DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 20 de julio de 2005

sobre la ayuda estatal ejecutada por Francia en favor de dos paquebotes de crucero para el desarrollo de la Polinesia Francesa

[notificada con el número C(2005) 2731]

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2006/219/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 88, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Visto el Reglamento (CE) nº 1540/98 del Consejo, de 29 de junio de 1998, sobre ayudas a la construcción naval [1],

Después de haber emplazado a los interesados a presentar sus observaciones, de conformidad con los citados artículos [2], y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

I. **PROCEDIMIENTO**

(1) Mediante la Decisión 1999/719/CE [3], la Comisión autorizó una ayuda al desarrollo para la construcción de dos paquebotes, *R3* y *R4*. La ayuda se autorizaba a condición de que los paquebotes se explotaran exclusivamente en la Polinesia Francesa durante cinco años como mínimo.

(2) Mediante carta de 3 de octubre de 2002, Francia informó a la Comisión de que las autoridades francesas habían aceptado que ambos paquebotes pudieran ser explotados parcialmente fuera de la Polinesia Francesa.

(3) Mediante carta de 2 de abril de 2003, la Comisión informó a Francia de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 88, apartado 2, del Tratado con relación a la ayuda.

(4) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* [4]. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la ayuda.

(5) La Comisión recibió observaciones de algunos interesados y las transmitió a Francia, que remitió sus comentarios al respecto mediante carta de 15 de septiembre de 2003.

(6) La Comisión recibió de Francia más cartas, fechadas el 11 de junio y 13 de octubre de 2003; el 10 de febrero, 24 de marzo y 3 de junio de 2004, y el 10 de mayo de 2005.

II. **DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA MEDIDA**

(7) Los dos paquebotes de crucero, denominados *R3* y *R4*, son casi idénticos, fueron entregados en mayo y septiembre de 1999 y se construyeron en Chantiers de l'Atlantique, empresa situada en Francia. Los paquebotes podían acogerse a una ayuda francesa al desarrollo, dado que estaban destinados a apoyar el turismo en la Polinesia Francesa, territorio que puede beneficiarse de ayudas al desarrollo según las normas de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y las de la Comunidad aplicables a la construcción naval.

(8) Los propietarios originarios de los paquebotes *R3* y *R4* eran inversores privados franceses, que se beneficiaron de una deducción fiscal gracias a un régimen de ayudas fiscales en favor de las inversiones en los departamentos y territorios franceses de ultramar [5] denominado «Ley Pons». En la Decisión 1999/719/CE, se estimaba el elemento de ayuda en el 41,6 % del valor de los paquebotes.

(9) En el marco del régimen instaurado por la Ley Pons, los propietarios se comprometieron a alquilar los paquebotes a un precio interesante y por cinco años a Renaissance

---

([1]) DO L 202 de 18.7.1998, p. 1.

([2]) DO C 105 de 1.5.2003, p. 30.

([3]) DO L 292 de 13.11.1999, p. 23.

([4]) Véase la nota 2.

([5]) Ley de 11 de julio de 1986, modificada, relativa a inversiones productivas en los departamentos y territorios de ultramar.

Financial y a vendérselos a un precio inferior al de mercado al expirar estos cinco años.

(10) Por lo tanto, la ayuda al operador debía concederse por intermedio de los propietarios, a la vez sobre una base anual y en forma de beneficio único al expirar el período de cinco años. La condición a la que estaba supeditada la autorización de la ayuda en la Decisión 1999/719/CE era que, para garantizar el contenido de «desarrollo» de la ayuda, los paquebotes se utilizaran exclusivamente en la Polinesia Francesa durante cinco años como mínimo. Esta condición relativa a la utilización de los paquebotes expiró, respectivamente, en mayo y septiembre de 2004.

(11) Renaissance Financial quebró en septiembre de 2001. De acuerdo con los propietarios (los inversores privados franceses), el acuerdo entre Renaissance Financial y los armadores con respecto a los paquebotes *R3* y *R4* fue denunciado a finales de 2001.

(12) Los propietarios de los paquebotes debían pues encontrar un nuevo operador. Sólo P&O Princess Cruises (en lo sucesivo denominada «P&O PC») presentó una oferta al respecto. Por lo tanto, en agosto de 2002, los propietarios firmaron con P&O PC un acuerdo por el que ésta alquilaba los paquebotes durante tres años y los readquiriría a continuación. P&O PC era entonces una sociedad independiente cotizada en bolsa, pero en abril de 2004 fue absorbida por Carnival Corporation y dividida en dos filiales (P&O Cruises y Princess Cruises).

(13) El paquebote *R3* fue rebautizado *Pacific Princess* y se utiliza en todo el Océano Pacífico, incluso en Australia y Alaska. El *R4* fue rebautizado *Tahitian Princess* y se le asignó como base Tahití, en la Polinesia Francesa. Efectúa la mayor parte de sus cruceros entre las islas de la Polinesia Francesa, pero navega también en otras regiones, como las Islas Cook y Samoa. Los paquebotes son explotados por Princess Cruises.

(14) A pesar de que, contrariamente a la condición impuesta por la Decisión 1999/719/CE, estos nuevos acuerdos estipulaban la utilización de los paquebotes fuera de la Polinesia Francesa, las autoridades fiscales francesas autorizaron esta solución al decidir que las ventajas fiscales concedidas al amparo de la Ley Pons podían mantenerse.

(15) Con arreglo al artículo 16 del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, relativo a las disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE [6], la Comisión puede, en caso de aplicación abusiva de una ayuda, incoar el procedimiento formal de examen. La Comisión informó a Francia de esta posibilidad en su carta del 18 de octubre de 2002, pero Francia no reaccionó.

(16) Habida cuenta de las claras condiciones impuestas por la Comisión en la Decisión 1999/719/CE y de que resultó que los dos paquebotes se utilizaban, al menos parcialmente, fuera de la Polinesia Francesa, la Comisión consideró, en su decisión de incoar el procedimiento formal de examen, que la condición enunciada en su Decisión de 1999 ya no se cumplía, lo que le llevó a sospechar de una posible aplicación abusiva de la ayuda estatal.

III. **OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS**

(17) European Corporate Partners (ECP), sociedad anónima miembro de la copropiedad del paquebote *R3,* presentó observaciones mediante carta de 16 de julio de 2003. ECP considera que a pesar del cambio de utilización de los paquebotes, aún se siguen cumpliendo las condiciones de explotación. Princess Cruises se comprometió a realizar inversiones a escala local de 4 millones de dólares estadounidenses (USD) para desarrollar el turismo y a emplear, en la medida de lo posible, mano de obra local. La Polinesia Francesa obtendría, según ECP, un beneficio financiero anual de 30 millones EUR. ECP declaró también que Princess Cruises se dirige a un segmento del mercado superior a aquel en el que operaba Renaissance Financial, lo que debería traducirse en un aumento de los gastos locales. ECP mantiene también que es necesario aplicar un multiplicador de 2,5 para medir el efecto positivo total para la Polinesia Francesa. Por último, en lo relativo al componente de desarrollo, ECP destaca que los gastos efectuados fuera de la Polinesia Francesa, en regiones que también pueden beneficiarse de ayudas al desarrollo, deben tenerse asimismo en cuenta al estimar el efecto total de desarrollo de los paquebotes.

(18) ECP mantiene también que fue una razón de fuerza mayor (atentados del 11 de septiembre de 2001) la que forzó a cambiar de operador y a modificar las condiciones de explotación de los paquebotes. Por último, considera que el principio de proporcionalidad debería conducir a la Comisión a concluir que la solución que se encontró con P&O PC era la mejor vistas las difíciles circunstancias.

IV. **COMENTARIOS DE FRANCIA**

(19) Francia considera, esencialmente, que las condiciones impuestas por la Decisión 1999/719/CE se respetan, incluso en el contexto de la nueva utilización de los paquebotes, dado que el efecto de desarrollo, para la Polinesia Francesa en particular y para otras regiones que pueden beneficiarse de ayudas al desarrollo en general, se ajusta a los objetivos fundamentales de la Decisión. Francia considera también que es esencial que, aunque su utilización es ahora distinta, ambos paquebotes sean objeto de una evaluación conjunta.

[6] DO L 83 de 27.3.1999, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Acta de adhesión de 2003.

(20) Además, Francia justifica el hecho de haber autorizado la nueva utilización de los paquebotes con los siguientes argumentos.

(21) El número de escalas en zonas que pueden beneficiarse de ayudas al desarrollo es generalmente idéntico al previsto en la utilización original.

(22) El efecto de desarrollo total producido en el marco de la nueva utilización es muy similar al previsto originalmente para la Polinesia Francesa.

(23) La pérdida de efectos de desarrollo resultante del año de falta de explotación de los paquebotes tras la quiebra de Renaissance Financial no debe ser compensada obligatoriamente con una prórroga de las condiciones relativas a su utilización, puesto que la quiebra estaba ligada a una razón de fuerza mayor (atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001).

(24) Para compensar hasta cierto punto el tiempo perdido durante el período de falta de explotación de los paquebotes, Francia impuso una prórroga a la obligación de utilizarlos de, respectivamente, cuatro y cinco meses, hasta mediados de 2005, condición que fue aceptada por el propietario.

(25) Princess Cruises decidió seguir explotando al menos uno de los paquebotes en la Polinesia Francesa hasta abril de 2006 y actualmente negocia con el Gobierno de la Polinesia Francesa una nueva prórroga de su presencia *in situ*.

(26) En sus comunicaciones posteriores, Francia considera que los gastos generados por los dos paquebotes en regiones que pueden beneficiarse de ayudas al desarrollo ascienden a 28,9 millones EUR anuales, de ellos el 78 %, es decir, 22,5 millones EUR, en la Polinesia Francesa. Los gastos totales efectuados en la Polinesia Francesa por la nueva utilización de los paquebotes ascenderían por lo tanto a 175,5 millones EUR (véase el cuadro).

Cuadro

Estimación de gastos vinculados a los paquebotes *Pacific Princess* (antiguo *R3*) y *Tahitian Princess* (antiguo *R4*) en la Polinesia Francesa

(en millones EUR)

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

(27) Por último, Francia suscribe las observaciones presentadas por ECP.

V. EVALUACIÓN

Fundamento jurídico de la evaluación

(28) El artículo 87, apartado 1, del Tratado CE declara incompatibles con el mercado común, en la medida en que falseen o amenacen falsear la competencia y que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, a menos que caigan dentro del ámbito de aplicación de las derogaciones previstas en el artículo 87, apartados 2 y 3, del Tratado.

(29) Por lo que se refiere al artículo 87, apartado 3, del Tratado, el Consejo adoptó la Directiva 90/684/CEE, de 21 de diciembre de 1990, sobre ayudas a la construcción naval ([8]), con arreglo a la cual se notificó y autorizó inicialmente la presente ayuda. En virtud del artículo 4, apartado 7, de dicha Directiva, las ayudas concedidas como ayudas al desarrollo a un país en vías de desarrollo no están sometidas al techo aplicable a las ayudas de

([7]) Francia afirma que, aunque los buques no se hayan explotado durante un año, su mantenimiento generó unos 8,5 millones EUR de gastos locales en Polinesia Francesa, en forma de gastos de tripulación (aunque un buque no navegue necesita una tripulación para el mantenimiento), combustible, aspectos técnicos, tarifas portuarias, etc.

([8]) DO L 380 de 31.12.1990, p. 27. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 94/73/CE (DO L 351 de 31.12.1994, p. 10).

explotación. Para apreciar la compatibilidad de la ayuda al desarrollo con el mercado común, la Comisión:

— comprobará si la ayuda se ajusta a las disposiciones del acuerdo del grupo de trabajo nº 6 de la OCDE, relativo a la interpretación de los artículos 6, 7 y 8 del Acuerdo relativo a los créditos a la exportación de buques,

— verificará el componente especial «desarrollo» del proyecto de ayuda ([9]).

(30) Así pues, para autorizar la ayuda la Comisión verificó el componente «desarrollo». En su Decisión 1999/719/CE, que autoriza la ayuda, indica:

> «Está claro que si los paquebotes no se explotaran en la Polinesia Francesa, no producirán ningún desarrollo económico en este territorio. Por lo tanto, es esencial que la ayuda esté vinculada a la condición de que entren en servicio en la Polinesia Francesa. Francia se ha comprometido a que se exploten exclusivamente en este territorio durante al menos cinco años. La Comisión ha decidido supeditar la aprobación de la ayuda a esta condición, para que el contenido "desarrollo" del proyecto no se cuestione.».

(31) La Comisión tuvo en cuenta en su decisión de incoar el procedimiento formal de examen de 2003 que Francia admitió que uno de los paquebotes, el *Pacific Princess* (antiguo *R3*), se explotaba permanentemente fuera de la Polinesia Francesa y que el otro, el *Tahitian Princess* (antiguo *R4*), aunque tenía su base en Papeete, capital de la Polinesia Francesa, era utilizado ocasionalmente en regiones que no forman parte de la Polinesia Francesa.

(32) Sobre la base de esta observación y habida cuenta de las condiciones claras impuestas por la Comisión en su Decisión 1999/719/CE, así como al hecho de que ambos paquebotes se utilizaban al menos parcialmente fuera de la Polinesia Francesa, la Comisión consideró que la condición impuesta en su Decisión de 1999 ya no se cumplía, lo que hacía sospechar de una posible aplicación abusiva de la ayuda estatal.

(33) Las normas relativas a la aplicación abusiva de una ayuda estatal se enuncian en el artículo 16 del Reglamento (CE) nº 659/1999, que hace referencia a las normas aplicables al procedimiento formal de examen y a los procedimientos aplicables a las ayudas ilegales.

(34) La presente evaluación se centrará, por lo tanto, en la cuestión de si la ayuda puede ser compatible con el mercado común, sobre la base de la Decisión 1999/719/CE y de las disposiciones relativas a las ayudas al desarrollo contenidas en las normas sobre ayudas estatales que regulan la construcción naval.

Evaluación de la compatibilidad de la ayuda

(35) En primer lugar, la Comisión tiene en cuenta que está demostrado que los paquebotes no se utilizaron de acuerdo con la Decisión 1999/719/CE.

(36) Por lo tanto, la Comisión examinará la cuestión de si la ayuda concedida en 1999 puede sin embargo considerarse compatible con el mercado común, a la luz de los nuevos hechos constatados en el marco de la presente investigación y sobre la base del objetivo inicial de la ayuda, es decir, el efecto de desarrollo económico particular de la Polinesia Francesa.

(37) Los dos principales aspectos que deben apreciarse son la repercusión de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 y el efecto de desarrollo económico particular sobre la Polinesia Francesa.

Efectos del 11 de septiembre de 2001

(38) En varias decisiones relativas a ayudas estatales ([10]), la Comisión reconoció que los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 debían considerarse como circunstancias excepcionales para el sector de los cruceros marítimos. La Comisión considera, por lo tanto, como admisible el argumento alegado por Francia y por ECP según el cual estos acontecimientos crearon una situación de fuerza mayor.

(39) La Comisión considera que los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 tuvieron un doble impacto.

(40) En primer lugar, contribuyeron a la quiebra de Renaissance Financial. Aunque es cierto que Renaissance Financial ya sufría problemas financieros antes del 11 septiembre de 2001, por su impacto en los mercados de cruceros, los atentados terroristas fueron determinantes, ya que los inversores potenciales retiraron cualquier tipo de apoyo a la sociedad. Habida cuenta de las dificultades para encontrar un nuevo operador interesado y de los complicados problemas jurídicos a solucionar entre el síndico de Renaissance Financial, los propietarios, el Gobierno francés y el nuevo operador, fue necesario casi un año para que los paquebotes volvieran a entrar en servicio. En consecuencia, el hecho de que no se explotaran durante cerca de un año y la pérdida

([9]) La misma disposición aparece en el Reglamento (CE) nº 1540/98, que sustituyó a la Directiva 90/684/CEE, y en el marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval, de la Comisión (DO C 317 de 30.12.2003, p. 11), que se aplica desde el 1 de enero de 2004, tras la expiración del Reglamento (CE) nº 1540/98.

([10]) En particular, la decisión en el asunto N 843/01, Meyer Werft Papenburg (DO C 238 de 3.10.2002, p. 10).

resultante de los efectos de desarrollo para la Polinesia Francesa pueden relacionarse con la situación de fuerza mayor creada por los atentados del 11 de septiembre de 2001.

(41) El 11 de septiembre de 2001 tuvo como segundo efecto influir, a corto y medio plazo, en la industria de cruceros, obligando a las compañías a bajar los precios para conservar su clientela y retrayendo a los clientes potenciales de realizar largos viajes en avión. La Polinesia Francesa está lejos de Estados Unidos y de Europa, por lo que se hizo más difícil, desde el punto de vista financiero, explotar los buques de crucero. Aunque este efecto puede ahora considerarse como ya pasado, se manifestó hasta 2003.

(42) Por consiguiente, la Comisión considera que el período de falta de explotación de los paquebotes imputable a las circunstancias derivadas de los atentados terroristas no debe compensarse y, por lo tanto, puede ser deducida del efecto de desarrollo requerido para justificar la ayuda.

Efectos de desarrollo

(43) La Comisión apreció los efectos de desarrollo de la utilización de los buques y los comparó con los previstos originalmente.

(44) La Comisión admite la alegación de Francia según la cual los efectos de desarrollo de ambos paquebotes deberían apreciarse conjuntamente, puesto que los dos buques fueron objeto de una evaluación conjunta en la Decisión 1999/719/CE. Además, desde el punto de vista del desarrollo, lo que importa es el efecto total y no saber a cuál de los dos buques es imputable.

(45) No obstante, la Comisión no considera necesario tener en cuenta los efectos de desarrollo en todas las regiones que pueden beneficiarse de ayudas al desarrollo dado que la decisión inicial sólo se refería a los efectos de desarrollo en la Polinesia Francesa. El hecho de tener en cuenta efectos en otras regiones o países equivaldría a modificar el objetivo inicial de la ayuda.

(46) En la decisión inicial, la Comisión basó su autorización de la ayuda en unos gastos anuales de unos 44 millones EUR para los dos paquebotes, lo que representa 5 × 44 = 220 millones EUR para el período de cinco años.

Hecho en Bruselas, el 20 de julio de 2005.

(47) Si se deduce el tiempo perdido tras los atentados del 11 de septiembre (un año), los efectos de desarrollo que serían necesarios para que la decisión inicial fuera respetada se calcularían del siguiente modo: 4 años × 44 = 176 millones EUR. Los gastos generados en la Polinesia Francesa por la explotación de los buques, calculados actualmente en 175,5 millones EUR, equivalen prácticamente a este importe.

(48) Por lo tanto, puede concluirse que, habida cuenta de la situación de fuerza mayor creada por los atentados del 11 de septiembre, los paquebotes habrán generado, en el marco de su explotación pasada y futura actualmente conocida, un efecto de desarrollo similar al esperado originalmente.

(49) En conclusión, la Comisión considera que el efecto de desarrollo particular de la ayuda queda garantizado, que por lo tanto se cumplen las condiciones de autorización de la ayuda y que en consecuencia la ayuda no fue objeto de una aplicación abusiva.

VI. **CONCLUSIÓN**

(50) La Comisión constata que Francia modificó ilegalmente las condiciones aplicables a la ayuda al desarrollo autorizada en favor de la construcción de dos paquebotes, infringiendo el artículo 88, apartado 3, del Tratado. No obstante, dado que los efectos de desarrollo para la Polinesia Francesa, habida cuenta del tiempo perdido por razones de fuerza mayor, equivalen a los esperados originalmente, la ayuda es compatible con el mercado común y en particular con las normas aplicables a las ayudas al desarrollo en favor del sector de la construcción naval.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal ejecutada por Francia como ayuda al desarrollo para la construcción de los paquebotes Pacific Princess (antiguo *R3*) y Tahitian Princess (antiguo *R4*), en forma de desgravaciones fiscales, es compatible con el mercado común en virtud del artículo 87, apartado 3, letra e), del Tratado.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es la República Francesa.

Por la Comisión
Neelie KROES
Miembro de la Comisión