II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 25 päivänä heinäkuuta 2001,

Ranskan kehitystukena myöntämästä valtiontuesta Saint-Pierren ja Miquelonin saarilla liikennöivälle Alstom Leroux Naval -telakalla rakennetulle Le Levant -matkustaja-alukselle

(tiedoksiannettu numerolla K(2001) 2435)

(Ainoastaan ranskankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2001/882/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

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

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

ottaa huomioon laivanrakennusteollisuudelle myönnettävästä tuesta 21 päivänä joulukuuta 1990 annetun neuvoston direktiivin 90/684/ETY [1] ja erityisesti sen 4 artiklan 7 kohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa [2],

sekä katsoo seuraavaa:

I MENETTELY

(1) Komissio sai vuoden 1998 lopulla Lloyds List -julkaisussa ilmestyneestä lehtiartikkelista tietoonsa, että ranskalaisen Alstom Leroux Naval -yrityksen 228,55 miljoonan Ranskan frangin sopimushintaan rakentama matkustaja-alus Le Levant oli rahoitettu aluksen rahoittaneille sijoittajille myönnetyin verohelpotuksin. Myönnetyistä tuista ei ole ilmoitettu komissiolle. Komission pyynnöstä Ranska toimitti hanketta koskevat tiedot 12 päivänä toukokuuta 1999 päivätyllä kirjeellä. Komissio pyysi lisätietoja 4 päivänä kesäkuuta 1999 päivätyllä kirjeellä, johon Ranska vastasi 19 päivänä elokuuta 1999 päivätyllä kirjeellä. Ranska esitti huomautuksensa 12 päivänä tammikuuta ja 14 päivänä kesäkuuta päivätyillä kirjeillä. Viimeksi mainittu kirje sisälsi Compagnie des Îles du Levant -yhtiön (jäljempänä 'CIL') asianajajien menettelyn yhteydessä esittämät huomautukset. Komissio pyysi jälleen lisätietoja 26 päivänä helmikuuta 2001 päivätyllä kirjeellä, johon Ranska vastasi 30 päivänä huhtikuuta ja 11 päivänä kesäkuuta 2001 päivätyillä kirjeillä.

(2) Komissio ilmoitti Ranskan viranomaisille 2 päivänä joulukuuta 1999 päivätyllä kirjeellä SG (99) D/9733 päätöksestään aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely.

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

(4) Komissio on toimittanut saamansa huomautukset Ranskalle.

II YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS TUESTA

(5) Tuki myönnettiin vuonna 1996 Le Levant -matkustaja-aluksen hankintaan yksityisille sijoittajille, jotka olivat […] (*) -yhtiön aloitteesta perustaneet merenkulkualan yhteisyrityksen. Tämän jälkeen alus vuokrattiin CIL:lle. CIL on ranskalaisen Îles du Ponant -yrityksen tytäryhtiö ja se on rekisteröity Wallis- ja Futunasaarille. Sijoittajille annettiin oikeus vähentää sijoitusosuutensa verotettavasta tulostaan. Näiden verohelpotusten ansiosta CIL voi liikennöidä aluksella edullisin ehdoin. Sijoittajilla on oikeus ja velvollisuus myydä osuutensa […] viiden

[1] EYVL L 380, 31.12.1990, s. 13.
[2] EYVL C 33, 5.2.2000, s. 6.
[3] Ks. alaviite 2.
(*) Liikesalaisuus.

vuoden kuluttua eli vuoden 2004 alussa. Myös CIL:llä on oikeus ja velvollisuus ostaa osuutensa […] hintaan, jossa voidaan ottaa huomion tuen määrä. Tuen myöntämisen ehtona oli, että CIL harjoittaa aluksella pääasiassa Saint-Pierreen ja Miqueloniin sekä niiltä pois suuntautuvaa liikennettä vähintään viiden vuoden ajan 160 päivänä vuodessa.

(6) Tuki myönnettiin osana verotusjärjestelmää (Ponsin laki), joka mahdollistaa verohelpotusten myöntämisen Ranskan merentakaisissa departementeissa ja merentakaisilla alueilla toteutettaville investoinneille. Komissio hyväksyi järjestelmän vuonna 1992.

(7) Ranska ilmoitti komissiolle, että kyseinen tuki oli täsmälleen samanlaista kuin Tahiti Nui (Paul Gauguin) -alukselle myönnetty tuki. Komissio arvioi kyseiselle alukselle myönnettyjen verohelpotusten vastanneen 34 prosentin nettoavustusekvivalenttia ([4]). Verohelpotusten muodossa saatu tuki oli 78 miljoonaa Ranskan frangia (11,9 miljoonaa euroa).

(8) Komissiolla oli epäilyksiä Saint-Pierren ja Miquelonin saarten saamasta taloudellisesta hyödystä. Hankkeella piti luoda alukselle 55 työpaikkaa, mutta siitä ei ollut takeita, että miehistön jäseniksi palkattaisiin saarten asukkaita. Lisäksi hankkeen taloudelliset vaikutukset (jotka Ranska oli alunperin arvioinut 12 miljoonaksi frangiksi vuodessa niinä viitenä vuotena, joina CIL:llä oli velvollisuus harjoittaa pääasiassa Saint-Pierreen ja Miqueloniin sekä niiltä pois suuntautuvaa liikennettä) olivat tuen kokonaismäärää vähäisemmät, mikä herätti epäilyksiä tuen suhteettomuudesta. Komissio epäili myös sitä, oliko tuki todellisuudessa kehitystukea, koska alus näytti käyneen Saint-Pierren ja Miquelonin saarilla huomattavasti suunniteltua harvemmin.

(9) Komissio epäili, ettei direktiivin 90/684/EY 4 artiklan 7 kohdassa esitettyjä ehtoja ollut noudatettu, ja päätti aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn.

III **ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSET**

(10) Komissio on saanut CIL:n asianajajien esittämät huomautukset.

(11) CIL:n asianajajat tähdensivät, ettei yhtiötä pitäisi katsoa tuensaajaksi, koska se vastaa tällä hetkellä ainoastaan aluksen liikennöinnistä omalla riskillään muiden osakkaiden lukuun (nämä ovat yksityisiä sijoittajia, jotka omistavat 99,73 prosenttia osakkeista; loput osakkeista omistaa CIL). Yhtiö ostaa aluksen myöhemmin markkinahintaan edellyttäen, että tietyt taloudelliset, oikeudelliset ja rahoitukseen liittyvät ehdot täyttyvät. Asianajajat painottivat, että koska oikeusperustana on laivanrakennusteollisuudelle myönnettävästä tuesta annettu direktiivi, tukea olisi pidettävä laivan rakentamiseen myönnettynä tukena. Asianajajat mainitsivat myös, että aiemmissa vastaavissa tapauksissa (erityisesti asiassa Renaissance Financial ([5]) tehdyssä päätöksessä) komissio oli katsonut tuensaajaksi telakan.

IV **RANSKAN HUOMAUTUKSET**

(12) Ranska toimitti huomautuksensa 12 päivänä tammikuuta 2000, 14 päivänä kesäkuuta 2000, 30 päivänä huhtikuuta 2001 ja 11 päivänä kesäkuuta 2001 päivätyillä kirjeillä. Ranskan 14 päivänä kesäkuuta 2000 päivätyssä kirjeessä kommentoitiin asianomaisten huomautuksia ja annettiin lisätietoja. Huhtikuun 30 päivänä 2001 päivätyssä kirjeessä selvennettiin aluksen liikennöintiä ja esitettiin uusi arvio saarialueen saamasta taloudellisesta hyödystä ja 11 päivänä kesäkuuta päivätyssä kirjeessä kerrottiin tarkempia tietoja sijoittajien, CIL:n ja hanketta koskevan aloitteen tehneen rahoituslaitoksen, […], välisistä sopimuksista.

(13) Ranskan viranomaisten ensimmäisissä huomautuksissa oli painotettu, että aluksen oli ilmasto-oloihin liittyvistä syistä ehdottomasti liikennöitävä talvisin muualla kuin Saint-Pierren ja Miquelonin aluevesillä. Miehistön jäseniä palvelukseen otettaessa etusijalle asetettiin Saint-Pierren ja Miquelonin asukkaat, mutta heidän palkkaamisestaan ei kuitenkaan voitu antaa takeita. Saarille aiheutuisi joka tapauksessa välillisiä työllistäviä vaikutuksia, koska alus poikkeaisi saarten satamissa. Satamissa poikkeamisia olisi vuosittain 50 (matkustajien vastaanotto, laivaan nousu, maihin nousu, aluksen varastojen täydentäminen jne.), mikä työllistäisi 11—12 työntekijää. Lisää työpaikkoja saattaisi syntyä myös infrastruktuurihankkeiden yhteydessä ja koska muut risteilyliikenteenharjoittajat näyttivät kiinnostuneen saarilla poikkeamisesta. Arvioitaessa tuen oikeasuhtaisuutta Ranskan viranomaisten mielestä olisikin otettava huomioon, että vaikka CIL:llä oli velvollisuus liikennöidä alusta saarten alueella ainoastaan viiden vuoden ajan, liikennöintiaikaa voitaisiin mahdollisesti jatkaa, koska arktiset risteilyt olivat herättäneet kiinnostusta. Arviointijakson pituus pitäisi näin ollen olla vähintään 10 vuotta. Lisäksi viranomaiset mainitsivat, että hanke oli tärkeä saarten korkean työttömyystason kannalta ja että alue tarvitsi kalastuksen lisäksi muutakin taloudellista toimintaa.

([4]) Valtiontuki C-8/95, EYVL C 279, 25.10.1995, s. 3.

([5]) Asia C-37/98, EYVL L 292, 13.11.1999, s. 23.

(14) Muissa CIL:n asianajajien huomautuksia koskevissa kommenteissaan Ranskan viranomaiset tarkensivat, että alkuperäinen arvio työpaikkojen määrästä (55) koski aluksen välittömästi työllistämien henkilöiden lukumäärää, mutta tämän lisäksi vuonna 1999 työllistettiin osa-aikaisesti 11—12 henkilöä, jotka 55 välittömästi työllistetyn henkilön tavoin työskentelivät laivan lähtöön ja saapumiseen liittyvissä tehtävissä 160 päivänä vuodessa. Viimeisessä kirjeessään Ranskan viranomaiset totesivat, että alus oli poikennut saarilla suunniteltua harvemmin ja taloudellinen hyöty oli näin ollen ollut odotettua vähäisempää. Hankkeella oli siitä huolimatta ollut myönteisiä vaikutuksia saarten talouteen.

(15) Tuensaajaa koskevasta kysymyksestä Ranskan viranomaiset eivät olleet samaa mieltä CIL:n asianajajien kanssa. Viranomaiset korostivat, että Ponsin lain tarkoituksena on tukea toiminnanharjoittajia merentakaisten alueiden toiminnan kehittämisessä myöntämällä niille korvaus erityisvaikeuksista, joita toiminnan harjoittamiseen alueella liittyy. Tämän matkustaja-aluksen tapauksessa liikennöitsijä voi ostaa aluksen edullisin ehdoin (aluksesta maksettavaan hintaan vaikuttaa CIL:lle myönnettävän tuen määrä). Ranskan viranomaiset muistuttivat myös, ettei komissio ollut aiemmin kyseenalaistanut merentakaisilla alueilla toteutettuja vastaavia hankkeita. Vuonna 1995 aloitetussa vastaavassa menettelyssä komissio oli ilmoittanut 23 päivänä tammikuuta 1997 päivätyssä kirjeessään SG (97) D/500, että lakia voitiin soveltaa ainoastaan merentakaisissa departementeissa käytettäviksi tarkoitettujen alusten kohdalla. Näin ollen alukset, kuten Club Med II tai sitä uudempi Paul Gauguin, voisivat edelleenkin hyötyä laivanrakennusdirektiivin 4 artiklan 7 kohdassa tarkoitetusta järjestelmästä, sillä kyseiset alukset on tarkoitettu liikennöimään pääasiassa merentakaisilla alueilla. Ranskan viranomaiset muistuttivat myös, että komissio oli noudattanut samaa lähestymistapaa asiassa Renaissance Financial (C-37/98) ([6]).

V TUEN ARVIOINTI

(16) Alukselle myönnettyä tukea on tarkasteltava laivanrakennusteollisuudelle myönnettävästä tuesta 21 päivänä joulukuuta 1990 annetun neuvoston direktiivin 4 artiklan 7 kohdan nojalla, koska aluksen rakentamiseen vuonna 1996 myönnetyn tuen väitetään olevan kehitystukea vuonna 1992 hyväksytystä tukijärjestelmästä (Ponsin laki).

([6]) Ks. alaviite 5.

(17) Laivanrakennusteollisuudelle myönnettävästä tuesta annetun direktiivin 4 artiklan 7 kohdassa säädetään, että kehitysapuna kehitysmaalle myönnettyjä tukia voidaan pitää yhteismarkkinoille soveltuvina, jos ne ovat OECD:n työryhmän nro 6 laivavientiluottoja koskevan järjestelyn 6, 7 ja 8 artiklan tulkintaa koskevan sopimuksen määräysten mukaisia tai mainitun sopimuksen myöhempien muutosten mukaisia (jäljempänä 'OECD:n säännöt'). Komissio tarkistaa aiotun tuen kehitysosuuden ja varmistaa, että tuki kuuluu edellä mainitun sopimuksen soveltamisalaan.

(18) Kuten komissio on ilmoittanut jäsenvaltioille 3 päivänä tammikuuta 1989 päivätyllä kirjeellä SG (89) D/311, kehitystukihankkeissa on noudatettava seuraavia OECD:n sääntöjä:

— alukset eivät saa liikennöidä mukavuuslipun alla,

— siinä tapauksessa, että tukea ei voida luokitella OECD:n tarkoittamaksi julkiseksi kehitystueksi, tuen myöntäjän on vahvistettava, että tuki on osa hallitusten välistä sopimusta,

— tuen myöntäjän on annettava riittävät vakuudet siitä, että todellisen omistajan vakinainen kotipaikka on tuensaajavaltiossa ja että tuensaajayritys ei ole ulkomaisen yhtiön ei-toimiva tytäryhtiö. (Direktiivin mukaan tuensaajamaita voivat olla OECD:n kehitysmaiksi luokittelemien maiden lisäksi kaikki Euroopan unionin merentakaiset alueet ja maat. Näihin kuuluvat myös Ranskan merentakaiset alueet),

— tuensaajan on sitouduttava olemaan myymättä laivaa ilman viranomaisten hyväksyntää.

(19) Lisäksi myönnettyyn tukeen on sisällyttävä vähintään 25 prosentin avustusosa.

(20) Kuten edellä mainittiin, komissio tarkistaa, että hankkeeseen todella sisältyy kehitysosuus. Asiassa C-400/92, joka koski Saksan kiinalaiselle Cosco-yhtiölle myöntämää kehitystukea, yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että komission on erikseen tarkistettava tuen kehitysosuus ja OECD:n sääntöjen noudattaminen. Komissio siis tarkistaa, että hankkeilla on todellinen kehitystavoite ja että niitä ei voitaisi toteuttaa ilman tukea (tuen on siis oltava välttämätöntä).

Sääntöjen soveltaminen tässä tapauksessa

(21) Kuten komissio on ilmoittanut aloittaessaan 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn, hanke on OECD:n sääntöjen mukainen seuraavista syistä:

— Le Levant liikennöi Ranskan lipun alla, joten se täyttää ehdon, jonka mukaan alus ei saa liikennöidä mukavuuslipun alla,

— Saint-Pierre ja Miquelon kuuluu maihin, jotka on lueteltu komission jäsenvaltioille osoittaman kirjeen SG (89) D/311 liitteenä olevassa luettelossa,

— liikennöitsijän (lopullisen omistajan) kotipaikka on Wallis- ja Futunasaarilla. Saaret eivät kuitenkaan ole tuensaajina (vaan Saint-Pierre ja Miquelon). Koska molemmat saarialueet on mainittu komission laatimassa kehitystukikelpoisten maiden luettelossa, komissio ei esitä tätä asiaa koskevia vastalauseita. CIL ei myöskään näytä olevan ulkomaisen yhtiön ei-toimiva tytäryhtiö,

— alusta ei voida myydä ilman Ranskan viranomaisten hyväksyntää, koska tuen myöntämisen ehtona oli, että CIL todella harjoittaa aluksella pääasiassa Saint-Pierreen ja Miqueloniin sekä niiltä pois suuntautuvaa liikennettä vähintään viiden vuoden ajan sekä sen jälkeen ostaa aluksen sijoittajilta ja jatkaa aluksella liikennöintiä,

— tuki-intensiteetti on yli 25 prosenttia.

(22) Kehitysosuutta koskeva sääntö ei kuitenkaan täyty tässä tapauksessa. Tärkein tekijä on se, että Ranskan arviot taloudellisista vaikutuksista perustuivat olettamukseen, että alus poikkeaa Saint-Pierren ja Miquelonin saarilla 50 kertaa vuodessa (160 päivänä toukokuun lopun ja lokakuun alun välisenä aikana, jolloin alueen ilmasto-olot ovat risteilyille suotuisat). Luku 50 on nimenomaisesti mainittu saarialueelle aiheutuvia taloudellisia vaikutuksia koskevassa arviointitaulukossa.

(23) Näin ei kuitenkaan ole tapahtunut. Ranskan viranomaisten 30 päivänä huhtikuuta 2001 päivätyllä kirjeellä toimittamien tietojen mukaan Saint-Pierre ja Miquelon kuuluivat yhdeksään risteilyohjelmaan (lähtö- tai määräsatamana) vuonna 1999 ja 11 ohjelmaan vuonna 2000. Vaikka Saint-Pierre oli risteilyjen lähtö- tai määräsatamana, Saint-Pierren satamassa poikettiin vuosina 1999 ja 2000 ainoastaan 11 kertaa. Ranskan viranomaisten alkuperäisten arvioiden mukaan poikkeamisia olisi kyseisinä vuosina pitänyt olla 100.

(24) Edellä mainitun 30 päivänä huhtikuuta 2001 päivätyn kirjeen mukaan Saint-Pierre on vuonna 2001 lähtö- tai määräsatamana 18 risteilylle. Risteilyistä viisi on uudentyyppisiä miniristeilyjä, jotka alkavat Saint-Pierrestä ja päättyvät sinne. Poikkeamisia Saint-Pierren satamaan tehdään siis yhteensä 12, vaikka alkuperäisissä laskelmissa niiden määräksi oli arvioitu 50.

(25) Vuosia 1999 ja 2000 koskevien lukujen perusteella komissio on tehnyt sen päätelmän, että Saint-Pierrelle ja Miquelonille aiheutuvien taloudellisten vaikutusten arvioinnin perusteena käytetyt olettamukset ovat olleet vääriä. Komissio on tehnyt Ranskan esittämien lukujen avulla taloudellisista vaikutuksista uuden arvion, jossa se on kuitenkin ottanut huomion pienemmät poikkeamisluvut.

(26) Välittömistä taloudellisista vaikutuksista voidaan todeta, että Ranskan viranomaisten arvioiden mukaan aluksen liikennöintikustannukset ovat 10,8 miljoonaa frangia vuodessa. Matkustajien kulutus on arvioitu 1,2 miljoonaksi frangiksi vuodessa. Tältä osin luvut perustuvat 50 poikkeamiseen vuodessa. Kuten edellä todettiin, vuosina 1999 ja 2000 alus poikkesi satamassa 5,5 kertaa vuodessa, ja tälle vuodelle poikkeamisten määräksi on arvioitu 12.

(27) Kun otetaan huomioon laskelmissa esitettyjen taloudellisten vaikutusten luonne (elintarvikkeet, muut tarvikkeet, satamaoikeudet jne.), vaikutusten voidaan olettaa olevan suhteessa poikkeamisten määrään. Laskelmissa vaikutukset on arvioitu 50 poikkeamisen perusteella 12 miljoonaksi frangiksi vuodessa. Jos oletetaan, että Ranskan laatimat taloudelliset laskelmat ovat oikein aluksen poikkeamisen vaikutusten osalta ja otetaan huomioon poikkeamisten määrä vuosina 1999 ja 2000, saarille aiheutuvat vaikutukset ovat 5,5/50 eli 11 prosenttia alkuperäisistä arvioista. Vuonna 2001 vaikutukset olisivat 12/50 eli 24 prosenttia alkuperäisistä arvioista.

(28) Kahtena viime vuotena todelliset vaikutukset ovat siis olleet 11 prosenttia 12 miljoonasta frangista eli 1,32 miljoonaa frangia. Ranskan viranomaisten mukaan Saint-Pierrestä lähti tai sinne saapui kumpanakin vuonna 760 matkustajaa. Jos taloudellisten vaikutusten oletetaan olleen 1,32 miljoonaa frangia, kulutus henkilöä kohden olisi ollut 1 700 frangia. Luku on kohtuullinen, kun otetaan huomioon, että matkustajat viettävät saarilla todennäköisesti ainoastaan yhden yön ennen risteilyä tai sen jälkeen.

(29) Vuodelle 2001 vaikutuksiksi voidaan arvioida 24 prosenttia 12 miljoonasta frangista eli 2,88 miljoonaa frangia. Sitä seuraavien kahden vuoden risteilyohjelmat eivät ole vielä tiedossa. Kun käytetään perustana vuoden 2001 oletettuja lukuja, taloudelliset kokonaisvaikutukset Saint-Pierrelle ja Miquelonille viiden vuoden ajanjaksolla 1999—2003 ovat 1,32 + 1,32 + 3*(2,88) = 11,28 miljoonaa frangia. Tuen kokonaisarvo on 78 miljoonaa frangia, mikä on seitsemän kertaa enemmän kuin taloudellisten vaikutusten arvo saarille.

(30) Välittömästi luoduista työpaikoista Ranskan viranomaiset ovat ilmoittaneet, että aluksen 55 työpaikkaan palkataan ensisijaisesti Saint-Pierren ja Miquelonin asukkaita. Ainoa varma tieto on kuitenkin, että neljä entistä saarilla asuvaa kalastajaa on saanut koulutusta aluksella työskentelyä varten. Voidaan siis olettaa, että miehistön jäsenistä kovinkaan moni ei ole saarten asukas.

(31) Väitteitä siitä, että infrastruktuurien kehittämisestä ja muiden risteilynjärjestäjien mahdollisesta saarten markkinoille tulemisesta saattaisi aiheutua muita välillisiä vaikutuksia, ei ole osoitettu eikä luultavasti edes voitaisi osoittaa toteen. Kyseiset väitteet eivät myöskään liity suoranaisesti hankkeen kehitysosuuteen eivätkä myöskään maksetun tuen oikeasuhtaisuuden ongelmaan. Niitä ei siten tarvitse ottaa huomioon tässä arvioinnissa.

(32) Koska CIL:llä ei ole mitään velvoitetta jatkaa aluksella Saint-Pierreen ja Miqueloniin sekä niiltä pois suuntautuvaa liikennöintiä viiden vuoden jälkeen, komissio ei voi hyväksyä Ranskan viranomaisten näkemystä siitä, että huomioon otettavan ajanjakson olisi oltava yli viisi vuotta.

(33) Edellä esitettyjen tekijöiden perusteella komissio toteaa, ettei hanketta voida katsoa pelkäksi kehityshankkeeksi. Oletettuja välittömiä työllistämisvaikutuksia ei ole voitu osoittaa toteen eivätkä olettamukset ole olleet realistisia. Lisäksi oletetut taloudelliset vaikutukset ovat olleet huomattavasti vähäisemmät kuin myönnetty tuki, mikä osoittaa, että tuen ja taloudellisten vaikutusten välillä on selkeä epäsuhta.

(34) Komissio toteaa, että Ranska on myöntänyt kyseessä olevat tuet sääntöjenvastaisesti rikkoen perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohtaa. Tuki ei ole laivanrakennusteollisuudelle myönnettävästä tuesta annetun direktiivin mukaista eikä se näin ollen sovellu yhteismarkkinoille. Tuki on perittävä takaisin korkoineen.

Tuensaaja

(35) Epäselvää on edelleen, kuka on pääasiallinen tuensaaja. Tämä näkökohta tuotiin esiin menettelyä aloitettaessa, jolloin komissio pani merkille, että mitattavissa olevasta tuesta ovat suoraan hyötyneet sijoittajat, joille verohelpotukset on myönnetty. Asian voidaan edelleen todeta olevan näin.

(36) Ranskan viranomaisten mukaan sijoittajat ovat saaneet etua verohelpotusten muodossa, ja yhteisyrityksen osakkaina sijoittajat ovat edelleenkin aluksen omistajia. Sijoittajat saavat kyseistä etua aluksen toimittamisesta laskettuna noin viiden vuoden ajan (eli vuoden 2004 alkuun asti). Sen jälkeen alus myydään hintaan, johon saatavilla olevien tietojen mukaan vaikuttaa alusta liikennöivälle CIL:lle myönnetty tuki. On siis selvää, että CIL:stä tulee pääasiallinen lopullinen tuensaaja sen jälkeen, kun alus on myyty sille edulliseen hintaan.

(37) Telakan voidaan katsoa saaneen välillistä etua, koska telakka sai tilauksen, jota se muutoin ei olisi saanut.

Tuen takaisinperiminen

(38) Koska sääntöjenvastainen ja yhteismarkkinoille soveltumaton tuki on jo myönnetty, se on perittävä takaisin, jotta todellinen kilpailutilanne voidaan palauttaa. Takaisinperittävään tukeen sisällytetään korko alkaen siitä, kun tuki asetettiin tuensaajien käyttöön, tuen todelliseen takaisinperintään asti.

(39) Edellä esitettyjen näkökohtien perusteella tuki on perittävä takaisin nimenomaan sijoittajilta, jotka ovat välittömiä tuensaajia ja aluksen tämänhetkisiä omistajia. Tuskin kenenkään yhtiön 738 osaketta omistavasta yksityisestä sijoittajasta voidaan katsoa syyllistyneen tuen väärinkäyttöön, mutta juuri kyseiset sijoittajat ovat kuitenkin saaneet verohelpotuksia ja saavat niitä edelleenkin edullisin ehdoin ostetun aluksen omistajina.

(40) Jos alus olisi myyty CIL:lle markkinahintaa alhaisempaan hintaan ja tuki olisi näin siirtynyt sille, tuki olisi perittävä takaisin CIL:ltä. Ottaen huomioon, että omistusoikeuden siirto tapahtuu vasta vuoden 2003 puolivälissä, CIL:n liikennöitsijänä ei tässä vaiheessa voida katsoa olevan vastuussa tuen takaisinmaksamisesta.

(41) Tukea ei tässä tilanteessa peritä takaisin telakalta. Tässä yhteydessä on syytä tarkentaa, miksi seitsemänteen laivanrakennusdirektiiviin sisältyy kehitystukea koskeva säännös. Syynä on se, että kyseisen säännöksen nojalla voidaan myöntää enemmän tukea kuin muita laivanrakennussopimuksia koskevien säännösten nojalla. Korkeampi tukimäärä voidaan katsoa yhteismarkkinoille soveltuvaksi, jos OECD:n sääntöjä noudatetaan. Säännöissä sanotaan selkeästi, että ne on osoitettu tuen myöntäjille, aluksen omistajille ja kehitysmaille, mutta ei telakalle. Jos OECD:n perussääntöjä tai niihin sisältyviä kehitysosuutta koskevia säännöksiä rikotaan, olisi kohtuutonta syyttää rikkomisesta telakkaa, koska telakkaa ei voida pitää vastuussa aluksen käytöstä sen jälkeen, kun se on toimitettu ostajalle,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Ranskan kehitystukena ja verohelpotuksina myöntämää valtiontukea Saint-Pierren ja Miquelonin saarilla liikennöivälle Alstom Leroux Naval -telakalla rakennetulle Le Levant -matkustaja-alukselle ei voida katsoa laivanrakennusteollisuudelle myönnettävästä tuesta annetun direktiivin 90/684/ETY 4 artiklan 7 kohdan mukaiseksi varsinaiseksi kehitystueksi, eikä se siten sovellu yhteismarkkinoille.

2 artikla

1. Ranskan on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet 1 artiklassa tarkoitetun ja tuensaajille sääntöjenvastaisesti maksetun tuen keskeyttämiseksi ja perimiseksi takaisin sijoittajilta, jotka ovat välittömiä tuensaajia ja matkustaja-aluksen tämänhetkisiä omistajia.

2. Tuki on maksettava takaisin viipymättä kansallisen oikeuden menettelyjen mukaisesti, jos niissä mahdollistetaan päätöksen välitön ja tehokas täytäntöönpano. Takaisinperittävään tukeen sisällytetään korko alkaen siitä, kun tuki asetettiin tuensaajien käyttöön, tuen todelliseen takaisinperintään asti. Korko perustuu aluetukien avustusekvivalenttien laskennassa käytettyyn viitekorkoon.

3 artikla

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

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu Ranskan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 25 päivänä heinäkuuta 2001.

Komission puolesta

Mario MONTI

Komission jäsen