ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 20. července 2005

o státní podpoře, kterou Francie poskytuje dvěma turistickým lodím s cílem podpořit rozvoj Francouzské Polynésie

(oznámeno pod číslem K(2005) 2731)

(Pouze francouzské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2006/219/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 1540/98 ze dne 29. června 1998, kterým se stanoví nová pravidla pro podporu lodního stavitelství ([1]),

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s uvedenými články ([2]) a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

I. POSTUP

(1) Komise svým rozhodnutím 1999/719/ES ([3]) schválila rozvojovou podporu na stavbu dvou lodí, *R3* a *R4*. Tato podpora byla schválena za podmínky, že obě lodě budou využívány výhradně ve Francouzské Polynésii, a to po dobu nejméně pěti let.

(2) Dopisem ze dne 3. října 2002 Francie Komisi informovala, že francouzské orgány souhlasily s tím, aby obě lodě mohly být do určité míry využívány mimo Francouzskou Polynésii.

(3) Dopisem ze dne 2. dubna 2003 Komise informovala Francii o svém rozhodnutí zahájit ohledně předmětné podpory řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES.

(4) Rozhodnutí Komise zahájit řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([4]). Komise vyzvala zúčastněné strany, aby k podpoře podaly své připomínky.

(5) Komise obdržela připomínky od jedné zúčastněné strany. Předala je Francii, která se k nim vyjádřila dopisem ze dne 15. září 2003.

(6) Komise od Francie obdržela další dopisy ze dne 11. června 2003, 13. října 2003, 10. února 2004, 24. března 2004, 3. června 2004 a 10. května 2005.

II. PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ

(7) Obě téměř totožné turistické lodě *R3* a *R4*, jež byly dodány v měsíci květnu a září roku 1999, byly postaveny podnikem „Chantiers de l'Atlantique", který má sídlo ve Francii. Lodě byly způsobilé pro poskytnutí francouzské rozvojové podpory, neboť byly určeny k podpoře cestovního ruchu ve Francouzské Polynésii, území, které může využívat rozvojových podpor na stavbu lodí podle pravidel OECD a Společenství.

(8) Původními majiteli lodí *R3* a *R4* byli francouzští soukromí investoři. Na základě jejich investice do lodí jim byla poskytnuta daňová úleva v souladu s režimem daňových podpor na investice ve francouzských zámořských departementech a územích ([5]), tzv. „zákon Pons". V rozhodnutí 1999/719/ES byla podpora oceněna na 41,6 % hodnoty lodí.

(9) V rámci režimu stanoveného zákonem Pons se majitelé lodí *R3* a *R4* zavázali, že lodě za výhodnou cenu na pět

([1]) Úř. věst. L 202, 18.7.1998, s. 1.

([2]) Úř. věst. C 105, 1.5.2003, s. 30.

([3]) Úř. věst. L 292, 13.11.1999, s. 23.

([4]) Viz poznámka pod čarou č. 2.

([5]) Změněný zákon ze dne 11. července 1986 týkající se výrobních investic v zámořských departementech a územích.

let pronajmou společnosti Renaissance Financial a že jí je po uplynutí této lhůty prodají za nižší cenu, než je tržní cena.

(10) Podpora uživateli tedy měla být poskytnuta prostřednictvím majitelů, a to jak každoročně, tak v podobě jednorázového zisku po uplynutí pětiletého období. Schválení podpory bylo v rozhodnutí 1999/719/ES podmíněno tím, že pro zajištění „rozvojové" povahy podpory se lodě budou využívat výhradně ve Francouzské Polynésii po období nejméně pěti let. Tato podmínka týkající se využití lodí přestala platit v květnu, respektive v září roku 2004.

(11) Společnost Renaissance Financial šla v září 2001 do konkursu. Po dohodě s majiteli (francouzskými soukromými investory) byla koncem roku 2004 mezi společností Renaissance Financial a provozovateli plavidel zrušena dohoda týkající se lodí *R3* a *R4*.

(12) Majitelé lodí tudíž museli najít nového uživatele. Nabídku na obě lodě předložila pouze společnost P&O Princess Cruises (dále jen „P&O PC"). V srpnu 2002 tedy majitelé lodí podepsali se společností P&O PC dohodu, která stanoví, že společnost si lodě pronajme na tři roky a poté je odkoupí. Společnost P&O PC tehdy byla samostatnou zaregistrovanou společností, avšak v dubnu 2004 ji převzala společnost Carnival Corporation a byla rozdělena na dvě dceřiné společnosti (P&O Cruises a Princess Cruises).

(13) Loď *R3* byla přejmenována na *Pacific Princess* a plaví se po celém Tichém oceánu, a to i v Austrálii a na Aljašce. Loď *R4* byla přejmenována na *Tahitian Princess* a kotví na Tahiti ve Francouzské Polynésii. Většinou se plaví mezi ostrovy Francouzské Polynésie, ale pluje rovněž po jiných oblastech, jako jsou Cookovy ostrovy a ostrovy Samoa (Plavecké ostrovy). Lodě provozuje společnost Princess Cruises.

(14) Navzdory tomu, že v rozporu s podmínkou uloženou rozhodnutím 1999/719/ES se v těchto nových ujednáních počítalo s využitím lodí mimo Francouzskou Polynésii, francouzské daňové orgány toto řešení povolily a rozhodly, že daňová zvýhodnění poskytnutá na základě zákona Pons mohou být ponechána.

(15) Na základě článku 16 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES [6], může Komise v případech zneužití podpory zahájit formální vyšetřovací řízení. Komise o této možnosti Francii informovala v dopise ze dne 18. října 2002, ale Francie nereagovala.

(16) Vzhledem k jasným podmínkám, které Komise v rozhodnutí 1999/719/ES uložila, a vzhledem k tomu, že vyšlo najevo, že obě lodě jsou alespoň částečně využívány mimo Francouzskou Polynésii, měla Komise ve svém rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení za to, že podmínka uvedená v rozhodnutí z roku 1999 není dodržena, a proto pojala podezření, že státní podpora může být uskutečňována protiprávně.

III. PŘIPOMÍNKY, KTERÉ SDĚLILY ZÚČASTNĚNÉ STRANY

(17) Akciová společnost European Corporate Partners (ECP), jež je spoluvlastníkem lodě *R3*, předložila své připomínky v dopise ze dne 16. července 2003. ECP se domnívá, že i přes změnu využívání lodí jsou podmínky pro jejich provozování stále dodrženy. Společnost Princess Cruises se uvolila, že věnuje 4 miliony amerických dolarů na místní výdaje v oblasti rozvoje cestovního ruchu a že co možná nejvíce využije místní pracovní síly. Francouzská Polynésie z toho bude mít podle společnosti ECP roční finanční zisk ve výši 30 milionů EUR. Společnost ECP rovněž prohlásila, že Princess Cruises se zaměřuje na větší část trhu než je ta, v níž působila společnost Renaissance Financial, což by mohlo vést ke zvýšení místních výdajů. Společnost ECP rovněž tvrdí, že v případě Francouzské Polynésie je třeba pro změření celkového kladného dopadu opatření hodnoty 2,5 krát vynásobit. Pokud jde o aspekt rozvoje, ECP zdůrazňuje, že výdaje realizované mimo Francouzskou Polynésii v oblastech, jež jsou rovněž způsobilé pro příjem podpor na rozvoj, musejí být rovněž zohledněny v rámci odhadu dopadu lodí na celkový rozvoj.

(18) ECP rovněž tvrdí, že z důvodu vyšší moci (události z 11. září 2001) bylo nezbytné změnit provozovatele a upravit podmínky pro provozování lodí. Konečně má za to, že zásada proporcionality by Komisi měla dovést k závěru, že řešení, jež bylo s P&O PC nalezeno, bylo vzhledem k obtížným okolnostem to nejlepší.

IV. PŘIPOMÍNKY FRANCIE

(19) Francie má v zásadě za to, že podmínky uložené rozhodnutím 1999/719/ES jsou dodržovány pokud jde nové využití lodí, poněvadž dopad na rozvoj je zejména v případě Francouzské Polynésie a jiných oblastí, jež jsou způsobilé pro příjem podpor na rozvoj obecně, v souladu se základními cíli rozhodnutí. Francie se rovněž domnívá, že je důležité, aby obě lodě byly posuzovány společně, přestože jejich využití je v současné době rozdílné.

[6] Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1. Nařízení ve znění aktu o přistoupení z roku 2003.

(20) Francie kromě toho níže uvedenými argumenty zdůvodňuje své povolení nového využití lodí.

(21) Počet zastávek v oblastech, jež jsou způsobilé pro příjem podpor na rozvoj, je vcelku totožný jako v případě využití, s nímž se původně počítalo.

(22) Celkový dopad na rozvoj, vycházející z nového využití, je velmi podobný dopadu, jenž se předpokládal v případě Francouzské Polynésie na začátku.

(23) Snížení dopadu na rozvoj vyplývající ze skutečnosti, že po jeden rok lodě nebyly v důsledku úpadku společnosti Renaissance Financial provozovány, nemusí být nezbytně vyváženo prodloužením podmínek pro využívání lodí, neboť k úpadku došlo v souvislosti s vyšší mocí (teroristické útoky z 11. září 2001).

(24) Za účelem částečné kompenzace časové ztráty za období, v němž lodě nebyly provozovány, prodloužila Francie požadavek na využívání obou lodí o čtyři, respektive pět let, tj. do poloviny roku 2005, a majitel tuto podmínku přijal.

(25) Princess Cruises se rozhodla nadále provozovat alespoň jednu z lodí ve Francouzské Polynésii do dubna 2006 a v současné době s vládou Francouzské Polynésie jedná o svém dalším širším působení na tomto území.

(26) Ve svých dalších sděleních má Francie za to, že výdaje za obě lodě v oblastech, které mohou využívat podpor na rozvoj, dosahují výše 28,9 milionů EUR ročně, z toho 78 % ve Francouzské Polynésii, což činí 22,5 milionů EUR ročně. Celkové výdaje způsobené novým využíváním lodí ve Francouzské Polynésii by tudíž dosáhly 175,5 milionu EUR (viz tabulka).

Tabulka

Odhad výdajů na lodě *Pacific Princess* (dříve-*R3*) a *Tahitian Princess* (dříve-*R4*) ve Francouzské Polynésii

(v milionech EUR)

Provozovatel	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Celkem
Společnost Renaissance Financial	5,8	44	34,5						84,3
Majitelé ([7])				8,5					8,5
Společnost Princess Cruises				7,8	22,5	22,5	22,5	7,4	82,7
Celkem									175,5

(27) Francie souhlasí s připomínkami, které vznesla společnost ECP.

V. POSOUZENÍ

Právní základ posouzení

(28) Čl. 87 odst. 1 Smlouvy stanoví, že podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem, jestliže nespadají do oblasti působnosti výjimek podle čl. 87 odst. 2 a 3 Smlouvy.

(29) S ohledem na čl. 87 odst. 3 Smlouvy Rada přijala směrnici 90/684/EHS ze dne 21. prosince 1990 o podpoře lodního stavitelství ([8]), podle níž byla tato podpora původně oznámena a schválena. V souladu s čl. 4 odst. 7 uvedené směrnice se v případě podpor, jež jsou poskytovány jako podpory na rozvoj rozvojové zemi, nepoužije strop pro podpory na provoz. Komise

([7]) Ačkoli lodě po jeden rok nebyly provozovány, prováděla se na nich údržba a podle Francie si vyžádaly přibližně 8,5 milionu EUR z místních výdajů Francouzské Polynésie, a to v podobě výdajů na posádku (i když loď není provozována, je potřeba posádka, která ji bude udržovat v náležitém stavu), výdajů na palivo, výdajů na technickou údržbu, přístavních poplatků atd.

([8]) Úř. věst. L 380, 31.12.1990, s. 27. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 94/73/ES (Úř. věst. L 351, 31.12.1994, s. 10).

při posuzování slučitelnosti podpory na rozvoj se společným trhem:

— ověří, že zamýšlená podpora spadá do oblasti působnosti dohody pracovní skupiny č. 6 OECD týkající se výkladu článků 6, 7 a 8 dohody OECD o exportních úvěrech na export lodí,

— ověří specifický aspekt „rozvoje“ zamýšlené podpory ([9]).

(30) Komise při schvalování podpory tedy ověřila aspekt „rozvoje“. Ve svém rozhodnutí 1999/719/ES, jímž schvaluje podporu, uvádí:

„Je zřejmé, že pokud lodě nebudou provozovány ve Francouzské Polynésii, nepřinesou tomuto území žádný hospodářský rozvoj. Je tudíž důležité, aby podpora byla podmíněna tím, že tyto lodě budou provozovány ve Francouzské Polynésii. Francie se zavázala, že budou provozovány výhradně na tomto území po dobu nejméně pěti let. Komise se rozhodla podporu schválit pouze za této podmínky, aby nebyla zpochybněn aspekt ‚*rozvoje projektu*.‘ “

(31) Komise ve svém rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení v roce 2003 uvedla, že Francie připustila, že jedna z lodí, *Pacific Princess*, dříve *R3*, je trvale provozována mimo Francouzskou Polynésii a že druhá loď, *Tahitian Princess*, dříve *R4*, ačkoli kotví v Papeete, hlavním městě Francouzské Polynésie, je rovněž příležitostně využívána v oblastech, které nejsou součástí Francouzské Polynésie.

(32) Na základě této připomínky a vzhledem k jasným podmínkám, které Komise v rozhodnutí 1999/719/ES uložila, a vzhledem k tomu, že obě lodě jsou alespoň částečně využívány mimo Francouzskou Polynésii, měla Komise za to, že podmínka uložená rozhodnutím z roku 1999 již není dodržena, a proto pojala podezření, že státní podpora je protiprávní.

(33) Pravidla pro vyhodnocení, že státní podpora je zneužívána, jsou uvedena v článku 16 nařízení (ES) č. 659/1999. Tento článek sám odkazuje na obvyklá pravidla týkající se formálního vyšetřovacího řízení a řízení, která se použijí v případě protiprávních podpor.

([9]) Stejné ustanovení je v nařízení (ES) č. 1540/98, které nahradilo směrnici 90/684/EHS, a v rámci Komise týkajícím se podpor na stavbu lodí (Úř. věst. C 317, 30.12.2003, s. 11), která se používá od 1. ledna 2004 po uplynutí doby platnosti nařízení (ES) č. 1540/98.

(34) Toto posouzení se tudíž zaměří na otázku, zda podpora může být slučitelná se společným trhem na základě rozhodnutí 1999/719/ES a ustanovení týkajících se podpor na rozvoj, jež jsou obsažena v pravidlech pro státní podpory, která upravují stavbu lodí.

Posouzení slučitelnosti podpory

(35) Komise zaprvé poznamenává, že lodě prokazatelně nebyly využívány v souladu s rozhodnutím 1999/719/ES.

(36) Komise tudíž posoudí, zda podpora poskytnutá v roce 1999 může přesto být považována za slučitelnou se společným trhem ve světle nových skutečností zjištěných během tohoto vyšetřování a na základě původního cíle uvedené podpory, tj. zvláštního dopadu na hospodářský rozvoj Francouzské Polynésie.

(37) Je třeba posoudit dva hlavní aspekty, kterými jsou dopady teroristických útoků z 11. září 2001 a zvláštní dopad na hospodářský rozvoj Francouzské Polynésie.

Dopady 11. září 2001

(38) Komise ve více rozhodnutích o státních podporách ([10]) uznala, že teroristické útoky z 11. září 2001 je třeba v případě odvětví námořních plaveb považovat za výjimečné okolnosti. Komise tudíž považuje za přijatelný argument, který uvedla Francie a společnost ECP a podle kterého tyto události představují vyšší moc.

(39) Komise má za to, že v tomto případě měly teroristické útoky z 11. září 2001 dvojí dopad.

(40) Zaprvé přispěly k úpadku společnosti Renaissance Financial. Je-li pravda, že společnost Renaissance Financial již měla finanční problémy před 11. zářím 2001, důsledek teroristických útoků byl na trh v oblasti výletních plaveb rozhodující, neboť potenciální investoři odstoupili od jakýchkoli investic do společnosti. Vzhledem k obtížím při hledání nového provozovatele a vzhledem ke složitým právním problémům, které měly být vyřešeny mezi konkursním správcem společnosti Renaissance Financial, majiteli, francouzskou vládou a novým provozovatelem, trvalo téměř rok, než byly lodě opět uvedeny do provozu. V důsledku toho skutečnost, že lodě téměř po jeden rok nebyly pro-

([10]) Zejména rozhodnutí ve věci N 843/01 o Meyer Werft Papenburg (Úř. věst. C 238, 3.10.2002, s. 10).

vozovány, a snížení dopadu na rozvoj, které z toho pro Francouzskou Polynésii vyplývá, mohou být spjaty s vyšší mocí, kterou představují události z 11. září 2001.

(41) Za druhé, události z 11. září 2001 ovlivnily v krátkodobém a střednědobém výhledu podnikání v oblasti plaveb; důsledkem bylo, že společnosti byly nuceny snížit ceny, aby si udržely zákazníky, a potenciální zákazníci se na dlouhých vzdálenostech více zdráhají cestovat letadlem. Vzhledem k tomu, že Francouzská Polynésie je daleko od Spojených států i Evropy, z finančního hlediska se provozování výletních lodí stalo obtížnějším. Přesto, že tento dopad již odezněl, až do roku 2003 byl patrný.

(42) Komise má na základě výše zmíněných připomínek za to, že období, po které lodě nebudou z důvodu okolností spjatých s teroristickými útoky provozovány, nemá být kompenzováno a lze je tudíž odečíst z dopadu na rozvoj, jenž je pro zdůvodnění podpory vyžadován.

Dopady na rozvoj

(43) Komise posoudila dopady na rozvoj, které přináší využívání lodí, a porovnala je s původními předpoklady.

(44) Komise souhlasí s požadavkem Francie, že dopady obou lodí na rozvoj by měly být posuzovány společně, neboť obě lodě již byly společně posuzovány v rámci rozhodnutí 1999/719/ES. Kromě toho je z hlediska rozvoje důležitý celkový dopad, a nikoli skutečnost, které z obou lodí jej lze připsat.

(45) Komise se však nedomnívá, že je třeba zohlednit dopady na rozvoj ve všech oblastech, které mohou využívat rozvojových podpor, neboť původní rozhodnutí se týkalo pouze dopadů na rozvoj ve Francouzské Polynésii. Zohlednění dopadů v dalších oblastech nebo zemích by znamenalo změnu původního cíle podpory.

(46) Komise v původním rozhodnutí opírala své schválení podpory o roční výdaje odhadované přibližně na 44 milionů EUR, tzn. 5 x 44 = 220 milionů EUR na pětileté období.

(47) Odečteme-li čas ztracený v důsledku událostí z 11. září (jeden rok), dopady na rozvoj, které by byly nezbytné pro splnění původního rozhodnutí, by se stanovily takto: 4 roky x 44 = 176 milionů EUR. Výdaje způsobené provozováním lodí na Francouzské Polynésii, jež jsou v současné době vypočítány na 175,5 milionu EUR, se prakticky rovnají této částce.

(48) Lze tedy dospět k závěru, že vzhledem k vyšší moci, kterou představují útoky z 11. září, lodě na základě předcházejícího a budoucího provozování, jež je v současné době známo, budou mít podobný dopad na rozvoj, s jakým se původně počítalo.

(49) Komise se tudíž domnívá, že zvláštní dopad podpory na rozvoj je zaručen, že podmínky pro schválení podpory jsou splněny a že podpora tedy nebyla zneužita.

VI. **ZÁVĚR**

(50) Komise shledává, že Francie v rozporu s čl. 88 odst. 3 Smlouvy protiprávně změnila podmínky pro poskytnutí podpory na rozvoj, jež byla schválena na stavbu dvou lodí. Protože však dopad na rozvoj Francouzské Polynésie a čas ztracený z důvodu vyšší moci odpovídají původním předpokladům, je podpora slučitelná se společným trhem, a zejména s pravidly, jimiž se řídí podpory na rozvoj pro odvětví stavby lodí,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora, kterou Francie uskutečňuje jakožto podporu na rozvoj pro stavbu lodí *Pacific Princess* (dříve *R3)* a *Tahitian Princess* (dříve *R4)* v podobě daňových úlev, je na základě čl. 87 odst. 3 písm. e) Smlouvy slučitelná se společným trhem.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

V Bruselu dne 20. července 2005.

Za Komisi
Neelie KROES
členka Komise