KOMISJONI OTSUS,

20. juuli 2005,

riigiabi kohta, mida Prantsusmaa andis kahele matkelaevale Prantsuse Polüneesia arendamise eesmärgil

(teatavaks tehtud numbri K(2005)2731 all)

(Ainult prantsuskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2006/219/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 88 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

võttes arvesse nõukogu 29. juuni 1998. aasta määrust (EÜ) nr 1540/98, millega kehtestatakse uued eeskirjad laevaehitusele antava abi kohta ([1]),

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt nimetatud artiklitele ([2]) ja võttes arvesse esitatud märkusi

ning arvestades järgmist:

I. MENETLUS

(1) Otsusega 1999/719/EÜ ([3]) kiitis komisjon heaks arenguabi matkelaevade R3 ja R4 ehitamiseks. Abi kiideti heaks tingimusel, et vähemalt viie aasta jooksul kasutatakse matkelaevu ainult Prantsuse Polüneesias.

(2) 3. oktoobri 2002. aasta kirjas teavitas Prantsusmaa komisjoni Prantsuse ametiasutuste nõusolekust lubada kasutada neid kahte matkelaeva teatavatel tingimustel ka väljaspool Prantsuse Polüneesiat.

(3) 2. aprilli 2003. aasta kirjas teavitas komisjon Prantsusmaad oma otsusest algatada EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikega 2 ettenähtud menetlus seoses eespool nimetatud meetmega.

(4) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta on avaldatud *Euroopa Liidu Teatajas* ([4]). Komisjon on kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi asjaomase abi kohta.

(5) Komisjonile esitas märkused üks huvitatud isik. Komisjon edastas need seisukoha võtmiseks Prantsusmaale, kes esitas oma märkused 15. septembri 2003. aasta kirjas.

(6) Komisjon sai Prantsusmaalt ka teisi kirju, mis on kuupäevastatud vastavalt 11. juunil 2003, 13. oktoobril 2003, 10. veebruaril 2004, 24. märtsil 2004, 3. juunil 2004 ja 10. mail 2005.

II. MEETME ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS

(7) Peaaegu ühesugused matkelaevad R3 ja R4 ehitas Prantsusmaal asuv laevatehas Chantiers de l'Atlantique ja laevad tarniti vastavalt 1999. aasta mais ja septembris. Laevad vastasid Prantsuse arenguabi tingimustele, sest nende käikuandmise eesmärk oli toetada turismi Prantsuse Polüneesias, piirkonnas, mis OECD ja EÜ laevaehituse eeskirjade kohaselt on kõlblik arenguabi saamiseks.

(8) Matkelaevade R3 ja R4 algsed omanikud olid Prantsuse erainvestorid. Nende matkelaevadesse tehtud investeeringutele kohaldati maksusoodustust vastavalt Prantsuse ülemeredepartemangudes ja -piirkondades tehtud investeeringute maksusoodustussüsteemile (nn *loi Pons*) ([5]). Otsusega 1999/719/EÜ hinnati abi määraks 41,6 % matkelaevade väärtusest.

(9) Vastavalt nimetatud seadusega kehtestatud korrale kohustusid matkelaevade R3 ja R4 omanikud üürima need soodsatel tingimustel viieks aastaks ettevõtjale Renais-

([1]) EÜT L 202, 18.7.1998, lk 1.

([2]) ELT C 105, 1.5.2003, lk 30.

([3]) EÜT L 292, 13.11.1999, lk 23.

([4]) Vt joonealust märkust 2.

([5]) 11. juuli 1986. aasta seadus (mida on hiljem muudetud), mis käsitleb Prantsuse ülemeredepartemangudes ja -piirkondades tehtud tootlikke investeeringuid.

sance Financial ning pärast viie aasta möödumist müüma laevad sellele ettevõtjale turuhinnast madalama hinnaga.

(10) Operaatorfirmale anti seega omanike kaudu iga-aastast abi ning pärast viie aasta möödumist lisaks ka ühekordset abi. Arenguabi eesmärki silmas pidades sätestati otsuses 1999/719/EÜ abi heakskiitmise tingimus – et matkelaevu kasutatakse vähemalt viie aasta jooksul ainult Prantsuse Polüneesias. See kasutamistingimus aegus ühe laeva puhul 2004. aasta mais ja teise laeva puhul sama aasta septembris.

(11) 2001. aastal läks ettevõtja Renaissance Financial pankrotti. Kokkuleppel omanikega (Prantsuse erainvestorid) lõpetati matkelaevade R3 ja R4 kasutamise leping ettevõtja Renaissance Financial ja laevade omanike vahel 2001. aasta lõpus.

(12) Laevade omanikud pidid leidma uue operaatorfirma. Ainult ettevõtja P&O Princess Cruises (edaspidi P&O PC) esitas pakkumise mõlema matkelaeva kohta. 2002. aasta augustis kirjutasid laevade omanikud ettevõtjaga P&O PC alla lepingu, mille kohaselt võttis ettevõtja P&O PC laevad kolmeks aastaks rendile ja pidi need seejärel välja ostma. Sel ajal oli P&O PC sõltumatu ettevõtja, kuid 2004. aasta aprillis võttis ettevõtja Carnival Corporation selle üle ja jagas kaheks tütarettevõtjaks (P&O Cruises ja Princess Cruises).

(13) Matkelaevale R3 anti nimeks Pacific Princess ja seda kasutatakse Vaiksel ookeanil, sh Austraalia ja Alaska vetes. Matkelaevale R4 anti nimeks Tahitian Princess, selle kodusadam on Prantsuse Polüneesias Tahitil. Suurem osa merematketest toimub Prantsuse Polüneesia saarte vetes, kuid külastatakse ka teisi piirkondi, näiteks Cooki ja Samoa saari. Matkelaevade operaator on ettevõtja Princess Cruises.

(14) Vaatamata sellele, et vastupidiselt otsuses 1999/719/EÜ sätestatud tingimustele võimaldavad uued lepingud kasutada matkelaevu ka väljaspool Prantsuse Polüneesiat, andsid Prantsuse maksuasutused nõusoleku nende sõlmimiseks ja otsustasid, et maksusoodustusi käsitleva seaduse kohaselt antud soodustused jäävad kehtima.

(15) Nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määruse (EÜ) nr 659/1999 ([6]) kohaselt, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks, võib komisjon abi kuritarvitamise korral algatada ametliku uurimismenetluse. Komisjon teavitas Prantsusmaad sellest võimalusest oma 18. oktoobri 2002. aasta kirjas, kuid Prantsusmaa ei vastanud.

([6]) EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1. Määrust on muudetud 2003. aasta ühinemisaktiga.

(16) Võttes arvesse otsuses 1999/719/EÜ selgesõnaliselt kehtestatud tingimusi ja asjaolu, et mõlemat matkelaeva kasutati vähemalt osaliselt väljaspool Prantsuse Polüneesiat, teatas komisjon oma otsuses ametliku uurimismenetluse algatamise kohta, et 1999. aasta otsuses seatud tingimused ei ole enam täidetud ning on tekkinud kahtlus riigiabi kuritarvitamise kohta.

III. HUVITATUD ISIKU EDASTATUD MÄRKUSED

(17) Äriühing European Corporate Partners (ECP), kes on matkelaeva R3 kaasomanik, esitas oma märkused 16. juuli 2003. aasta kirjas. ECP arvates on vaatamata muutustele matkelaevade operaatorlepingus laevade kasutamisele kehtestatud tingimused siiski täidetud. Ettevõtja Princess Cruises kohustus investeerima piirkonnas 4 miljonit USD turismi arendamiseks ja värbama võimaluse piires kohalikku tööjõudu. Prantsuse Polüneesia iga-aastane rahaline hüvitis on ECP hinnangul 30 miljonit eurot. ECP teatas ka, et ettevõtja Princess Cruises turuosa on suurem, kui see oli ettevõtjal Renaissance Financialil, mis tähendab suuremaid investeeringuid selles piirkonnas. ECP toetab arvamust, et positiivse mõju hindamisel Prantsuse Polüneesiale tuleb kohaldada koefitsienti 2,5. Arengu hindamisel rõhutab ECP, et matkelaevade üldise mõju hindamisel piirkonna arengule tuleb arvesse võtta ka neid investeeringuid, mis on tehtud väljaspool Prantsuse Polüneesiat, piirkondades, mis on samuti kõlblikud arenguabi taotlemiseks.

(18) ECP kinnitab, et just vääramatu jõu tõttu (11. septembri 2001 sündmused) oli vaja vahetada operaatorfirmat ja muuta matkelaevade operaatorlepingut. Ettevõtja arvates peaks komisjon proportsionaalsuse põhimõtet järgides nõustuma, et ettevõtjaga P&O PC leitud lahendus oli antud keerulises olukorras parim.

IV. PRANTSUSMAA KOMMENTAARID

(19) Prantsusmaa on arvamusel, et otsuses 1999/719/EÜ sätestatud tingimused on matkelaevade uute operaatorlepingute puhul täidetud, sest nende mõju eelkõige Prantsuse Polüneesia arengule, aga ka arenguabi taotlemiseks kõlblikele teistele piirkondadele, vastab otsuse peamistele eesmärkidele. Prantsusmaa on ka arvamusel, et kuigi matkelaevade operaatorlepingud on praegu erinevad, peaks nende mõju hindama koos.

(20) Prantsusmaa põhjendab asjaolu, et ta andis nõusoleku matkelaevade uute operaatorlepingute sõlmimiseks, järgmiste argumentidega.

(21) Merematkete arv arenguabi taotlemiseks kõlblikes piirkondades on üldiselt sama, mis esialgse otsusega ette nähtud piirkonnas.

(22) Üldine mõju Prantsuse Polüneesia arengule on uute operaatorlepingute puhul sarnane algselt kavandatuga.

(23) Negatiivne mõju arengule tuleneb asjaolust, et laevu ei kasutatud aasta jooksul pärast ettevõtja Renaissance Financial pankrotti, kuid seda ei pea tingimata kompenseerima esialgsete kasutamistingimuste pikendamisega, sest pankroti põhjustas vääramatu jõud (11. septembri 2001. aasta sündmused).

(24) Selleks et kaotatud aega, mil laevu ei kasutatud, osaliselt kompenseerida, kohustas Prantsusmaa pikendama matkelaevade operaatorlepinguid vastavalt nelja ja viie kuu võrra, kuni 2005. aasta keskpaigani; nende tingimustega oli nõus ka omanik.

(25) Ettevõtja Princess Cruises otsustas jätkata vähemalt ühe laeva kasutamist Prantsuse Polüneesias kuni 2006. aasta aprillini ning peab praegu Prantsuse Polüneesia valitsusega läbirääkimisi oma kohaloleku pikendamiseks.

(26) Järgmistes teatistes hindas Prantsusmaa kahe matkelaeva kulusid arenguabi taotlemiseks kõlblikes piirkondades 28,9 miljonile eurole aastas, millest 78 %, s.t 22,5 miljonit eurot aastas on seotud Prantsuse Polüneesiaga. Prantsuse Polüneesiaga seotud üldkulud on matkelaevade uute operaatorlepingute kohaselt seega 175,5 miljonit eurot (vt tabel).

Tabel

Matkelaevade Pacific Princess (enne R3) ja Tahitian Princess (enne R4) hinnangulised kulutused Prantsuse Polüneesias

(miljonites eurodes)

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

(27) Kokkuvõttes nõustub Prantsusmaa ECP esitatud märkustega.

V. HINNANG

Hinnangu õiguslik alus

(28) Asutamislepingu artikli 87 lõike 1 kohaselt on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, ühisturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust, välja arvatud juhul, kui see kuulub asutamislepingu artikli 87 lõigetes 2 ja 3 sätestatud erandite hulka.

(29) Seoses asutamislepingu artikli 87 lõikega 3 võttis nõukogu 21. detsembril 1990. aastal vastu direktiivi 90/684/EMÜ laevaehitusele antava abi kohta ([8]), mille kohaselt käesolevast abist teavitati ja mille kohaselt abi heaks kiideti. Vastavalt nimetatud direktiivi artikli 4 lõikele 7 ei ole arenguabina arenguriigile antud abile,

([7]) Vaatamata sellele, et laevu aasta jooksul ei kasutatud, tuli neid hooldada ja hallata. Prantsusmaa hinnangu kohaselt olid Prantsuse Polüneesiaga seotud kulud ligi 8,5 miljonit eurot, mis hõlmasid meeskonna (kuigi laevu ei kasutatud, pidid meeskonnad neid korras hoidma), kütuse, tehnilise hoolduse ja sadamamaksudega seotud kulusid.

([8]) EÜT L 380, 31.12.1990, lk 27. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 94/73/EÜ (EÜT L 351, 31.12.1994, lk 10).

erinevalt tegevusabist, kehtestatud ülempiiri. Arenguabi vastavuse hindamiseks ühisturuga kontrollis komisjon, et

— kavandatud abi suhtes kohaldatakse OECD töögrupi 6. lepingut laevade ekspordikrediiti käsitleva OECD kokkuleppe artiklite 6, 7 ja 8 tõlgendamise kohta,

— abi vastaks arenguabi nõuetele ([9]).

(30) Enne abi heakskiitmist kontrollis komisjon selle vastavust arenguabi nõuetele. Abi heakskiitmist käsitlevas otsuses 1999/719/EÜ märgib komisjon:

> *"On selge, et juhul kui matkelaevu ei kasutata Prantsuse Polüneesias, ei aita nad kuidagi kaasa nimetatud piirkonna majandusarengule. Järelikult on oluline kehtestada abi heakskiitmisel tingimus, et neid laevu kasutataks Prantsuse Polüneesias. Prantsusmaa peab kohustuma kasutama neid laevu vähemalt viie aasta jooksul ainult selles piirkonnas. Komisjon otsustas, et abi heakskiitmine on võimalik ainult juhul, kui projekt vastab arenguabi tingimustele."*

(31) Komisjon märkis oma 2003. aasta ametliku uurimismenetluse algatamise protokollis, et Prantsusmaa tunnistas ühe matkelaeva, Pacific Princessi (endine R3), pidevat kasutamist väljaspool Prantsuse Polüneesiat ning teise laeva, Tahitian Princessi (endine R4), kuigi selle kodusadam on Prantsuse Polüneesia pealinn Papeete, kasutamist juhuti väljaspool Prantsuse Polüneesiat.

(32) Lähtuvalt sellest tähelepanekust ja võttes arvesse otsusega 1999/719/EÜ selgesõnaliselt kehtestatud tingimusi ning samuti asjaolu, et mõlemat matkelaeva kasutatakse vähemalt osaliselt väljaspool Prantsuse Polüneesiat, on komisjon arvamusel, et 1999. aasta otsuse tingimused ei ole enam täidetud ning on tekkinud kahtlus riigiabi kuritarvitamise kohta.

(33) Riigiabi kuritarvitamisega seotud menetluse eeskirjad on sätestatud määruse (EÜ) nr 659/1999 artikliga 16. Selles artiklis viidatakse ametliku menetluse tavaeeskirjadele ja abi kuritarvitamise puhul kohaldatavatele menetlustele.

(34) Käesolevas hinnangus keskendutakse seetõttu küsimusele abi kokkusobivusest ühisturuga lähtuvalt otsusest 1999/719/EÜ ja abi vastavusele laevaehitusele antava riigiabi kehtivate eeskirjade arenguabi käsitlevatele sätetele.

Hinnang abi ühisturuga kokkusobivuse kohta

(35) Esiteks märgib komisjon, et on kindlaks tehtud, et matkelaevu ei kasutatud vastavalt otsuse 1999/719/EÜ tingimustele.

(36) Komisjon uurib järgnevalt küsimust, kas 1999. aastal antud abi võiks sellegipoolest kokku sobida ühisturuga, võttes arvesse käesoleva uurimismenetluse käigus täheldatud uusi asjaolusid ja lähtudes esmasest eesmärgist, mis nägi ette Prantsuse Polüneesia majandusarengu edendamist.

(37) Oluline on hinnata ka 11. septembri 2001. aasta terrorismirünnakute mõju Prantsuse Polüneesia majanduse arengule.

11. septembri 2001 mõju

(38) Mitmes riigiabi käsitlevas otsuses ([10]) on komisjon tunnistanud, et 11. septembri 2001. aasta terrorirünnakud on merematkete sektorit mõjutavad erandlikud asjaolud. Sellest lähtuvalt otsustas komisjon arvestada Prantsusmaa ja ECP esitatud argumenti, et nimetatud sündmus oli vääramatu jõud.

(39) Komisjoni arvates on 11. septembri 2001. aasta terrorirünnakutel kahesugune mõju.

(40) Esiteks põhjustasid nad ettevõtja Renaissance Financial pankroti. Kuigi ettevõtjal Renaissance Financial oli juba enne 11. septembrit 2001 finantsraskusi, oli terrorirünnakute mõju arvestatava tähtsusega, sest potentsiaalsed investeerijad loobusid igasugusest toetusest ettevõtjale. Võttes arvesse raskusi uue operaatori leidmisel ning ettevõtja Renaissance Financial pankrotihalduri, omanike, Prantsusmaa ja uue operaatorfirma vahel lahendamist vajavaid keerulisi juriidilisi probleeme, kulus ligikaudu aasta enne, kui matkelaevad taas kasutusele võeti. Seepärast võib asjaolu, et laevu ei kasutatud ligikaudu

([9]) Sama säte on ka määruses (EÜ) nr 1540/98, millega asendati direktiiv 90/684/EMÜ, ja komisjoni raamistikus laevaehitusele antava abi kohta (ELT C 317, 30.12.2003, lk 11), mis jõustus 1. jaanuaril 2004 pärast määruse (EÜ) nr 1540/98 aegumist.

([10]) Otsus ettevõtjaga Meyer Werft Papenburg seotud juhtumi N 843/01 kohta (EÜT C 238, 3.10.2002, lk 10).

aasta jooksul, mis omakorda mõjutas negatiivselt Prantsuse Polüneesia majandusarengut, käsitleda 11. septembri 2001 sündmuste põhjustatud vääramatu jõuna.

(41) Lisaks mõjutasid 11. septembri 2001. aasta sündmused lühemas ja keskmises perspektiivis ühelt poolt matkelaevade operaatoreid, sundides neid klientide hoidmiseks piletite hindu alandama, ja teiselt poolt potentsiaalseid kliente, vähendades nende soovi võtta ette pikki lennureise. Prantsuse Polüneesia asub Ameerika Ühendriikidest ja Euroopast kaugel, seega muutus matkelaevade käigushoidmine selles piirkonnas rahanduslikult keerukamaks. Kui praegu võib täheldada, et nimetatud sündmuse mõju on möödunud, oli see kuni 2003. aastani selgelt tuntav.

(42) Eespool toodud tähelepanekutest lähtuvalt otsustas komisjon, et ajavahemikku, kus laevu terrorirünnakutega seotud asjaolude tõttu ei kasutatud, ei võeta arvesse majandusarengu mõju arvutamisel, millega põhjendatakse abi vajalikkust.

Mõju arengule

(43) Komisjon hindas laevade kasutamise mõju piirkonna arengule ja võrdles seda algselt kavandatuga.

(44) Komisjon on nõus Prantsusmaa taotlusega, et mõlema matkelaeva mõju hinnatakse koos, sest otsuses 1999/719/EÜ antud hinnang oli seotud mõlema laevaga. Lisaks on arengu seisukohalt oluline kogumõju, mitte kummagi laeva kasutamise mõju eraldi.

(45) Siiski ei arva komisjon, et arvesse tuleks võtta laevade kasutamise mõju kõikides arenguabi taotlemiseks kõlblikes piirkondades, sest esialgne otsus oli seotud vaid mõjuga Prantsuse Polüneesia arengule. Arengumõju arvestamine teistes piirkondades või riikides muudaks abi osutamise esialgset eesmärki.

(46) Algses otsuses hindas komisjon abi heaks kiites kahe laeva aastakuludeks 44 miljonit eurot, seega 5 x 44 = 220 miljonit eurot viie aasta jooksul.

(47) Kui jätta arvutustest välja 11. septembri sündmustele järgnenud aasta, mil laevu ei kasutatud, peab algse otsuse tingimustele vastav arengumõju olema järgmine: 4 aastat x 44 miljonit eurot = 176 miljonit eurot. Laevadega seotud kulud Prantsuse Polüneesias on praeguste arvutuste kohaselt 175,5 miljonit eurot, mis vastab ligikaudselt eespool nimetatud summale.

(48) Seega võiks järeldada, et arvestades 11. septembri sündmuste kui vääramatu jõu mõju, on matkelaevade eelnev ja teada olev tulevane arengumõju sarnane algselt kavandatud mõjuga.

(49) Seetõttu arvab komisjon, et abi arengumõju on saavutatud ja et abi osutamise lubamise tingimused on seega täidetud ning abi ei ole seega kuritarvitatud.

VI. JÄRELDUS

(50) Komisjoni arvates on Prantsusmaa seadusvastaselt muutnud kahele matkelaevale antud arenguabi tingimusi ning see on vastuolus asutamislepingu artikli 88 lõikega 3. Siiski, arvestades vääramatu jõu tõttu kaotatud aega, vastab abi algselt Prantsuse Polüneesia arengule seatud eesmärkidele ning on kooskõlas ühisturuga ja eelkõige laevaehituse eeskirjadega arenguabi andmise kohta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Riigiabi, mille Prantsusmaa andis maksusoodustuste vormis arenguabina matkelaevadele Pacific Princess (enne R3) ja Tahitian Princess (enne R4), on kooskõlas ühisturuga asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti e tähenduses.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Prantsuse Vabariigile.

Brüssel, 20. juuli 2005

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Neelie KROES