Kommissionens beslutning

af 20. juli 2005

om Frankrigs statsstøtte til to krydstogtfartøjer med henblik på udvikling af Fransk Polynesien

(meddelt under nummer K(2005) 2731)

(Kun den franske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2006/219/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

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

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

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 af 29. juni 1998 om støtte til skibsbygningsindustrien ([1]),

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

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFORLØB

(1) Kommissionen gav med beslutning 1999/719/EF ([3]) tilladelse til, at der blev ydet udviklingsstøtte til bygning af to krydstogtfartøjer, *R3* og *R4*. Støtten blev tilladt på den betingelse, at krydstogtfartøjerne udelukkende blev benyttet i Fransk Polynesien i mindst fem år.

(2) Ved skrivelse af 3. oktober 2002 meddelte Frankrig Kommissionen, at de franske myndigheder havde accepteret, at de to krydstogtfartøjer i et vist omfang kunne benyttes uden for Fransk Polynesien.

(3) Ved skrivelse af 2. april 2003 meddelte Kommissionen Frankrig, at den havde besluttet at indlede proceduren efter traktatens artikel 88, stk. 2, med hensyn til støtten.

(4) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([4]) . Kommissionen opfordrede de interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til støtten.

(5) Kommissionen har modtaget bemærkninger fra en interesseret part. Kommissionen sendte disse bemærkninger til Frankrig, som kommenterede dem i sin skrivelse af 15. september 2003.

(6) Kommissionen modtog andre skrivelser fra Frankrig dateret henholdsvis 11. juni 2003, 13. oktober 2003, 10. februar 2004, 24. marts 2004, 3. juni 2004 og 10. maj 2005.

II. DETALJERET BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

(7) De to næsten ens krydstogtfartøjer *R3* og *R4*, der blev leveret i henholdsvis maj og september 1999, er bygget på Chantiers de l'Atlantique, en virksomhed beliggende i Frankrig. De var berettigede til fransk udviklingsstøtte, da de var beregnet til at udvikle turismen i Fransk Polynesien, et område, der kunne modtage udviklingsstøtte i henhold til OECD's og Fællesskabets gældende bestemmelser om skibsbygning.

(8) De oprindelige ejere af fartøjerne *R3* og *R4* var private franske investorer. De fik en skattelettelse i forbindelse med deres investeringer i fartøjerne i henhold til en skatteordning, der indebærer skattelettelser for investeringer i de oversøiske franske departementer og territorier ([5]), den såkaldte Pons-lov. I beslutning 1999/719/EF blev støtteelementet anslået til 41,6 % af fartøjernes værdi.

(9) Inden for rammerne af den ordning, der blev indført med Pons-loven, forpligtede ejerne af *R3* og *R4* sig til at udleje fartøjerne til en interessant pris til Renaissance Financial

([1]) EFT L 202 af 18.7.1998, s. 1.

([2]) EUT C 105 af 1.5.2003, s. 30.

([3]) EFT L 292 af 13.11.1999, s. 23.

([4]) Jf. fodnoten nederst på side 2.

([5]) Lov af 11. juli 1986 som ændret, om produktive investeringer i oversøiske departementer og territorier.

for en periode på fem år, og til at sælge dem til en pris, der lå under markedsprisen, ved udløbet af denne femårs periode.

(10) Driftsstøtten skulle altså udbetales via ejerne både på et årligt grundlag og i form af et engangsbeløb ved udløbet af perioden på fem år. Den betingelse, som tilladelsen til at yde støtte var underlagt i beslutning 1999/719/EF, var, at fartøjerne for at sikre støttens udviklingsindhold udelukkende måtte benyttes i Fransk Polynesien i mindst fem år. Denne betingelse om benyttelsen af fartøjerne udløb i henholdsvis maj og september 2004.

(11) Renaissance Financial gik konkurs i september 2001. Efter aftale med ejerne (de private franske investorer) blev aftalen mellem Renaissance Financial og rederne for så vidt angik fartøjerne *R3* og *R4* ophævet i slutningen af 2001.

(12) Ejerne af fartøjerne skulle derefter finde en ny driftsherre. Kun P&O Princess Cruises (herefter »P&O PC«) fremsatte et tilbud vedrørende de to fartøjer. Derfor underskrev ejerne i august 2002 en aftale med P&O PC om, at dette selskab skulle leje fartøjerne i tre år, hvorefter det skulle købe dem. P&O PC var på dette tidspunkt et uafhængigt selskab, men i april 2004 blev det overtaget af Carnival Corporation og opdelt i to datterselskaber (P&O Cruises og Princess Cruises).

(13) Krydstogtfartøj *R3* blev omdøbt *Pacific Princess* og benyttes i hele Stillehavet, herunder Australien og Alaska. Krydstogtfartøj *R4* blev omdøbt *Tahitian Princess* og har base på Tahiti i Fransk Polynesien. Det har udført størstedelen af sine krydstogter mellem øerne i Fransk Polynesien, men det sejler også i andre områder som f.eks. Cook-øerne og Samoa-øerne. Krydstogtfartøjerne drives af Princess Cruises.

(14) Selv om disse nye ordninger i strid med den betingelse, der var fastsat i beslutning 1999/719/EF, indeholdt bestemmelser om, at krydstogtfartøjerne skulle benyttes uden for Fransk Polynesien, tillod de franske skattemyndigheder denne løsning og besluttede, at de skattefordele, der var indrømmet i medfør af Pons-loven, kunne opretholdes.

(15) I medfør af artikel 16 i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 ([6]) kan Kommissionen i tilfælde af misbrug af støtte indlede den formelle undersøgelsesprocedure. Kommissionen underrettede Frankrig om denne mulighed i sin skrivelse af 18. oktober 2002, men Frankrig har ikke reageret.

(16) På baggrund af de klare betingelser, som Kommissionen havde opstillet i sin beslutning 1999/719/EF, og da det så ud til, at de to krydstogtfartøjer i det mindste delvist blev benyttet uden for Fransk Polynesien, mente Kommissionen i sin beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure, at betingelsen i dens beslutning af 1999 ikke længere var opfyldt, hvilket foranledigede den til at mene, at der muligvis var tale om misbrug af statsstøtte.

III. DE INTERESSEREDE PARTERS BEMÆRKNINGER

(17) European Corporate Partners (ECP), et aktieselskab, der er medejer af *R3*, fremsatte sine bemærkninger i skrivelse af 16. juli 2003. ECP mente, at de betingelser, som driften af krydstogtfartøjerne var underlagt, fortsat var opfyldt til trods for den ændrede benyttelse af fartøjerne. Princess Cruises har forpligtet sig til at afsætte 4 mio. USD i lokale udgifter til udvikling af turismen og til så vidt muligt at benytte lokal arbejdskraft. Fransk Polynesien får ifølge ECP en årlig finansiel fordel på 30 mio. EUR. ECP har ligeledes oplyst, at Princess Cruises henvender sig til et markedssegment, der ligger over det, som Renaissance Financial arbejdede med, hvilket skulle resultere i en forøgelse af de lokale udgifter. ECP hævder ligeledes, at der bør anvendes en multiplikationsfaktor på 2,5, når de samlede positive virkninger for Fransk Polynesien skal måles. Hvad angår udviklingsdelen understreger ECP endelig, at de udgifter, der afholdes uden for Fransk Polynesien i områder, der ligeledes er berettiget til udviklingsstøtte, ligeledes skal indgå i beregningerne af krydstogtfartøjernes samlede udviklingseffekt.

(18) ECP gør ligeledes gældende, at det på grund af force majeure (begivenhederne den 11. september 2001) havde været nødvendigt at finde en ny driftsherre og ændre krydstogtfartøjernes driftsbetingelser. Endelig mener ECP, at proportionalitetsprincippet burde foranledige Kommissionen til at konkludere, at den løsning, man fandt frem til sammen med P&O PC, var den bedste set i lyset af de vanskelige forhold.

IV. FRANKRIGS BEMÆRKNINGER

(19) Frankrig mener i hovedsagen, at de betingelser, der var fastlagt i beslutning 1999/719/EF, er opfyldt, selv i forbindelse med den nye anvendelse af krydstogtfartøjerne, da udviklingseffekterne for Fransk Polynesien i særdeleshed og for de øvrige områder, der er berettigede til udviklingsstøtte, i almindelighed, opfylder de grundlæggende målsætninger i beslutningen. Frankrig mener også, at det er vigtigt, at de to krydstogtfartøjer, selv om de nu ikke anvendes til de samme formål, vurderes samlet.

([6]) EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1. Ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.

(20) Frankrig begrunder i øvrigt den omstændighed, at man har tilladt den nye anvendelse af krydstogtfartøjerne med følgende argumenter.

(21) Antallet af anløb i de områder, der er berettigede til udviklingsstøtte, er stort set det samme, som det var i forbindelse med den oprindeligt fastlagte anvendelse.

(22) Den samlede udviklingseffekt inden for rammerne af den nye anvendelse ligger meget tæt på den virkning, man oprindeligt havde forventet for Fransk Polynesien.

(23) De manglende udviklingseffekter som følge af det år, hvor krydstogtfartøjerne lå stille på grund af Renaissance Financials konkurs, skal ikke nødvendigvis kompenseres af en forlængelse af betingelserne for krydstogtfartøjernes anvendelse, da denne konkurs skyldtes force majeure (terrorangrebene den 11. september 2001).

(24) For til en vis grad at kompensere for den tabte tid i den periode, hvor krydstogtfartøjerne lå stille, har Frankrig krævet, at forpligtelsen til at benytte de to krydstogtfartøjer forlænges med henholdsvis fire og fem måneder frem til midten af 2005, en betingelse, som har ejeren accepteret.

(25) Princess Cruises har besluttet at benytte mindst et af krydstogtfartøjerne i Fransk Polynesien frem til april 2006, og selskabet drøfter i øjeblikket en ny forlængelse af dets tilstedeværelse i området med regeringen i Fransk Polynesien.

(26) Frankrig skønner i sine senere skrivelser, at de udgifter, som de to krydstogtfartøjer skaber i de områder, der er berettiget til udviklingsstøtte, beløber sig til 28,9 mio. EUR om året, heraf 78 % eller 22,5 mio. EUR om året i Fransk Polynesien. De samlede udgifter, der skabes i Fransk Polynesien gennem den nye anvendelse af krydstogtfartøjerne, skulle altså beløbe sig til 175,5 mio. EUR (jf. tabellen).

Tabel

Overslag over udgifterne i tilknytning til krydstogtfartøjerne *Pacific Princess* (tidligere *R3*) og *Tahitian Princess* (tidligere *R4*) i Fransk Polynesien

(mio. EUR)

Driftsherre	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	I alt
Renaissance Financial	5,8	44	34,5						84,3
Ejerne ([7])				8,5					8,5
Princess Cruises				7,8	22,5	22,5	22,5	7,4	82,7
I alt									175,5

(27) Endelig tilslutter Frankrig sig de bemærkninger, som ECP har fremsat.

V. VURDERING

Retsgrundlaget for vurderingen

(28) I henhold til traktatens artikel 87, stk. 1, er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder, uforenelig med fællesmarkedet, medmindre den er omfattet af de undtagelser, der er opstillet i traktatens artikel 87, stk. 2 og 3.

(29) Hvad angår traktatens artikel 87, stk. 3, vedtog Rådet direktiv 90/684/EØF af 21. december 1990 om støtte til skibsbygningsindustrien ([8]), i henhold til hvilket den foreliggende støtte oprindeligt blev meddelt og godkendt. I medfør af direktivets artikel 4, stk. 7, er støtte, der ydes som udviklingsbistand til et udviklingsland, ikke underlagt det loft, der gælder for driftsstøtte. For at vurdere

([7]) Selv om fartøjerne ikke blev brugt i et år, blev de vedligeholdt og har ifølge Frankrig genereret 8,5 mio. EUR i lokale udgifter i Fransk Polynesien i form af udgifter til besætning (selv om et skib ikke er i drift, er der brug for en besætning, der holder det i driftsklar stand), brændstof, teknisk vedligeholdelse, havneafgifter osv.

([8]) EFT L 380 af 31.12.1990, s. 27. Senest ændret ved direktiv 94/73/EF (EFT L 351 af 31.12.1994, s. 10).

udviklingsstøttens forenelighed med fællesmarkedet, kontrollerer Kommissionen:

— at den påtænkte støtte henhører under anvendelsesområdet for den aftale, som OECD's arbejdsgruppe nr. 6 har fastlagt om fortolkningen af artikel 6, 7 og 8 i OECD-arrangementet vedrørende eksportkreditter til skibe

— den påtænkte støttes særlige udviklingsaspekt ([9]).

(30) Inden Kommissionen tillod støtten, kontrollerede den altså udviklingsaspektet. I sin beslutning 1999/719/EF om tilladelse af støtten fastslår den følgende:

> *Det er klart, at udnyttes krydstogtfartøjerne ikke i Fransk Polynesien, vil de ikke skabe nogen økonomisk udvikling i dette territorium. Det er derfor af væsentlig betydning, at støtten er betinget af, at fartøjerne tages i brug i Fransk Polynesien. Frankrig har forpligtet sig til, at de udelukkende benyttes i dette territorium i mindst fem år. Kommissionen har besluttet at gøre godkendelsen af støtten afhængig af, at denne betingelse opfyldes, således at projektets udviklingsaspekt ikke bringes i fare.*

(31) Kommissionen fremførte i sin beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure i 2003, at Frankrig havde indrømmet, at et af krydstogtfartøjerne, *Pacific Princess,* det tidligere *R3*, konstant blev benyttet uden for Fransk Polynesien, og at det andet fartøj, *Tahitian Princess*, tidligere *R4*, selv om det var baseret i Papeete, hovedstaden i Fransk Polynesien, ligeledes lejlighedsvist blev benyttet i områder, der ikke udgør en del af Fransk Polynesien.

(32) På baggrund af denne observation og de klare betingelser, som Kommissionen havde opstillet i sin beslutning 1999/719/EF, og eftersom de to krydstogtfartøjer delvist benyttes uden for Fransk Polynesien, mente Kommissionen, at den betingelse, der var fastsat i beslutningen af 1999, ikke længere var overholdt, hvilket foranledigede den til at mene, at der muligvis var tale om misbrug af statsstøtte.

(33) Bestemmelserne om misbrug af statsstøtte er opstillet i artikel 16 i forordning (EF) nr. 659/1999. I denne artikel henvises til de normale bestemmelser vedrørende den formelle undersøgelsesprocedure og de procedurer, der finder anvendelse på ulovlig støtte.

(34) Denne vurdering vil derfor være fokuseret på spørgsmålet om, hvorvidt støtten kan være forenelig med fællesmarkedet på grundlag af beslutning 1999/719/EF og bestemmelserne om udviklingsstøtte indeholdt i reglerne om statsstøtte til skibsbygningsindustrien.

Vurdering af støttens forenelighed med fællesmarkedet

(35) I første omgang bemærker Kommissionen, at det står fast, at krydstogtfartøjerne ikke anvendes i overensstemmelse med beslutning 1999/719/EF.

(36) Kommissionen vil derfor undersøge, om den støtte, der blev ydet i 1999, alligevel kan anses for at være forenelig med fællesmarkedet i lyset af de nye omstændigheder, der blev konstateret i forbindelse med denne undersøgelse, og på grundlag af det oprindelige mål med den pågældende støtte, nemlig det særlige økonomiske udviklingsaspekt for Fransk Polynesien.

(37) De to vigtigste aspekter, der skal vurderes, er virkningerne af terrorangrebene den 11. september 2001 og det særlige økonomiske udviklingsaspekt for Fransk Polynesien.

Virkningerne af 11. september 2001

(38) I flere beslutninger om statsstøtte ([10]) har Kommissionen erkendt, at terrorangrebene den 11. september 2001 skulle betragtes som usædvanlige omstændigheder for krydstogtsektoren. Kommissionen mener derfor, at Frankrigs og ECP's argument om, at disse begivenheder har skabt en situation med force majeure, kan antages.

(39) Kommissionen mener, at terrorangrebene den 11. september 2001 har haft en dobbelt indvirkning i den foreliggende sag.

(40) For det første bidrog de til Renaissance Financials konkurs. Selv om Renaissance Financial allerede havde økonomiske problemer inden den 11. september 2001, var terrorangrebene afgørende på grund af deres indvirkning på krydstogtmarkederne, for de potentielle investorer trak deres støtte til selskabet tilbage. På grund af problemerne med at finde en ny interesseret driftsherre og på grund af de komplicerede juridiske problemer, der skulle løses mellem Renaissance Financials kurator, ejerne, den franske regering og den nye driftsherre, tog det næsten et år, før krydstogtfartøjerne blev indsat i drift igen. Den omstændighed, at krydstogtfartøjerne ikke kunne benyttes i næsten et år, og det

([9]) Den samme bestemmelse findes i forordning (EF) nr. 1540/98, der har erstattet direktiv 90/684/EØF, og i Kommissionens rammebestemmelser for statsstøtte til skibsbygning (EUT C 317 af 30.12.2003, s. 11), der har fundet anvendelse siden den 1. januar 2004, hvor forordning (EF) nr. 1540/98 udløb.

([10]) Navnlig beslutning i sag N 843/01 om Meyer Werft Papenburg (EFT C 238 af 3.10.2002, s. 10).

deraf følgende tab af udviklingseffekter for Fransk Polynesien kan derfor sættes i forbindelse med den force majeure-situation, som begivenhederne den 11. september 2001 skabte.

(41) En anden virkning af 11. september 2001 var, at det påvirkede krydstogtindustrien på kort og mellemlang sigt, dels fordi det tvang selskaberne til at nedsætte priserne for at beholde kunderne, dels fordi det gjorde de potentielle kunder mindre tilbøjelige til at rejse med fly over længere afstande. Da Fransk Polynesien ligger langt fra USA og Europa, blev det vanskeligt ud fra et økonomisk synspunkt at drive krydstogtskibene. Selv om denne virkning nu kan anses for at være forsvundet, gjorde den sig gældende helt frem til 2003.

(42) I lyset af ovenstående bemærkninger mener Kommissionen ikke, at den periode, hvor krydstogtfartøjerne ikke var i drift, og som kan tilskrives omstændigheder med tilknytning til terrorangrebene, skal kompenseres, og at den følgelig kan trækkes fra den udviklingseffekt, der blev krævet som berettigelse for støtten.

Udviklingseffekter

(43) Kommissionen har vurderet udviklingseffekterne af benyttelsen af skibene og har sammenlignet dem med det oprindeligt fastsatte mål.

(44) Kommissionen accepterer Frankrigs anmodning om, at udviklingseffekterne for de to krydstogtfartøjer vurderes samlet, fordi de to skibe blev vurderet samlet i beslutning 1999/719/EF. Endvidere er det ud fra et udviklingssynspunkt den samlede virkning, der har betydning og ikke, hvilket af de to skibe den kan tilskrives.

(45) Kommissionen mener dog ikke, at der skal tages hensyn til udviklingseffekterne i alle de regioner, der er berettiget til udviklingsstøtte, da den oprindelige beslutning kun vedrørte udviklingseffekterne i Fransk Polynesien. Hvis der tages hensyn til virkningerne i andre regioner eller lande, svarer det til, at det mål, som støtten oprindeligt havde, ændres.

(46) I sin oprindelige beslutning baserede Kommissionen sin tilladelse til støtten på anslåede årlige udgifter på omkring 44 mio. EUR for de to krydstogtfartøjer, dvs. 5 × 44 = 220 mio. EUR for perioden på fem år.

(47) Hvis man herfra trækker den tid, der gik tabt som følge af begivenhederne den 11. september 2001 (et år), er der behov for følgende udviklingseffekter, for at overholde den oprindelige beslutning: 4 år × 44 = 176 mio. EUR. De udgifter, der er genereret i Fransk Polynesien via driften af skibene, anslås på nuværende tidspunkt til 175,5 mio. EUR, hvilket praktisk taget svarer til dette beløb.

(48) Det kan derfor konkluderes, at krydstogtfartøjerne i forbindelse med deres tidligere drift og den fremtidige drift, der er kendt på nuværende tidspunkt, vil have skabt en udviklingseffekt svarende til den, man oprindeligt havde regnet med, når der tages højde for den situation med force majeure, som terrorangrebene den 11. september skabte.

(49) Kommissionen mener derfor, at støttens særlige udviklingseffekt er garanteret, at betingelserne for tilladelse af støtten er opfyldt, og at støtten derfor ikke har været genstand for misbrug.

VI. **KONKLUSION**

(50) Kommissionen konstaterer, at Frankrig i strid med traktatens artikel 88, stk. 3, ulovligt har ændret betingelserne for den udviklingsstøtte, det havde fået tilladelse til at yde til bygningen af to krydstogtfartøjer. Da udviklingseffekterne for Fransk Polynesien, når der tages højde for den tid, der gik tabt som følge af force majeure, imidlertid svarer til det, man oprindeligt havde regnet med, er støtten forenelig med fællesmarkedet og navnlig med reglerne for udviklingsstøtte til skibsbygningssektoren —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den statsstøtte, som Frankrig har ydet som udviklingsstøtte til bygningen af krydstogtfartøjerne Pacific Princess (tidligere *R3*) og Tahitian Princess (tidligere *R4*) i form af skattelettelser, er forenelig med fællesmarkedet i medfør af traktatens artikel 87, stk. 3, litra e).

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 20. juli 2005.

På Kommissionens vegne
Neelie KROES
Medlem af Kommissionen