II

(Besluiten waarvan de publicatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 25 juli 2001

betreffende door Frankrijk toegekende staatssteun in de vorm van ontwikkelingshulp ten behoeve van het passagiersschip „Le Levant" dat gebouwd is door Alstom Leroux Naval en in Saint-Pierre-en-Miquelon wordt geëxploiteerd

(kennisgeving geschied onder nummer C(2001) 2435)

(Slechts de tekst in de Franse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2001/882/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 88, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name op artikel 62, lid 1, onder a),

Gelet op Richtlijn 90/684/EEG van de Raad van 21 december 1990 betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw [1], en met name op artikel 4, lid 7,

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken [2],

Overwegende hetgeen volgt:

I. PROCEDURE

(1) Eind 1998 heeft de Commissie via een in Lloyds List verschenen artikel vernomen dat het passagiersschip „Le Levant", dat in Frankrijk door Alstom Leroux Naval was gebouwd tegen een contractprijs van 228,55 miljoen FRF, gefinancierd was geworden met behulp van aan de investeerders toegekende belastingverminderingen. Deze steun was niet bij de Commissie aangemeld. In antwoord op de verzoeken om inlichtingen van de Commissie heeft Frankrijk bij brief van 12 mei 1999 inlichtingen over dit project verstrekt. De Commissie stelde bijkomende vragen bij brief van 4 juni 1999, waarop Frankrijk bij brief van 19 augustus 1999 heeft geantwoord. Frankrijk heeft bij brieven van 12 januari en 14 juni opmerkingen gemaakt, waarbij zij in deze laatste brief reageerde op opmerkingen van de wettelijke vertegenwoordigers van de Compagnie des Îles du Levant (hierna „CIL") in het kader van de procedure. Bij brief van 26 februari 2001 heeft de Commissie bijkomende vragen gesteld, waarop Frankrijk heeft geantwoord bij schrijven van 30 april en 11 juni 2001.

(2) Bij schrijven SG(99) D/9733 van 2 december 1999 stelde de Commissie de Franse autoriteiten in kennis van haar beslissing om de procedure van artikel 88, lid 2, van het Verdrag in te leiden.

(3) De beslissing van de Commissie om de procedure in te leiden werd bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* [3]. De Commissie heeft de belanghebbenden verzocht hun opmerkingen over de betrokken steun te maken.

(4) De Commissie heeft de ontvangen opmerkingen doorgegeven aan Frankrijk, dat de gelegenheid heeft gekregen om zijn standpunt in verband daarmee te verduidelijken.

II. GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN DE STEUN

(5) De steun werd toegekend in 1996, bij de aankoop van het passagiersschip „Le Levant" door een groep particuliere investeerders die op initiatief van de […] (*) een gemeenschappelijke maritieme eigendom hebben gevormd. Vervolgens werd het schip verhuurd aan CIL, een dochteronderneming van de Compagnie française des Îles du Ponant, geregistreerd in Wallis-en-Futuna. De investeerders mochten hun investeringen aftrekken van

[1] PB L 380 van 31.12.1990, blz. 13.
[2] PB C 33 van 5.2.2000, blz. 6.
[3] Zie voetnoot 2.
(*) Bedrijfsgeheim.

hun belastbaar inkomen. Door deze belastingverminderingen kon CIL het schip tegen gunstige voorwaarden exploiteren. De investeerders hebben het recht en de verplichting hun aandelen na vijf jaar, d.w.z. begin 2004, aan […] te verkopen. CIL heeft harerzijds het recht en de verplichting deze aandelen van […] te kopen tegen een prijs waarin de waarde van de steun is doorberekend. De steun werd onderworpen aan de verplichting voor CIL om het schip gedurende minimum vijf jaar te exploiteren, hoofdzakelijk met vertrek en aankomst in Saint-Pierre-en-Miquelon, gedurende 160 dagen per jaar.

(6) De steun werd toegekend in het kader van een fiscale regeling — de wet-Pons — uit hoofde waarvan belastingverminderingen voor investeringen in de Franse overzeese departementen en gebiedsdelen zijn toegestaan. Deze regeling werd door de Commissie in 1992 goedgekeurd.

(7) Frankrijk heeft de Commissie meegedeeld dat de betrokken steun dezelfde is als die welke werd toegekend voor het schip Tahiti Nui (Paul Gauguin), waarvoor volgens de Commissie de belastingverminderingen een netto subisidie-equivalent vertegenwoordigden van 34 % ([4]). De uit de belastingverminderingen voortvloeiende steun beliep derhalve 78 miljoen FRF (11,9 miljoen EUR).

(8) De Commissie had twijfels over de verwachte economische voordelen voor de archipel St-Pierre-en-Miquelon. In het kader van het project zouden 55 banen worden geschapen aan boord, maar er was geen enkele garantie dat de bemanningsleden inwoners van de archipel zouden zijn. Bovendien waren de totale economische voordelen (oorspronkelijk door Frankrijk geschat op 12 miljoen FRF per jaar over de periode van de vijf jaar waarin CIL verplicht was het schip te exploiteren met de archipel als belangrijkste punt van vertrek en aankomst lager dan het totale steunbedrag, wat vragen deed rijzen over de evenredigheid van deze steun. Voorts betwijfelde de Commissie of de steun daadwerkelijk ontwikkelingshulp vormde, aangezien het schip veel minder vaak dan oorspronkelijk gepland heeft aangelegd in St-Pierre-en-Miquelon.

(9) De Commissie betwijfelde dus of de voorwaarden van artikel 4, lid 7, van Richtlijn 90/684/EG waren vervuld, en besloot de procedure van artikel 88, lid 2, van het Verdrag in te leiden.

III. **OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN**

(10) De Commissie heeft opmerkingen ontvangen van de wettelijke vertegenwoordigers van CIL.

(11) De wettelijke vertegenwoordigers van CIL hebben aangevoerd dat de onderneming niet als de begunstigde van de steun mag worden beschouwd, aangezien zij momenteel slechts de exploitatie van het schip voor haar rekening neemt, op eigen risico, voor rekening van de medeeigenaars (de particuliere investeerders bezitten 99,73 % van de aandelen, CIL de rest). Zij zal het schip vervolgens kopen tegen de handelswaarde, maar alleen indien bepaalde economische, juridische en financiële voorwaarden zijn vervuld. Voorts argumenteerden zij dat het betrokken juridische kader de richtlijn inzake steun voor de scheepsbouw is, en dat deze steun derhalve beschouwd moet worden als steun voor de scheepsbouw; in vroegere soortgelijke zaken (o.a. in de beschikking betreffende Renaissance Financial) ([5]), was de begunstigde van de steun volgens de Commissie de scheepswerf.

IV. **OPMERKINGEN VAN FRANKRIJK**

(12) Frankrijk heeft opmerkingen meegedeeld bij schrijven van 12 januari 2000, 14 juni 2000, 30 april 2001 en 11 juni 2001. Bij schrijven van 14 juni 2000 gaf het land commentaar op de opmerkingen van de belanghebbenden en bijkomende inlichtingen. In de brief van 30 april 2001 gaf het uitleg over de bewegingen van het schip en verstrekte het een nieuwe raming van de financiële voordelen voor de archipel; in de brief van 11 juni verduidelijkte het de contractuele afspraken tussen de investeerders, CIL en de financiële instelling die aan de basis lag van het project, […].

(13) In hun eerste opmerkingen hadden de Franse autoriteiten benadrukt dat het schip wegens de klimaatsomstandigheden in de winter klaarblijkelijk elders moest worden geëxploiteerd dan in de wateren van St-Pierre-en-Miquelon. Hoewel geen enkele garantie werd gegeven, zou voor de aanwerving van bemanningsleden voorrang worden gegeven aan de inwoners van St-Pierre-en-Miquelon. Er zouden in ieder geval indirecte arbeidsplaatsen worden gecreëerd op de eilanden, wegens de aanlopen. Ervan uitgaande dat de haven 50-maal per jaar wordt binnengelopen (ontvangst van de passagiers, in- en ontscheping, benodigdheden voor het schip, enz.), zouden elf à twaalf bijkomende banen worden geschapen. Bovendien zouden nog andere arbeidsplaatsen kunnen worden gecreëerd in het kader van infrastructuurprojecten, alsmede daar andere exploitanten van cruiseschepen geïnteresseerd lijken te zijn in een bezoek van de eilanden. Voorts hebben de Franse autoriteiten aangevoerd dat bij de beoordeling van de evenredigheid van de steun rekening moet worden gehouden met het feit dat, hoewel CIL slechts de verplichting heeft het schip in dit gebied te exploiteren gedurende vijf jaar, het vaartuig — gezien de interesse in Noordpoolcruises — in feite veel langer gebruikt zou kunnen worden zodat de beoordeling gebaseerd zou moeten zijn op een periode van minimum tien jaar. Ten slotte hebben zij nogmaals het belang van het project benadrukt wegens de hoge werkloosheid in de archipel en de noodzaak van een economische diversificatie in andere sectoren dan de visserij.

([4]) PB C 279 van 25.10.1995, blz. 3. Staatssteun C 8/95.

([5]) Zaak C37/98, PB L 292 van 13.11.1999, blz. 23.

(14) In andere reacties op de opmerkingen van de wettelijke vertegenwoordigers van CIL hebben de Franse autoriteiten verduidelijkt dat de oorspronkelijke raming van 55 banen de directe arbeidsplaatsen aan boord van het schip betrof, terwijl het bij de elf à twaalf bijkomende arbeidsplaatsen ging om deeltijdse arbeid in 1999. Zowel de bijkomende arbeidsplaatsen als de 55 directe banen waren gebaseerd op een exploitatie van het schip met vertrek en aankomst in de archipel gedurende 160 dagen per jaar. In hun laatste brief hebben de Franse autoriteiten bevestigd dat het schip de archipel minder vaak had aangedaan dan was voorzien en dat de economische effecten derhalve ook minder groot waren dan verwacht, maar dat er in ieder geval positieve economische gevolgen waren geweest voor de archipel.

(15) Wat de kwestie van de begunstigde van de steun betreft, gaan de Franse autoriteiten niet akkoord met de wettelijke vertegenwoordigers van CIL. Zij onderstrepen dat de wet-Pons ten doel had exploitanten te helpen om hun activiteiten in de overzeese gebieden te ontwikkelen door hen een compensatie toe te kennen voor de bijzondere moeilijkheden waarmee zij daarbij te kampen kregen. In het geval van dit passagiersschip kan de exploitant tegen gunstige voorwaarden de eigenaar worden van het schip (tegen een prijs waarin de waarde van de steun voor CIL is doorberekend). De Franse autoriteiten hebben er eveneens aan herinnerd dat de Commissie in het verleden dergelijke projecten in de overzeese gebieden heeft aanvaard. Zo had de Commissie, in een soortgelijke procedure die in 1995 werd ingeleid, in haar brief SG(97) D/500 van 23 januari 1997 aangegeven dat de toepassing van de wet beperkt is tot de schepen die bestemd zijn voor de overzeese departementen. Zo kunnen schepen als de Club Med II of, meer recentelijk, de Paul Gauguin, onderworpen blijven aan de bepalingen van artikel 4, lid 7, van de scheepsbouwrichtlijn indien zij hoofdzakelijk bestemd zijn voor de overzeese gebieden. De Franse autoriteiten hebben er eveneens aan herinnerd dat de Commissie in de zaak Renaissance Financial (C-37/98) [6] dezelfde redenering had gevolgd.

V. **BEOORDELING VAN DE STEUN**

(16) De steun die voor het betrokken schip werd toegekend, moet worden getoetst aan artikel 4, lid 7, van de richtlijn van de Raad van 21 december 1990 inzake steunverlening aan de scheepsbouw aangezien het gaat om met scheepsbouw verbonden steun die in 1996 werd toegekend als ontwikkelingshulp in het kader van een in 1992 goedgekeurde steunregeling (de wet-Pons).

(17) Krachtens artikel 4, lid 7, van de richtlijn inzake de scheepsbouw kan steun die in de vorm van ontwikkelingshulp aan een ontwikkelingsland wordt verleend als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd als hij in overeenstemming is met de bepalingen die de OESO-werkgroep nr. 6 met het oog daarop heeft genomen in haar akkoord over de uitlegging van de artikelen 6, 7 en 8 van de overeenkomst inzake exportkredieten voor schepen, dan wel met een overeenkomst die de genoemde overeenkomst wijzigt of daarvoor in de plaats treedt (hierna „OESO-criteria" genoemd). De Commissie moet de „ontwikkelingscomponent" van het steunvoornemen nagaan en zich ervan vergewissen dat deze steun onder de werkingssfeer van bovengenoemde overeenkomst valt.

(18) Zoals de Commissie de lidstaten bij schrijven SG(89) D/311 van 3 januari 1989 heeft meegedeeld, moeten de projecten inzake ontwikkelingshulp voldoen aan de volgende OESO-criteria:

— de schepen mogen niet onder een goedkope vlag varen;

— indien de steun niet kan worden aangemerkt als openbare ontwikkelingshulp in het kader van de OESO moet de donor bevestigen dat de steun werd toegekend krachtens een overeenkomst tussen regeringen;

— de donor moet voldoende zekerheid geven dat de werkelijke eigenaar een inwoner is van het begunstigde land en dat de begunstigde onderneming niet een niet-operationele dochtermaatschappij van een buitenlandse onderneming is (volgens de richtlijn komen niet alleen ontwikkelingslanden die als dusdanig door de OESO zijn aangemerkt, maar ook alle met de Europese Unie geassocieerde overzeese landen en gebieden, met inbegrip van de Franse overzeese gebieden, in aanmerking voor steun);

— de begunstigden moeten beloven het schip niet zonder voorafgaande goedkeuring van de overheid te verkopen.

(19) De toegekende steun moet bovendien een subsidiepercentage omvatten van tenminste 25 %.

(20) Zoals hierboven werd aangegeven, moet de Commissie eveneens nagaan of het project een daadwerkelijke „ontwikkelingscomponent" bevat. In de zaak C-400/92 betreffende Duitse ontwikkelingssteun ten gunste van de Chinese onderneming Cosco was het Hof van oordeel dat de Commissie de ontwikkelingscomponent los van het project en van de verenigbaarheid met de OESO-criteria moet onderzoeken. De Commissie moet bij haar beoordeling nagaan of de projecten wel degelijk een ontwikkelingsdoel nastreven en of zij niet levensvatbaar zouden zijn zonder steun (d.w.z. dat deze steun absoluut noodzakelijk is).

Toepassing van de criteria op de huidige zaak

(21) Zoals de Commissie bij de inleiding van de procedure van artikel 88, lid 2, heeft aangegeven, voldoet het project wegens de volgende redenen aan de OESO-criteria:

— De „Levant" zal onder Franse vlag varen; de voorwaarde volgens welke het schip niet onder een goedkope vlag mag varen is derhalve vervuld;

[6] Zie voetnoot 5.

— Saint-Pierre-en-Miquelon is opgenomen in de lijst van landen die in aanmerking komen voor ontwikkelingshulp, die is gehecht aan brief SG(89) D/311 van de Commissie aan de lidstaten;

— de exploitant (en de uiteindelijke eigenaar) heeft zijn vestigingsplaats in Wallis-en-Futuna. Deze archipel is niet het „begunstigde land" (dit is Saint-Pierre-en-Miquelon). Aangezien beide archipels evenwel voorkomen op de lijst van de Commissie van landen die in aanmerking komen voor ontwikkelingshulp heeft de Commissie geen bezwaren in dit verband. Bovendien lijkt CIL niet een niet-operationele dochteronderneming van een buitenlandse onderneming te zijn;

— het schip kan niet verkocht worden zonder de toestemming van de Franse overheid aangezien de steun werd goedgekeurd op voorwaarde dat CIL het schip daadwerkelijk gedurende tenminste vijf jaar exploiteert, met Saint-Pierre-en-Miquelon als belangrijkste plaats van vertrek en bestemming, en dat zij het vervolgens van de tot het moederland behorende investeerders koopt met het oog op de voortzetting van de exploitatie;

— de steunintensiteit bedraagt meer dan 25 %.

(22) In dit geval is echter niet voldaan aan het ontwikkelingscriterium. De door Frankrijk gemaakte ramingen van de economische voordelen zijn gebaseerd op de veronderstelling dat het schip de haven van St-Pierre-en-Miquelon 50-maal per seizoen zou binnenlopen (gedurende 160 dagen, van eind mei tot begin oktober, wanneer de klimaatomstandigheden een cruise in dit gebied mogelijk maken). Het cijfer 50 komt expliciet voor in de tabel over de verwachte economische gevolgen voor de archipel.

(23) De werkelijkheid ziet er evenwel anders uit. Volgens de door de Franse autoriteiten bij schrijven van 30 april 2001 verstrekte inlichtingen hadden negen cruises in 1999 en elf cruises in 2000 de archipel St-Pierre-en-Miquelon op hun programma (als vertrekpunt of eindbestemming van de cruise). Aangezien deze cruises St-Pierre hetzij als vertrekpunt, hetzij als bestemming hadden, betekent dit dat de schepen in de seizoenen 1999 en 2000 in totaal slechts elfmaal de haven van St-Pierre zijn binnengelopen, terwijl dit volgens de oorspronkelijke ramingen van de Franse autoriteiten gedurende deze twee jaren honderd maal zou moeten zijn gebeurd.

(24) Volgens dezelfde brief zijn in 2001 18 cruises gepland met St-Pierre als vertrekpunt of als bestemming, waarvan er vijf een nieuw soort mini-cruises zijn die vertrekken van en aankomen in St-Pierre. Dat geeft in totaal 12 aanlopen in de haven van St-Pierre in 2001, tegen 50 zoals was aangegeven in de oorspronkelijke berekeningen.

(25) De Commissie is op basis van de cijfers over de jaren 1999 en 2000 tot de conclusie gekomen dat de veronderstellingen op grond waarvan de economische gevolgen voor St-Pierre-en-Miquelon zijn berekend, onjuist waren. Zij heeft de verwachte economische gevolgen derhalve herberekend, met behulp van de Franse cijfers, maar rekening houdend met een veel kleiner aantal aanlopen.

(26) Wat de directe economische voordelen betreft, hebben de Franse autoriteiten de exploitatiekosten van het schip op 10,8 miljoen FRF per jaar geraamd. De door de passagiers ter plaatse verrichte uitgaven worden op 1,2 miljoen FRF per jaar geschat. In beide gevallen zijn deze cijfers gebaseerd op 50 aanlopen per jaar. Zoals hierboven evenwel werd aangegeven, heeft het schip de haven in 1999 en 2000 slechts 5,5 keer per jaar aangedaan, en worden voor dit jaar 12 aanlopen verwacht.

(27) Rekening houdend met de aard van de economische voordelen die werden berekend (levensmiddelen, materiaal, havenrechten, enz.), kan er worden van uitgegaan dat deze voordelen evenredig zijn met het aantal aanlopen. Op basis van 50 aanlopen werden deze gevolgen op 12 miljoen FRF per jaar geraamd. In de veronderstelling dat de door Frankrijk gemaakte economische berekeningen juist zijn wat de impact van de aanlopen van het schip betreft, en rekening houdend met het aantal aanlopen in 1999 en 2000, zouden de economische gevolgen voor de archipel 5,5/50 of 11 % van de oorspronkelijke ramingen bedragen. In 2001 zouden zij 12/50 of 24 % van de oorspronkelijke ramingen belopen.

(28) Voor elk van de twee laatste jaren zouden de werkelijke voordelen dus 11 % van 12 miljoen FRF of 1,32 miljoen FRF hebben bedragen. Volgens de Franse autoriteiten zijn tijdens elk van deze jaren ongeveer 760 passagiers in St-Pierre aan of van boord gegaan. Aangenomen dat de economische voordelen 1,32 miljoen FRF bedroegen, betekent dat een uitgave van 1 700 FRF per persoon, hetgeen redelijk lijkt, aangezien de passagiers naar alle waarschijnlijkheid niet meer dan één nacht op de archipel verblijven voor of na de cruise.

(29) Voor het jaar 2001 kunnen de voordelen geraamd worden op 24 % van 12 miljoen FRF, of 2,88 miljoen FRF. Voor de twee volgende jaren is het cruiseprogramma nog niet gekend. Uitgaande van de veronderstelling dat hetzelfde cijfer als in 2001 van toepassing zou zijn, geeft dit totale economische voordelen voor St-Pierre-en-Miquelon, over een periode van vijf jaar, van 1999 tot 2003, een bedrag van 1,32 + 1,32 + 3*(2,88) = 11,28 miljoen FRF. Het totale steunbedrag, dat 78 miljoen FRF beloopt, is dus bijna zeven keer hoger dan de economische voordelen voor de archipel.

(30) Wat de directe arbeidsplaatsen betreft, hebben de Franse autoriteiten bevestigd dat voorrang zou worden gegeven aan de inwoners van St-Pierre-en-Miquelon bij de aanwerving van 55 bemanningsleden. De enige inlichting die evenwel werd verstrekt, is dat vier voormalige vissers van de archipel een opleiding hebben gevolgd om op het schip te werken. Er kan dus van worden uitgegaan dat onder de bemanningsleden niet veel inwoners van de archipel zijn.

(31) De beweringen dat de ontwikkeling van de infrastructuur en de mogelijke toetreding van andere exploitanten tot de markt van de cruises in de archipel andere indirecte voordelen kunnen opleveren, werden niet gekwantificeerd en kunnen waarschijnlijk niet in cijfers worden uitgedrukt. Bovendien staan zij niet rechtstreeks in verband met het „ontwikkelingsaspect" van dit bepaald project, noch met het probleem van de evenredigheid van de verstrekte steun. Het is derhalve niet nodig ermee rekening te houden bij deze beoordeling.

(32) Ten slotte kan de Commissie niet akkoord gaan met het argument van de Franse autoriteiten volgens welk een langere periode dan de geplande vijf jaar in aanmerking moet worden genomen, aangezien er voor CIL geen enkele verplichting bestaat om de exploitatie van het schip met vertrek- of eindpunt St-Pierre-en-Miquelon na deze periode voort te zetten.

(33) Rekening houdend met bovenstaande elementen concludeerde de Commissie derhalve dat niet kon worden vastgesteld of dit project wel degelijk een ontwikkelingsproject is. De vermeende voordelen in termen van rechtstreeks geschapen arbeidsplaatsen werden niet bewezen en berusten niet op realistische veronderstellingen. Bovendien zijn de vermeende rechtstreekse economische voordelen aanzienlijk kleiner dan de verstrekte steun, waardoor hoegenaamd geen sprake is van evenredigheid tussen de steun en de verwachte economische gevolgen.

(34) De Commissie constateert dat Frankrijk de betrokken steun op onrechtmatige wijze, in strijd met artikel 88, lid 3, van het Verdrag, heeft verstrekt. Deze steun is niet in overeenstemming met de richtlijn betreffende de scheepsbouw en is dus onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt. Derhalve moet hij met rente worden teruggevorderd.

Begunstigde van de steun

(35) Nu blijft nog de vraag wie de belangrijkste begunstigde is van de steun. Dit punt werd aangehaald bij de inleiding van de procedure, waarbij de Commissie opmerkte dat de onmiddellijke begunstigden van de kwantificeerbare steun de investeerders waren die de belastingverminderingen hebben gekregen. Deze analyse blijft geldig.

(36) Volgens de Franse autoriteiten hebben de investeerders voordelen ontvangen dankzij de belastingverminderingen en zijn zij nog steeds de eigenaars van het schip in het kader van de mede-eigendom. Zij zullen de voordelen blijven krijgen gedurende een periode van ongeveer vijf jaar, te rekenen vanaf de oplevering van het schip (d.w.z. tot begin 2004). Het schip moet vervolgens worden verkocht tegen een prijs waarin, volgens de beschikbare informatie, de steun wordt doorberekend aan de exploitant CIL. Het is dus duidelijk dat CIL de uiteindelijke belangrijkste begunstigde van de steun zal zijn, nadat het schip aan haar zal zijn verkocht tegen een voordelige prijs.

(37) De scheepswerf kan worden beschouwd als een onrechtstreekse begunstigde van de steun omdat zij dankzij de steun een opdracht heeft binnengehaald die zij anders niet zou hebben gekregen.

Terugvordering van de steun

(38) Aangezien de steun, die onwettelijk is en onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, reeds werd toegekend, moet hij worden teruggevorderd teneinde de daadwerkelijke concurrentie te herstellen, en dit met inbegrip van de rente vanaf de datum waarop de begunstigde de steun heeft ontvangen tot de terugvordering ervan.

(39) In het licht van bovenstaande overwegingen bestaat er geen twijfel over dat de investeerders, als directe begunstigden en huidige eigenaars van het schip, de steun moeten terugbetalen. Hoewel te betwijfelen valt of een van de individuele particuliere investeerders die de 738 aandelen in handen hebben, verantwoordelijk kan worden geacht voor het onrechtmatige gebruik van de steun, werden deze investeerders evenwel bevoordeeld door de belastingverminderingen en blijven zij daarvan profiteren als eigenaars van een schip dat tegen gunstige voorwaarden werd gekocht.

(40) Indien het schip aan CIL was verkocht tegen een lagere prijs dan de marktprijs en de steun dus zou zijn doorberekend aan deze onderneming, zou CIL de steun moeten terugbetalen. Aangezien de overdracht niet voor medio 2003 zal plaatsvinden, kan de exploitant CIL op dit moment niet verantwoordelijk worden geacht voor de terugbetaling van de steun.

(41) In de huidige omstandigheden zal de steun ook niet worden teruggevorderd van de scheepswerf. In dit verband moet worden verduidelijkt waarom de zevende scheepsbouwrichtlijn een bepaling bevat betreffende ontwikkelingshulp. De reden daarvoor is dat zij de mogelijkheid geeft hogere steunbedragen toe te kennen dan die welke zijn toegestaan voor de andere scheepsbouwcontracten. Dit hogere steunniveau kan verenigbaar worden verklaard indien de OESO-regels gerespecteerd worden. Deze regels stipuleren echter duidelijk dat de steun bestemd is voor de donor, de eigenaar van het schip en het ontwikkelingsland, maar niet voor de scheepswerf. Indien de kernregels van de OESO, met inbegrip van de criteria op het gebied van de ontwikkeling, niet worden nageleefd, zou het niet redelijk zijn de scheepswerf daarvan te beschuldigen, aangezien zij niet verantwoordelijk kan worden geacht voor het gebruik van het schip na de oplevering ervan,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De door Frankrijk verstrekte staatssteun in de vorm van belastingverminderingen die als ontwikkelingshulp werden toegekend voor het passagiersschip „Le Levant", dat gebouwd werd door Alstom Leroux Naval en bestemd is voor de exploitatie in het Franse overzeese gebied Saint-Pierre-en-Miquelon, kan niet worden beschouwd als daadwerkelijke ontwikkelingshulp in de zin van artikel 4, lid 7, van Richtlijn 90/684/EEG betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw en is derhalve onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt.

Artikel 2

1. Frankrijk neemt alle nodige maatregelen om de in artikel 1 bedoelde en onwettig aan de begunstigden ter beschikking gestelde steun stop te zetten en terug te vorderen van de investeerders, die de directe begunstigden van de steun en de huidige eigenaars van het passagiersschip zijn.

2. De terugvordering dient onverwijld en in overeenstemming met de nationaal-rechtelijke procedures te geschieden, voorzover die procedures een onverwijlde en daadwerkelijke tenuitvoerlegging van deze beschikking toelaten. De terug te vorderen steun omvat rente die betaalbaar is vanaf de datum waarop de steun voor de begunstigden beschikbaar was tot de datum van de daadwerkelijke terugbetaling ervan. De rente wordt berekend op basis van het referentietarief dat gebruikt wordt voor de berekening van het netto subsidie-equivalent in het kader van de regionale steunmaatregelen.

Artikel 3

Frankrijk deelt de Commissie binnen een termijn van twee maanden vanaf de datum van bekendmaking van deze beschikking de maatregelen mee die het heeft genomen om hieraan te voldoen.

Artikel 4

Deze beschikking is gericht tot de Republiek Frankrijk.

Gedaan te Brussel, 25 juli 2001.

Voor de Commissie

Mario MONTI

Lid van de Commissie