπολογίστηκαν οι οικονομικές επιπτώσεις για το Saint-Pierre και Miquelon ήταν αναληθείς. Υπολόγισε λοιπόν εκ νέου τις αναμενόμενες οικονομικές επιπτώσεις, με τη βοήθεια των γαλλικών σχετικών αριθμητικών στοιχείων, αλλά και έχοντας υπόψη τον πολύ μικρότερο αριθμό ενδιάμεσων σταθμών.

(26) Όσον αφορά στις άμεσες οικονομικές επιπτώσεις, οι γαλλικές αρχές εκτίμησαν ότι τα σχετικά με την εκμετάλλευση του σκάφους έξοδα θα ανέρχονταν στα 10,8 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα ετησίως. Η τοπική δαπάνη για τους επιβάτες υπολογίζεται στα 1,2 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα ετησίως. Και στις δύο αυτές περιπτώσεις, τα δεδομένα βασίζονται στους 50 ενδιάμεσους σταθμούς ετησίως. Ωστόσο, όπως προειπώθηκε, το σκάφος δεν πραγματοποίησε ενδιάμεσους σταθμούς στο λιμάνι παρά μόνον 5,5 φορές ετησίως το 1999 και το 2000, ενώ οι προβλεπόμενοι ενδιάμεσοι σταθμοί για τη χρονιά αυτή ήταν 12.

(27) Δεδομένης της φύσεως των προβλεπόμενων στους υπολογισμούς οικονομικών επιπτώσεων (τρόφιμα, υλικό, λιμενικά τέλη, κ.λπ.), μπορούμε να υποθέσουμε ότι αυτές οι επιπτώσεις υφίστανται ανάλογα με τον αριθμό των ενδιάμεσων σταθμών. Ωστόσο, σύμφωνα με τους σχετικούς υπολογισμούς οι επιπτώσεις μεταφράζονται σε 12 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα ετησίως, σε συνάρτηση με τους 50 ενδιάμεσους σταθμούς. Εάν υποθέσουμε ότι οι οικονομικοί υπολογισμοί που πραγματοποίησε η Γαλλία είναι ακριβείς όσον αφορά στον αντίκτυπο των ενδιάμεσων σταθμών που πραγματοποιεί το πλοίο, και δεδομένου του αριθμού των ενδιάμεσων σταθμών για το 1999 και το 2000, οι επιπτώσεις για το αρχιπέλαγος θα αντιστοιχούσαν στο 5,5/50 ή 11 % από τις αρχικές εκτιμήσεις. Για το 2001, θα αυξάνονταν στο 12/50 ή 24 % από τις αρχικές εκτιμήσεις.

(28) Για τα δύο τελευταία έτη, οι πραγματικές επιπτώσεις θα ανέρχονταν λοιπόν στο 11 % των 12 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων, δηλαδή 1,32 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, περίπου 760 επιβάτες επιβιβάστηκαν ή αποβιβάστηκαν στο Saint-Pierre κατά τη διάρκεια του κάθε έτους. Εάν υποθέσουμε ότι οι οικονομικές επιπτώσεις αντιστοιχούν στα 1,32 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα, αυτό θα σήμαινε μια δαπάνη του ύψους των 1 700 γαλλικών φράγκων ανά άτομο, κάτι που θα φαινόταν λογικό, δεδομένου ότι οι επιβάτες πιθανότατα δεν περνούν περισσότερες από μία νύχτες στο αρχιπέλαγος, πριν ή μετά την κρουαζιέρα.

(29) Για το έτος 2001, οι επιπτώσεις εκτιμούνται στο 24 % των 12 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων, δηλαδή 2,88 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα. Για τα δύο επόμενα έτη, το πρόγραμμα για τις κρουαζιέρες δεν είναι γνωστό. Εφαρμόζοντας υποθετικά αυτόν τον αριθμό για το 2001, αυτό θα σήμαινε συνολικές οικονομικές επιπτώσεις για το Saint-Pierre και Miquelon, για μια περίοδο πέντε ετών από το 1999 έως το 2003, του ύψους των 1,32+1,32+3*(2,88) = 11,28 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων. Εφόσον η συνολική αξία της ενίσχυσης ανέρχεται στα 78 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα, πρόκειται λοιπόν για περίπου επτά φορές υψηλότερη σε σχέση με τις οικονομικές επιπτώσεις για το αρχιπέλαγος.

(30) Σχετικά με τις θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης, οι γαλλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι προτεραιότητα στις προσλήψεις θα είχαν οι κάτοικοι του Saint-Pierre και Miquelon για τις 55 θέσεις πληρώματος. Εντούτοις, η μόνη πληροφορία που δόθηκε είναι ότι τέσσερις παλιοί ψαράδες του αρχιπελάγους εκπαιδεύτηκαν για να εργαστούν στο σκάφος. Μπορούμε λοιπόν να υποθέσουμε ότι πολλά από τα μέλη του πληρώματος δεν ήταν κάτοικοι του αρχιπελάγους.

(31) Οι διαπιστώσεις, σύμφωνα με τις οποίες η ανάπτυξη υποδομών και η άφιξη άλλων φορέων στη σχετική με τις κρουαζιέρες στο αρχιπέλαγος αγορά θα μπορούσαν να προκαλέσουν άλλες έμμεσες επιπτώσεις, δεν προσδιορίστηκαν ποσοτικά και αυτό ίσως δεν συμβεί ούτε στο μέλλον. Επιπλέον, δεν αφορούν άμεσα τον τομέα «ανάπτυξη» αυτού του συγκεκριμένου σχεδίου ούτε το ζήτημα της αναλογικότητας της ενίσχυσης που χορηγείται. Δεν είναι λοιπόν απαραίτητο να ληφθούν υπόψη για τους σκοπούς της παρούσας αξιολόγησης.

(32) Τέλος, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί το επιχείρημα των γαλλικών αρχών, σύμφωνα με το οποίο θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη μια χρονική περίοδος που θα ξεπερνά την πενταετή που είχε προβλεφθεί, εάν αυτό συνεπάγεται ότι η CIL δεν είναι υποχρεωμένη να εξακολουθήσει να εκμεταλλεύεται το σκάφος από και προς το Saint-Pierre και Miquelon μετά τη λήξη αυτής της περιόδου.

(33) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή διαπίστωσε λοιπόν ότι δεν ήταν δυνατό να επιβεβαιωθεί πως επρόκειτο πράγματι για ένα σχέδιο ανάπτυξης. Οι εικαζόμενες επιπτώσεις στις θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης δεν έχουν αποδειχθεί και δεν βασίζονται σε ρεαλιστικές υποθέσεις. Επιπλέον, οι εικαζόμενες άμεσες οικονομικές επιπτώσεις είναι σαφώς λιγότερο σημαντικές από την ενίσχυση που χορηγήθηκε, γεγονός που αποδεικνύει τη σαφή απουσία αναλογικότητας μεταξύ της ενίσχυσης και του προβλεπόμενου οικονομικού αντίκτυπου.

(34) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Γαλλία χορήγησε παράνομα την εν λόγω ενίσχυση, κατά παράβαση του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης. Η ενίσχυση αυτή δεν συμφωνεί με τη σχετική με τη ναυπηγική βιομηχανία οδηγία και είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά. Πρέπει λοιπόν να ανακτηθεί με τόκο.

Αποδέκτης της ενίσχυσης

(35) Μένει επίσης να μάθουμε ποιός είναι ο κύριος αποδέκτης της ενίσχυσης. Το θέμα ετέθη κατά την κίνηση της διαδικασίας. Σε αυτήν, η Επιτροπή σημείωνε ότι οι άμεσοι αποδέκτες της ποσοτικά προσδιορίσιμης ενίσχυσης ήταν οι επενδυτές που έλαβαν τη φορολογική απαλλαγή. Αυτή η ανάλυση εξακολουθεί να ισχύει.

(36) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, οι επενδυτές βρέθηκαν σε πλεονεκτική θέση χάρη στις φοροαπαλλαγές, και εξακολουθούν να είναι ιδιοκτήτες του σκάφους στο πλαίσιο της συνιδιοκτησίας. Θα συνεχίσουν να βρίσκονται στη θέση αυτή για μια μέση περίοδο πέντε ετών από την ημερομηνία παράδοσης του πλοίου (δηλαδή έως τις αρχές του 2004). Θα πρέπει λοιπόν το σκάφος να πωληθεί σε τιμή που, σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, θα μετακυλήσει την ενίσχυση στην φορέα εκμετάλλευσης CIL. Είναι λοιπόν προφανές ότι η CIL θα αποτελεί το βασικό τελικό αποδέκτη της ενίσχυσης, άπαξ και αγοράσει το πλοίο σε χαμηλή τιμή.

(37) Μπορεί να θεωρηθεί ότι το ναυπηγείο επωφελήθηκε εμμέσως της ενίσχυσης εφόσον αυτή του επέτρεψε να δεχθεί παραγγελία που ίσως δεν θα του είχε χορηγηθεί διαφορετικά.

Ανάκτηση της ενίσχυσης

(38) Η εν λόγω παράνομη και ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά ενίσχυση που έχει ήδη χορηγηθεί πρέπει να επιστραφεί με σκοπό την αποκατάσταση του ουσιαστικού ανταγωνισμού και, για να γίνει αυτό, να συμπεριληφθούν οι τόκοι από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε στη διάθεση του δικαιούχου μέχρι την ανάκτησή της.

(39) Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι οι επενδυτές, εφόσον είναι άμεσοι αποδέκτες και τωρινοί κάτοχοι του σκάφους, οφείλουν να επιστρέψουν την ενίσχυση. Παρόλο που είναι αμφίβολο ότι κάποιος από τους ιδιώτες επενδυτές που κατέχουν τα 738 μερίδια μπορεί να κριθεί υπεύθυνος για την κατάχρηση της ενίσχυσης, ωστόσο οι επενδυτές αυτοί είναι που έλαβαν τη φορολογική απαλλαγή και που εξακολουθούν να την λαμβάνουν ως ιδιοκτήτες σκάφους που αγοράστηκε με ευνοϊκές προϋποθέσεις.

(40) Εάν το σκάφος έχει πωληθεί στη CIL σε τιμή χαμηλότερη από αυτήν της αγοράς, και η ενίσχυση είχε συνεπώς μετακυλήσει σε αυτή την επιχείρηση, τότε η CIL θα ήταν υποχρεωμένη να την επιστρέψει. Δεδομένου ότι η μεταφορά δεν θα πραγματοποιηθεί πριν από τα μέσα του 2003, η φορέας εκμετάλλευσης CIL δεν είναι δυνατό να θεωρηθεί υπεύθυνη για την επιστροφή της ενίσχυσης στο στάδιο αυτό.

(41) Όσον αφορά στο ναυπηγείο, δεν έγκειται σ' αυτό η επιστροφή της ενίσχυσης υπό τις παρούσες συνθήκες. Από την άποψη αυτή, είναι απαραίτητο να διευκρινιστεί γιατί η έβδομη οδηγία σχετικά με τη ναυπηγική βιομηχανία περιλαμβάνει μια διάταξη για την αναπτυξιακή ενίσχυση. Ο λόγος είναι ότι επιτρέπει τη χορήγηση υψηλότερων από εκείνες που έχουν εγκριθεί για τα άλλα συμβόλαια σχετικά με τη ναυπηγική βιομηχανία ενισχύσεων. Αυτά τα ανώτερα ποσοστά ενίσχυσης μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμα εφόσον τηρούνται οι κανόνες του ΟΟΣΑ. Εντούτοις, από αυτούς τους κανόνες προκύπτει σαφώς ότι απευθύνονται στον φορέα που χορηγεί την ενίσχυση, στον ιδιοκτήτη του σκάφους και στην αναπτυσσόμενη χώρα, αλλά όχι στο ναυπηγείο. Εάν οι επί της ουσίας κανόνες του ΟΟΣΑ, καθώς και τα σχετικά με την ανάπτυξη κριτήρια, δεν τηρούνται, δεν θα ήταν λογικό να κατηγορηθεί για αυτό το ναυπηγείο, αφού δεν μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνο για την χρήση του πλοίου μετά την παράδοση,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε από την Γαλλία με τη μορφή φορολογικών ελαφρύνσεων και ως αναπτυξιακή ενίσχυση στο επιβατηγό «Le Levant», που ναυπηγήθηκε στο Alstom Leroux Naval και προοριζόταν να χρησιμοποιηθεί στο γαλλικό έδαφος του Saint-Pierre και Miquelon, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως γνήσια αναπτυξιακή ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 7 της οδηγίας 90/684/ΕΟΚ σχετικά με ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες και είναι λοιπόν ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.

Άρθρο 2

1. Η Γαλλία λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την διακοπή και την ανάκτηση από τους επενδυτές, οι οποίοι αποτελούν τους άμεσους αποδέκτες της ενίσχυσης και τους τωρινούς ιδιοκτήτες του επιβατηγού, της ενίσχυσης που αναφέρθηκε στο άρθρο 1 και χορηγήθηκε παράνομα στον δικαιούχο.

2. Η ενίσχυση πρέπει να ανακτηθεί αμελλητί και σύμφωνα με τις διατάξεις του εθνικού δικαίου, στο βαθμό που οι εν λόγω διατάξεις δεν εμποδίζουν την άμεση και αποτελεσματική εκτέλεση της παρούσας απόφασης της Επιτροπής. Το ποσό που πρέπει να ανακτηθεί περιλαμβάνει και τους σχετικούς τόκους από την ημερομηνία κατά την οποία η ενίσχυση ετέθη στη διάθεση του δικαιούχου, μέχρι την ημερομηνία της ανάκτησής της. Οι τόκοι υπολογίζονται με βάση το επιτόκιο αναφοράς το οποίο χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό του ισοδύναμου επιδότησης στο πλαίσιο των καθεστώτων ενισχύσεων περιφερειακού χαρακτήρα.

Άρθρο 3

Η Γαλλία ενημερώνει την Επιτροπή, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, για τα μέτρα που έλαβε για την εφαρμογή της.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 25 Ιουλίου 2001.

Για την Επιτροπή

Mario MONTI

Μέλος της Επιτροπής