ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 20ής Ιουλίου 2005

σχετικά με κρατική ενίσχυση που χορήγησε η Γαλλία υπέρ δύο κρουαζιερόπλοιων για την ανάπτυξη της Γαλλικής Πολυνησίας

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2005) 2731]

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2006/219/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),

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1540/98 του Συμβουλίου, της 29ης Ιουνίου 1998, περί των νέων κανόνων ενίσχυσης της ναυπηγικής βιομηχανίας [1],

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα [2], και αφού έλαβε υπόψη της τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Η Επιτροπή, με την απόφασή της 1999/719/ΕΚ [3], έδωσε άδεια για τη χορήγηση ανάπτυξης για την ναυπήγηση δύο πλοίων, του *R3* και *R4*. Η ενίσχυση αυτή είχε εγκριθεί υπό τον όρο ότι τα πλοία θα αποτελούσαν αντικείμενο αποκλειστικής εκμετάλλευσης από τη Γαλλική Πολυνησία τουλάχιστον για μία πενταετία.

(2) Η Γαλλία, με επιστολή της της 3ης Οκτωβρίου 2002, πληροφόρησε την Επιτροπή ότι οι γαλλικές αρχές είχαν δεχθεί τα δύο πλοία να αποτελέσουν αντικείμενο εκμετάλλευσης, μέχρι ένα βαθμό, εκτός της Γαλλικής Πολυνησίας.

(3) Η Επιτροπή, με επιστολή της της 2ας Απριλίου 2003, πληροφόρησε τη Γαλλία για την απόφασή της να κινήσει κατά της εν λόγω ενίσχυσης τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης.

(4) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* [4]. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την ενίσχυση.

(5) Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις ενός ενδιαφερόμενου. Τις διαβίβασε στη Γαλλία προς απάντηση, η οποία τις σχολίασε με επιστολή της της 15ης Σεπτεμβρίου 2003.

(6) Η Επιτροπή έλαβε από τη Γαλλία άλλες επιστολές με ημερομηνίες αντιστοίχως 11 Ιουνίου 2003, 13 Οκτωβρίου 2003, 10 Φεβρουαρίου 2004, 24 Μαρτίου 2004, 3 Ιουνίου 2004 και 10 Μαΐου 2005.

II. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

(7) Τα δύο σχεδόν ταυτόσημα κρουαζιερόπλοια *R3* και *R4*, που παραδόθηκαν αντιστοίχως το Μάιο και το Σεπτέμβριο του 1999, είχαν ναυπηγηθεί στα Chantiers de l'Atlantique (Ναυπηγεία του Ατλαντικού) επιχείρηση με έδρα τη Γαλλία. Ήταν επιλέξιμα για γαλλική αναπτυξιακή ενίσχυση, δεδομένου ότι προορίζονταν να στηρίξουν τον τουρισμό στη Γαλλική Πολυνησία, έδαφος που μπορούσε να τύχει ενισχύσεων ανάπτυξης σύμφωνα με τους κανόνες του ΟΟΣΑ και της Κοινότητας που εφαρμόζονται στη ναυπηγική.

(8) Οι αρχικοί ιδιοκτήτες των πλοίων *R3* και *R4* ήταν γάλλοι ιδιώτες επενδυτές. Έτυχαν φορολογικής μείωσης για την επένδυσή τους στα πλοία σύμφωνα με το καθεστώς φορολογικών ενισχύσεων υπέρ των επενδύσεων στα γαλλικά υπερπόντια διαμερίσματα και εδάφη [5], του «νόμου Pons». Στην απόφαση του 1999/719/ΕΚ, το στοιχείο ενίσχυσης υπολογίστηκε σε 41,6 % της αξίας των πλοίων.

(9) Στο πλαίσιο του καθεστώτος που θεσπίστηκε με το νόμο Pons, οι ιδιοκτήτες του *R3* και *R4* ανέλαβαν την υποχρέωση να μισθώσουν τα πλοία σε ενδιαφέρουσα τιμή για πέντε έτη

([1]) ΕΕ L 202 της 18.7.1998, σ. 1.

([2]) ΕΕ C 105 της 1.5.2003, σ. 30.

([3]) ΕΕ L 292 της 13.11.1999, σ. 23.

([4]) Βλέπε υποσημείωση 2.

([5]) Ο τροποποιηθείς νόμος της 11ης Ιουλίου 1986, σχετικά με τις παραγωγικές επενδύσεις στα υπερπόντια διαμερίσματα και εδάφη.

στη Renaissance Financial, και μετά την παρέλευση των πέντε αυτών ετών να της τα πουλήσουν σε τιμή χαμηλότερη από την τιμή τους στην αγορά.

(10) Η ενίσχυση στην επιχείρηση εκμετάλλευσης των πλοίων έπρεπε, ως εκ τούτου, να χορηγηθεί μέσω των ιδιοκτητών, ταυτόχρονα σε ετήσια βάση και υπό μορφή εφάπαξ κέρδους κατά την παρέλευση της πενταετούς περιόδου. Ο όρος στον οποίο υπάγετο η έγκριση της ενίσχυσης βάσει της απόφασης 1999/719/ΕΚ ήταν ότι, για να εξασφαλιστεί το αναπτυξιακό αντικείμενο της ενίσχυσης, τα πλοία έπρεπε να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά στη Γαλλική Πολυνησία για πενταετή χρονική περίοδο. Ο όρος αυτός σχετικά με τη χρησιμοποίηση των πλοίων έληξε αντιστοίχως το Μάιο και το Σεπτέμβριο του 2004.

(11) Η Renaissance Financial κήρυξε πτώχευση το Σεπτέμβριο του 2001. Σύμφωνα με τους ιδιοκτήτες (γάλλους ιδιώτες επενδυτές), η συμφωνία μεταξύ της Renaissance Financial και των εφοπλιστών όσον αφορά τα πλοία *R3* και *R4*, είχε καταγγελθεί κατά τα τέλη του 2001.

(12) Οι ιδιοκτήτες των πλοίων έπρεπε, ως εκ τούτου, να βρουν μια νέα επιχείρηση εκμετάλλευσης. Μόνο η P&O Princess Cruises (που καλείται στο εξής «P&O PC») υπέβαλε προσφορά σχετικά με τα δύο πλοία. Κατά συνέπεια, τον Αύγουστο του 2002, οι ιδιοκτήτες υπέγραψαν με την P&O PC συμφωνία που προβλέπει ότι αυτή θα μισθώσει τα πλοία για τρία έτη και κατόπιν θα τα αγοράσει. Η P&O PC ήταν τότε μία επιχείρηση ανεξάρτητη, τον Απρίλιο όμως του 2004 αγοράσθηκε από την Carnival Corporation και χωρίστηκε σε δύο θυγατρικές (την P&O Cruises και την Princess Cruises).

(13) Το πλοίο *R3* αναβαφτίστηκε *Pacific Princess* και χρησιμοποιείται σε ολόκληρο τον Ειρηνικό, συμπεριλαμβανομένης και της Αυστραλίας και της Αλάσκας. Το πλοίο *R4* αναβαφτίστηκε *Tahitian Princess*, και έχει τη βάση του στην Ταϊτή στη Γαλλική Πολυνησία. Πραγματοποιεί τις περισσότερες κρουαζιέρες μεταξύ των νήσων της Γαλλικής Πολυνησίας αλλά πλέει επίσης και σε άλλες περιοχές, όπως οι νήσοι Κουκ και οι νήσοι Σαμόες. Τα πλοία αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης από μέρους της Princess Cruises.

(14) Παρά το γεγονός, ότι, αντίθετα από τον όρο που έθετε η απόφαση 1999/719/ΕΚ, οι νέες αυτές διευθετήσεις προέβλεπαν τη χρησιμοποίηση των πλοίων εκτός της Γαλλικής Πολυνησίας, οι γαλλικές φορολογικές αρχές επέτρεψαν τη λύση αυτή αποφασίζοντας ότι τα χορηγούμενα φορολογικά πλεονεκτήματα βάσει του «νόμου Pons» μπορούσαν να διατηρηθούν.

(15) Βάσει του άρθρου 16 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τις λεπτομέρειες εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ [6], η Επιτροπή μπορεί, σε περίπτωση καταχρηστικής χορήγησης ενίσχυσης, να κινήσει την επίσημη ερευνητική διαδικασία. Η Επιτροπή πληροφόρησε τη Γαλλία για τη δυνατότητα αυτή με την επιστολή της της 18ης Οκτωβρίου 2002, πλην όμως η Γαλλία δεν αντέδρασε.

(16) Λαμβανομένων υπόψη των σαφών όρων που επέβαλε η Επιτροπή στην απόφασή της 1999/719/ΕΚ και του γεγονότος ότι εφάνη ότι τα δύο πλοία χρησιμοποιούνταν τουλάχιστον εν μέρει εκτός της Γαλλικής Πολυνησίας, η Επιτροπή θεώρησε, στην απόφασή της να κινήσει την επίσημη διαδικασία εξέτασης, ότι ο όρος που αναφερόταν στην απόφαση του 1999 δεν πληρούνταν πλέον, πράγμα που οδηγούσε στην υπόθεση μιας ενδεχόμενης καταχρηστικής χορήγησης της κρατικής ενίσχυσης.

III. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥΣ

(17) Η European Corporate Partners (ECP), ανώνυμη εταιρεία συνοιδιοκτήτρια του πλοίου *R3*, υπέβαλε τις παρατηρήσεις της με επιστολή της 16ης Ιουλίου 2003. Η ECP θεωρεί ότι παρά την αλλαγή χρήσης των πλοίων, οι όροι στους οποίους έχει υποβληθεί η εκμετάλλευσή τους εξακολουθούν να πληρούνται. Η Princess Cruises έχει αναλάβει την κάλυψη των τοπικών δαπανών 4 εκατ. δολαρίων ΗΠΑ (USD) για την ανάπτυξη του τουρισμού και τη χρησιμοποίηση, στο μέτρο του δυνατού, τοπικού εργατικού δυναμικού. Η Γαλλική Πολυνησία θα αποκομίσει σύμφωνα με την ECP, ετήσιο οικονομικό όφελος 30 εκατ. ευρώ. Η ECP δήλωσε επίσης ότι η Princess Cruises επιδιώκει τμήμα της αγοράς ανώτερο από εκείνο στο οποίο λειτουργούσε η Renaissance Financial, πράγμα που θα πρέπει να μεταφραστεί με αύξηση των τοπικών δαπανών. Η ECP υποστηρίζει επίσης ότι θα πρέπει να εφαρμοστεί ένας πολλαπλασιαστής 2,5 για να καταμετρηθεί το θετικό συνολικό αποτέλεσμα για τη Γαλλική Πολυνησία. Τέλος, όσον αφορά τη συνιστώσα ανάπτυξη, η ECP υπογραμμίζει ότι οι δαπάνες που πραγματοποιούνται εκτός Γαλλικής Πολυνησίας, σε περιφέρειες που είναι επίσης επιλέξιμες να τύχουν αναπτυξιακών ενισχύσεων, θα πρέπει και αυτές να υπολογιστούν ώστε να αξιολογηθεί η συνολική αναπτυξιακή επίδραση των πλοίων.

(18) Η ECP υποστηρίζει επίσης ότι είναι ένας από τους λόγους ανωτέρας βίας (τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001) αυτός που επέβαλε την αλλαγή εταιρείας εκμετάλλευσης και την τροποποίηση των όρων εκμετάλλευσης των πλοίων. Τέλος, θεωρεί ότι η αρχή της αναλογικότητας πρέπει να οδηγήσει την Επιτροπή στο συμπέρασμα ότι η λύση που ευρέθη με την P&O PC ήταν η καλύτερη, δεδομένων των δυσχερών συνθηκών.

IV. ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ

(19) Η Γαλλία θεωρεί, κατ' ουσίαν, ότι οι όροι που επιβάλλει η απόφαση 1999/719/ΕΚ τηρούνται και στο νέο πλαίσιο χρήσης των πλοίων, δεδομένου ότι το αναπτυξιακό αποτέλεσμα για τη Γαλλική Πολυνησία ειδικότερα και για τις άλλες περιφέρειες που είναι επιλέξιμες για αναπτυξιακές ενισχύσεις γενικά, είναι σύμφωνο με τους θεμελιώδεις στόχους της απόφασης. Η Γαλλία θεωρεί επίσης ότι έχει ουσιαστική σημασία, παρότι διαφέρουν πλέον λόγω της χρήσης τους, τα δύο πλοία να αποτελέσουν αντικείμενο από κοινού αξιολόγησης.

[6] ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης του 2003.

(20) Η Γαλλία δικαιολογεί εξάλλου το γεγονός ότι επέτρεψε τη νέα χρήση των πλοίων με τα ακόλουθα επιχειρήματα.

(21) Ο αριθμός στάσεων σε ζώνες που είναι επιλέξιμες να τύχουν αναπτυξιακών ενισχύσεων είναι γενικά ο ίδιος που ήταν και στο πλαίσιο της χρήσης που προβλεπόταν αρχικά.

(22) Η επίδραση της συνολικής ανάπτυξης που προέκυψε στο πλαίσιο της νέας χρήσης μοιάζει ιδιαίτερα με αυτήν που προβλεπόταν αρχικά για τη Γαλλική Πολυνησία.

(23) Η απώλεια αναπτυξιακών αποτελεσμάτων που προέκυψε από το έτος μη εκμετάλλευσης των πλοίων ύστερα από την πτώχευση της Renaissance Financial δεν πρέπει υποχρεωτικά να αντισταθμιστεί με παράταση των όρων σχετικά με τη χρήση των πλοίων δεδομένου ότι η πτώχευση συνδεόταν με λόγους ανωτέρας βίας (των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001).

(24) Για να αντισταθμιστεί, σε ορισμένο βαθμό, ο απωλεσθείς χρόνος κατά την περίοδο μη εκμετάλλευσης των πλοίων, η Γαλλία επέβαλε παράταση της υποχρέωσης χρήσης των δύο πλοίων, αντιστοίχως κατά τέσσερις και πέντε μήνες, έως τα μέσα του 2005, όρος που έγινε δεκτός από τον ιδιοκτήτη.

(25) Η Princess Cruises αποφάσισε να συνεχίσει την εκμετάλλευση τουλάχιστον για το ένα από τα πλοία στη Γαλλική Πολυνησία έως τον Απρίλιο του 2006, και βρίσκεται σήμερα σε συνομιλίες με την κυβέρνηση της Γαλλικής Πολυνησίας σχετικά με την νέα παράταση της επιτόπου παρουσίας της.

(26) Σε μεταγενέστερες ανακοινώσεις της, η Γαλλία κρίνει ότι οι δαπάνες που δημιουργήθηκαν από τα δύο πλοία σε περιφερειακό επίπεδο μπορούν να τύχουν αναπτυξιακών ενισχύσεων που ανέρχονται σε 28,9 εκατ. ευρώ το έτος, εκ των οποίων το 78 %, ήτοι 22,5 εκατ. ευρώ το έτος, στη Γαλλική Πολυνησία. Οι συνολικές δαπάνες που προέκυψαν στη Γαλλική Πολυνησία από τη νέα χρήση των πλοίων ανέρχονται, κατά συνέπεια, σε 175,5 εκατ. ευρώ (βλ. πίνακα).

Πίνακας

Αξιολόγηση των δαπανών που συνδέονται με τα πλοία *Pacific Princess* (πρώην -R3) και *Tahitian Princess* (πρώην -R4) στη Γαλλική Πολυνησία

(σε εκατ. ευρώ)

Εταιρεία εκμετάλλευσης	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Σύνολο
Renaissance Financial	5,8	44	34,5						84,3
Ιδιοκτήτες (7)				8,5					8,5
Princess Cruises				7,8	22,5	22,5	22,5	7,4	82,7
Σύνολο									175,5

(27) Τέλος, η Γαλλία δέχεται τις παρατηρήσεις που υπέβαλε η ECP.

V. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Νομική βάση της αξιολόγησης

(28) Το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης κηρύσσει ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, στο μέτρο που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, τις ενισχύσεις που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις από τα κράτη ή μέσω κρατικών πόρων, τουλάχιστον όταν αυτές δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής των παρεκκλίσεων που προβλέπει το άρθρο 87 παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης.

(29) Όσον αφορά το άρθρο 87 παράγραφος 3 της συνθήκης, το Συμβούλιο εξέδωσε την οδηγία 90/684/ΕΟΚ, της 21ης Δεκεμβρίου 1990, σχετικά με τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες (8), σύμφωνα με την οποία η παρούσα ενίσχυση είχε αρχικά κοινοποιηθεί και εγκριθεί. Βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 7 της εν λόγω οδηγίας, οι ενισχύσεις που χορηγούνται ως αναπτυξιακές σε αναπτυσσόμενες χώρες δεν υπόκεινται στο ανώτατο όριο που εφαρμόζεται στις

(7) Παρότι τα πλοία δεν είχαν αποτελέσει αντικείμενο εκμετάλλευσης για ένα έτος, διατηρήθηκαν και παρήγαγαν, κατά τη Γαλλία, περίπου 8,5 εκατ. ευρώ τοπικές δαπάνες στη Γαλλική Πολυνησία, υπό μορφή δαπανών πληρώματος (ακόμα και αν ένα πλοίο δεν αποτελεί αντικείμενο εκμετάλλευσης έχει ανάγκη πληρώματος για να διατηρηθεί ως έχει), καυσίμων, τεχνικής συντήρησης, λιμενικών τελών κ.λπ.

(8) ΕΕ L 380 της 31.12.1990, σ. 27· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 94/73/ΕΚ (ΕΕ L 351 της 31.12.1994, σ. 10).

ενισχύσεις λειτουργίας. Για να αξιολογηθεί το συμβιβάσιμο της αναπτυξιακής ενίσχυσης με την κοινή αγορά η Επιτροπή:

— εξακριβώνει κατά πόσον η προβλεπόμενη ενίσχυση που υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας της ομάδας εργασίας αριθ. 6 του ΟΟΣΑ, σχετικά με την ερμηνεία των άρθρων 6, 7 και 8 της διευθέτησης του ΟΟΣΑ για τις πιστώσεις κατά την εξαγωγή πλοίων,

— διαπιστώνει την ειδική συνισταμένη «ανάπτυξης» της προβλεπόμενης ενίσχυσης ([9]).

(30) Για να εγκριθεί η ενίσχυση, η Επιτροπή διαπίστωσε, κατά συνέπεια, τη συνισταμένη «ανάπτυξη». Στην απόφασή της 1999/719/ΕΚ με την οποία εγκρίνεται η ενίσχυση, αναφέρει τα ακόλουθα:

> *«Είναι φανερό ότι αν τα επιβατηγά πλοία δεν τεθούν υπό εκμετάλλευση στη Γαλλική Πολυνησία δεν θα έχουν καμία επίδραση στην οικονομική ανάπτυξη του εν λόγω εδάφους. Συνεπώς, η ενίσχυση πρέπει απαραίτητα να συναρτηθεί με την προϋπόθεση εκμετάλλευσης των πλοίων στη Γαλλική Πολυνησία. Η Γαλλία δεσμεύτηκε ότι τα πλοία θα τεθούν υπό εκμετάλλευση αποκλειστικά στο εν λόγω έδαφος επί πέντε τουλάχιστον έτη. Η Επιτροπή αποφάσισε να θέσει την ανωτέρω προϋπόθεση για να εγκρίνει την ενίσχυση, προκειμένου να διασφαλιστεί ο "αναπτυξιακός" χαρακτήρας του σχεδίου».*

(31) Η Επιτροπή επισήμανε στην απόφασή της για κίνηση της επίσημης διαδικασίας εξέτασης του 2003, ότι η Γαλλία είχε δεχθεί ότι ένα από τα πλοία, το *Pacific Princess*, πρώην *R3*, αποτελούσε αντικείμενο εκμετάλλευσης συστηματικά εκτός της Γαλλικής Πολυνησίας και ότι το άλλο, το *Tahitian Princess*, πρώην *R4*, παρότι είχε βάση την Papeete, πρωτεύουσα της Γαλλικής Πολυνησίας, αποτελούσε επίσης αντικείμενο περιστασιακής εκμετάλλευσης σε περιφέρειες που δεν αποτελούν τμήμα της Γαλλικής Πολυνησίας.

(32) Βάσει της παρατήρησης αυτής και λαμβανομένων υπόψη των σαφών όρων που επιβάλλει η Επιτροπή στην απόφασή της 1999/719/ΕΚ, καθώς και του γεγονότος ότι τα δύο πλοία χρησιμοποιούνταν, τουλάχιστον εν μέρει, εκτός Γαλλικής Πολυνησίας η Επιτροπή θεωρεί ότι ο όρος που επιβάλλει στην απόφασή της του 1999 δεν τηρείτο πλέον και την οδήγησε να υποψιασθεί ενδεχόμενη καταχρηστική χορήγηση κρατικής ενίσχυσης.

(33) Οι κανόνες σχετικά με την καταχρηστική χορήγηση κρατικής ενίσχυσης αναφέρονται στο άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999. Το ίδιο το άρθρο αυτό αναφέρεται στους κανονικούς κανόνες σχετικά με την επίσημη διαδικασία εξέτασης και της διαδικασίες που εφαρμόζονται στις παράνομες ενισχύσεις.

(34) Η παρούσα αξιολόγηση, κατά συνέπεια, θα επικεντρωθεί στο θέμα του κατά πόσον η ενίσχυση μπορεί να είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά, βάσει της απόφασης 1999/719/ΕΚ και των διατάξεων σχετικά με τις αναπτυξιακές ενισχύσεις που περιλαμβάνονται στους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων οι οποίοι διέπουν τη ναυπηγική.

Αξιολόγηση του συμβιβάσιμου της ενίσχυσης

(35) Κατ' αρχάς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι έχει καθοριστεί ότι τα πλοία δεν χρησιμοποιούνταν σύμφωνα με την απόφαση 1999/719/ΕΚ.

(36) Η Επιτροπή θα εξετάσει, κατά συνέπεια, το κατά πόσον η χορηγηθείσα το 1999 ενίσχυση μπορεί ωστόσο να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά βάσει των νέων γεγονότων που έχουν διαπιστωθεί στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας και βάσει του βασικού στόχου της εν λόγω ενίσχυσης, δηλαδή του ειδικότερου οικονομικού αναπτυξιακού αποτελέσματος της Γαλλικής Πολυνησίας.

(37) Οι δύο κύριες πτυχές που πρέπει να αξιολογηθούν είναι οι επιπτώσεις των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 και το ειδικό οικονομικό αναπτυξιακό αποτέλεσμα για τη Γαλλική Πολυνησία.

Επιδράσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001

(38) Σε πολλές αποφάσεις σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις ([10]), η Επιτροπή αναγνώρισε ότι οι τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 θα πρέπει να θεωρηθούν ως εξαιρετικές περιστάσεις για τον τομέα των θαλάσσιων κρουαζιερών. Η Επιτροπή θεωρεί, κατά συνέπεια, ως αποδεκτό το επιχείρημα που επικαλέσθηκε η Γαλλία και η ECP σύμφωνα με το οποίο τα γεγονότα αυτά δημιούργησαν κατάσταση ανωτέρας βίας.

(39) Η Επιτροπή θεωρεί ότι στην περίπτωση αυτή οι τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 είχαν διττή επίδραση.

(40) Κατά πρώτο λόγο, συνέβαλαν στην πτώχευση της Renaissance Financial. Παρότι είναι γεγονός ότι η Renaissance Financial αντιμετώπιζε ήδη οικονομικά προβλήματα πριν από την 11η Σεπτεμβρίου 2001, λόγω της επίδρασής τους στις αγορές της κρουαζιέρας, οι τρομοκρατικές επιθέσεις υπήρξαν καθοριστικές δεδομένου ότι οι ενδεχόμενοι επενδυτές απέσυραν κάθε στήριξη στην εταιρεία αυτή. Λαμβανομένων υπόψη των δυσχερειών που αντιμετώπισαν για να βρουν νέα ενδιαφερόμενη εταιρεία εκμετάλλευσης, καθώς και τα πολύπλοκα νομικά προβλήματα που έπρεπε να επιλυθούν μεταξύ του συνδίκου πτώχευσης της Renaissance Financial, των ιδιοκτητών, της γαλλικής κυβέρνησης και της νέας εταιρείας εκμετάλλευσης, χρειάστηκε σχεδόν ένας χρόνος ώστε τα πλοία να ξανατεθούν σε λειτουργία. Κατά συνέπεια, το γεγονός ότι τα πλοία δεν αποτέλεσαν αντικείμενο εκμετάλλευσης

([9]) Επαναλαμβάνεται η ίδια διάταξη στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1540/98, η οποία αντικατέστησε την οδηγία 90/684/ΕΟΚ, και στην πλαισίωση των ενισχύσεων ναυπηγικής της Επιτροπής (ΕΕ C 317 της 30.12.2003, σ. 11), που εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2004, μετά τη λήξη ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98.

([10]) Συμπεριλαμβανομένης της απόφασης στην υπόθεση N843/01 που αφορά τη Meyer Werft Papenburg (ΕΕ C 238 της 3.10.2002, σ. 10).

περίπου για ένα χρόνο και η απώλεια αναπτυξιακών αποτελεσμάτων που προέκυψε για τη Γαλλική Πολυνησία μπορούν να συσχετισθούν με την κατάσταση ανωτέρας βίας που δημιουργήθηκε από τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001.

(41) Η 11η Σεπτεμβρίου 2001 είχε ως δεύτερο αποτέλεσμα να επηρεάσει, βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, τις κρουαζιέρες, αφενός υποχρεώνοντας τις εταιρείες να μειώσουν τις τιμές για να διατηρήσουν την πελατεία τους και αφετέρου κάνοντας τους ενδεχόμενους πελάτες λιγότερο διατεθειμένους να ταξιδεύουν με αεροπλάνο στις μεγάλες αποστάσεις. Η Γαλλική Πολυνησία δεδομένου ότι βρίσκεται μακριά από τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Ευρώπη, κατέστη δυσκολότερη από οικονομικής πλευράς η εκμετάλλευση κρουαζιερόπλοιων. Παρότι το γεγονός αυτό μπορεί σήμερα να θεωρηθεί ότι έχει λήξει, υπήρξε ορατό έως το 2003.

(42) Βάσει των προηγούμενων παρατηρήσεων, η Επιτροπή θεωρεί ότι η περίοδος μη εκμετάλλευσης των πλοίων που καταλογίζεται σε περιστάσεις που έχουν σχέση με τις τρομοκρατικές επιθέσεις δεν πρέπει να αντισταθμιστεί και μπορεί, κατά συνέπεια, να αφαιρεθεί από το αναπτυξιακό αποτέλεσμα που απαιτείται για την αιτιολόγηση της ενίσχυσης.

Αναπτυξιακά αποτελέσματα

(43) Η Επιτροπή αξιολόγησε τα αναπτυξιακά αποτελέσματα της χρήσης των πλοίων και τα σύγκρινε με εκείνα που προβλέπονταν αρχικά.

(44) Η Επιτροπή αποδέχεται το αίτημα της Γαλλίας σύμφωνα με το οποίο τα αναπτυξιακά αποτελέσματα των δύο πλοίων θα πρέπει να αξιολογηθούν από κοινού, δεδομένου ότι τα δύο σκάφη αποτέλεσαν αντικείμενο από κοινού αξιολόγησης στην απόφαση 1999/719/ΕΚ. Εξάλλου, από αναπτυξιακής πλευράς, αυτό που ενδιαφέρει είναι το συνολικό αποτέλεσμα και όχι το θέμα του σε ποιο από τα δύο πλοία οφείλεται.

(45) Ωστόσο, η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα αναπτυξιακά αποτελέσματα σε όλες τις περιφέρειες που μπορεί να τύχουν αναπτυξιακών ενισχύσεων δεδομένου, ότι η αρχική απόφαση αφορούσε μόνο τα αναπτυξιακά αποτελέσματα στη Γαλλική Πολυνησία. Το να ληφθούν υπόψη αποτελέσματα σε άλλες περιφέρειες ή χώρες θα σήμαινε τροποποίηση του αρχικού στόχου της ενίσχυσης.

(46) Στην αρχική απόφαση, η Επιτροπή στήριξε την παροχή άδειας χορήγησης της ενίσχυσης στις ετήσιες δαπάνες που υπολογίζονταν περίπου σε 44 εκατ. ευρώ για τα δύο πλοία, ήτοι 5 x 44 = 220 εκατ. ευρώ για την πενταετή χρονική περίοδο.

(47) Αν αφαιρέσουμε τον απολεσθέντα χρόνο, μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου (ένα έτος), τα αναπτυξιακά αποτελέσματα που θα απαιτούντο για να τηρηθεί η αρχική απόφαση καθορίζονται ως ακολούθως: 4 έτη x 44 = 176 εκατ. ευρώ. Οι δαπάνες που προκλήθηκαν στη Γαλλική Πολυνησία από την εκμετάλλευση των πλοίων, υπολογιζόμενες σήμερα σε 175,5 εκατ. ευρώ, αντιστοιχούν ουσιαστικά στη στιγμή εκείνη.

(48) Μπορεί, ως εκ τούτου, να συναχθεί ότι λαμβανομένης υπόψη της κατάστασης ανωτέρας βίας που προκλήθηκε από τις επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου, τα πλοία έχουν προκαλέσει, στο πλαίσιο της παρελθούσης εκμετάλλευσής τους και της μελλοντικής που σήμερα είναι γνωστή, αναπτυξιακό αποτέλεσμα ανάλογο με εκείνο που αρχικά υπολογιζόταν.

(49) Η Επιτροπή θεωρεί, κατά συνέπεια, ότι το ειδικό αναπτυξιακό αποτέλεσμα της ενίσχυσης είναι εγγυημένο, ότι οι όροι χορήγησης της ενίσχυσης πληρούνται και ότι η ενίσχυση δεν έχει, κατά συνέπεια, χορηγηθεί καταχρηστικά.

VI. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(50) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Γαλλία τροποποίησε παράνομα τους εφαρμοζόμενους στην εγκριθείσα αναπτυξιακή ενίσχυση όρους υπέρ της ναυπήγησης των δύο πλοίων, κατά παράβαση του άρθρου 88 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Ωστόσο, δεδομένου ότι τα αναπτυξιακά αποτελέσματα για τη Γαλλική Πολυνησία, λαμβανομένου υπόψη του απολεσθέντος για λόγους ανωτέρας βίας χρόνου, αντιστοιχούν σε αυτό που αρχικά υπολογιζόταν, η ενίσχυση συμβιβάζεται με την κοινή αγορά και ειδικότερα με τους κανόνες που διέπουν τις αναπτυξιακές ενισχύσεις υπέρ του ναυπηγικού τομέα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση που χορήγησε η Γαλλία ως αναπτυξιακή ενίσχυση για τη ναυπήγηση των πλοίων *Pacific Princess* (πρώην *R3)* και *Tahitian Princess* (πρώην *R4),* υπό μορφή φορολογικών ελαφρύνσεων συμβιβάζεται με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο ε) της συνθήκης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 20 Ιουλίου 2005.

Για την Επιτροπή
Neelie KROES
Μέλος της Επιτροπής