Decisione della Commissione

del 20 luglio 2005

relativa all'aiuto di Stato cui la Francia ha dato esecuzione a favore di due navi da crociera per lo sviluppo della Polinesia francese

[notificata con il numero C(2005) 2731]

(Il testo in lingua francese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2006/219/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

visto il regolamento (CE) n. 1540/98 del Consiglio, del 29 giugno 1998, relativo agli aiuti alla costruzione navale ([1]),

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni a norma di detti articoli ([2]), e tenuto conto di dette osservazioni,

considerando quanto segue:

I. PROCEDIMENTO

(1) La Commissione ha autorizzato, mediante la decisione 1999/719/CE ([3]), un aiuto allo sviluppo per la costruzione di due navi da crociera, *R3* e *R4*. La Commissione aveva autorizzato l'aiuto a condizione che le navi fossero messe in servizio unicamente nella Polinesia francese per un periodo di almeno cinque anni.

(2) Con lettera del 3 ottobre 2002, la Francia ha informato la Commissione che le autorità francesi avevano accettato che le due navi potessero, in certa misura, essere utilizzate al di fuori della Polinesia francese.

(3) Con lettera del 2 aprile 2003, la Commissione ha informato la Francia della propria decisione di avviare il procedimento ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato nei confronti dell'aiuto in questione.

(4) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([4]). La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni in merito all'aiuto.

(5) La Commissione ha ricevuto osservazioni da parte di un terzo interessato e le ha trasmesse alla Francia che vi ha replicato con lettera del 15 settembre 2003.

(6) La Commissione ha ricevuto dalla Francia altre lettere datate rispettivamente 11 giugno 2003, 13 ottobre 2003, 10 febbraio 2004, 24 marzo 2004, 3 giugno 2004 e 10 maggio 2005.

II. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLA MISURA

(7) Le due navi da crociera quasi identiche *R3* e *R4*, consegnate rispettivamente in maggio e settembre 1999, sono state costruite in Francia, presso il cantiere navale «Chantiers de l'Atlantique». Le due navi potevano beneficiare di un aiuto francese allo sviluppo dato che erano destinate a sostenere il turismo nella Polinesia francese, territorio ammesso a beneficiare di aiuti allo sviluppo in base alle norme OCSE e UE applicabili alla costruzione navale.

(8) I proprietari iniziali delle navi *R3* e *R4* erano investitori privati francesi, che hanno beneficiato di una detrazione fiscale per il loro investimento nelle navi, conformemente ad un regime di aiuti fiscali a favore di investimenti nei dipartimenti e territori francesi di oltremare ([5]) denominata «legge Pons». Nella decisione 1999/719/CE, l'elemento di aiuto era stato stimato pari al 41,6 % del valore delle navi.

(9) Nell'ambito del regime istituito dalla legge Pons, i proprietari di *R3* e *R4* si erano impegnati a cedere in locazione le navi per una cifra interessante all'impresa

([1]) GU L 202 del 18.7.1998, pag. 1.

([2]) GU C 105 dell'1.5.2003, pag. 30.

([3]) GU L 292 del 13.11.1999, pag. 23.

([4]) Cfr. nota 2.

([5]) La legge dell'11 luglio 1986, quale modificata, relativa agli investimenti produttivi nei dipartimenti e territori di oltremare.

Renaissance Financial, cui, dopo cinque anni, le avrebbero vendute a un prezzo inferiore a quello di mercato.

(10) L'aiuto alla società incaricata della gestione delle navi doveva quindi essere concesso per il tramite dei proprietari, sia su base annuale sia sotto forma di un guadagno unico allo scadere del periodo di cinque anni. La condizione, cui era subordinata l'autorizzazione dell'aiuto nella decisione 1999/719/CE, prevedeva che per assicurare la finalità di «sviluppo» dell'aiuto, le navi fossero messe in servizio esclusivamente nella Polinesia francese per almeno cinque anni. Tale condizione è scaduta rispettivamente nel maggio e nel settembre 2004.

(11) Renaissance Financial è fallita nel settembre 2001. Con il consenso dei proprietari (gli investitori privati francesi), l'accordo stipulato tra Renaissance Financial e gli armatori in relazione alle navi *R3* e *R4*, è stato rescisso alla fine del 2001.

(12) I proprietari delle navi dovevano quindi trovare un nuovo operatore. La società P&O Princess Cruises (di seguito «P&O PC») è stata l'unica a presentare un'offerta per le due navi da crociera. Di conseguenza, nell'agosto 2002, i proprietari hanno firmato con P&O PC un accordo in base al quale quest'ultima avrebbe noleggiato le navi per tre anni e in seguito le avrebbe riacquistate. A quell'epoca P&O PC era una società indipendente quotata in borsa, ma nell'aprile 2004 è stata rilevata da Carnival Corporation e scissa in due affiliate (P&O Cruises e Princess Cruises).

(13) La nave da crociera *R3* è stata ribattezzata *Pacific Princess* ed è utilizzata nell'Oceano Pacifico, Australia e Alaska comprese. La nave da crociera *R4* è stata ribattezzata *Tahitian Princess* ed è stazionata a Tahiti, nella Polinesia francese. La nave effettua la maggior parte delle sue crociere tra le isole della Polinesia francese, ma naviga anche in altre regioni, tra cui le Isole Cook e le Isole Samoa. Entrambe le navi sono gestite da Princess Cruises.

(14) Benché, contrariamente alla condizione imposta nella decisione 1999/719/CE, questi nuovi accordi prevedessero l'utilizzazione delle navi da crociera al di fuori della Polinesia francese, le autorità fiscali francesi hanno autorizzato tale soluzione decidendo che le agevolazioni fiscali accordate in virtù della legge Pons potessero essere mantenute.

(15) Ai sensi dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE [6], la Commissione può, nei casi di aiuti attuati in modo abusivo, avviare il procedimento di indagine formale. La Commissione ha informato la Francia di tale possibilità con lettera del 18 ottobre 2002, ma la Francia non ha reagito.

(16) Tenuto conto delle chiare condizioni imposte dalla Commissione nella decisione 1999/719/CE e del fatto che è emerso che le due navi da crociera erano almeno parzialmente utilizzate al di fuori della Polinesia francese, la Commissione ha ritenuto, nella decisione di avvio del procedimento formale di indagine, che la condizione enunciata nella sua decisione del 1999 non fosse più soddisfatta, il che l'ha indotta a supporre un'eventuale applicazione abusiva dell'aiuto di Stato.

III. OSSERVAZIONI COMUNICATE DAGLI INTERESSATI

(17) La società per azioni European Corporate Partners (ECP), comproprietario della nave da crociera *R3*, ha presentato osservazioni con lettera del 16 luglio 2003. ECP ritiene che, malgrado il cambiamento intervenuto nell'utilizzazione delle navi, continuino ad essere soddisfatte le condizioni cui ne era subordinata la gestione. Princess Cruises si è impegnata ad autorizzare spese locali ammontanti a 4 milioni di dollari USA per sviluppare il turismo e ad impiegare, nella misura del possibile, manodopera locale. La Polinesia francese ne trarrà, secondo ECP, un vantaggio finanziario annuo ammontante a 30 milioni di EUR. ECP ha inoltre dichiarato che Princess Cruises copre un segmento di mercato superiore a quello nel quale operava Renaissance Financial, il che dovrebbe consentire un aumento delle spese locali. ECP sostiene inoltre che occorre applicare un fattore moltiplicatore di 2,5 per misurare l'effetto positivo totale per la Polinesia francese. Infine, per quanto concerne la componente sviluppo, ECP sottolinea che per stimare l'effetto di sviluppo globale delle navi da crociera, occorre tener conto delle spese effettuate al di fuori della Polinesia francese, in regioni che sono, del pari, ammesse a beneficiare di aiuti allo sviluppo.

(18) ECP sostiene infine che è per una ragione di forza maggiore (avvenimenti dell'11 settembre 2001) che è stato necessario cambiare operatore e modificare le condizioni di gestione delle navi. Infine essa considera che il principio di proporzionalità dovrebbe permettere alla Commissione di concludere che la soluzione trovata con P&O PC era la migliore, viste le difficili circostanze.

IV. OSSERVAZIONI DELLA FRANCIA

(19) La Francia ritiene, sostanzialmente, che le condizioni imposte nella decisione 1999/719/CE siano rispettate anche nel contesto della nuova utilizzazione delle navi, dato che l'effetto di sviluppo, per la Polinesia francese in particolare e per altre regioni ammesse a beneficiare di aiuti allo sviluppo in generale, è conforme agli obiettivi fondamentali della decisione. La Francia ritiene inoltre che sia essenziale, benché si differenzino ormai per utilizzazione, che le due navi da crociera formino oggetto di una valutazione comune.

[6] GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1. Regolamento modificato dall'atto di adesione del 2003.

(20) La Francia giustifica inoltre il fatto di aver autorizzato la nuova utilizzazione delle navi in base ai seguenti argomenti.

(21) Il numero di scali in zone ammesse a beneficiare di aiuti allo sviluppo è globalmente identico a quello che era nel contesto della utilizzazione prevista inizialmente.

(22) L'effetto di sviluppo totale prodotto nel quadro della nuova utilizzazione è molto simile a quello che era stato previsto all'origine per la Polinesia francese.

(23) La perdita di effetti di sviluppo derivante dall'anno di inutilizzazione delle navi in seguito al fallimento di Renaissance Financial non deve essere obbligatoriamente compensata da una proroga delle condizioni relative all'utilizzazione delle navi, dato che il fallimento era connesso ad una ragione di forza maggiore (gli attentati terroristici dell'11 settembre 2001).

(24) Per compensare in certo qual modo il tempo perduto durante il lungo periodo di immobilizzazione delle navi, la Francia ha imposto una proroga dell'obbligo di utilizzazione delle due navi, rispettivamente di quattro e di cinque mesi, fino a metà del 2005, condizione che è stata accettata dal proprietario.

(25) Princess Cruises ha deciso di continuare ad utilizzare almeno una delle navi nella Polinesia francese fino all'aprile 2006 ed è attualmente in contatto con il governo della Polinesia francese per una nuova proroga della sua presenza in loco.

(26) Nelle sue ulteriori comunicazioni, la Francia stima le spese connesse alla gestione delle due navi in regioni ammesse a beneficiare di aiuti allo sviluppo pari a 28,9 milioni di EUR all'anno, di cui il 78 %, ossia 22,5 milioni di EUR all'anno, nella Polinesia francese. Le spese totali generate nella Polinesia francese dalla nuova utilizzazione delle navi da crociera ammonterebbero quindi a 175,5 milioni di EUR (cfr. tabella).

Tabella

Stima delle spese connesse alle navi *Pacific Princess* (ex *R3*) e *Tahitian Princess* (ex *R4*) nella Polinesia francese

(in milioni di EUR)

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

(27) Infine la Francia condivide le osservazioni presentate da ECP.

V. VALUTAZIONE

Base giuridica della valutazione

(28) L'articolo 87, paragrafo 1, del trattato dichiara incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidono sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza a meno che non rientrino nel campo di applicazione delle deroghe disposte dall'articolo 87, paragrafi 2 e 3, del trattato.

(29) Per quanto concerne l'articolo 87, paragrafo 3, del trattato, il Consiglio ha adottato la direttiva 90/684/CEE, del 21 dicembre 1990, relativa agli aiuti alla costruzione navale ([8]), in base alla quale era stato inizialmente notificato e autorizzato l'aiuto di cui trattasi. In virtù dell'articolo 4, paragrafo 7, di detta direttiva, gli aiuti concessi come aiuti allo sviluppo ad un paese in via di sviluppo non sono soggetti al massimale applicabile agli

([7]) Benché le navi non siano state utilizzate durante un intero anno, la loro manutenzione è proseguita ad un costo, secondo la Francia, di circa 8,5 milioni di EUR di spese locali nella Polinesia francese, sotto forma di spese per l'equipaggio (anche se è ferma la nave ha bisogno di un equipaggio per poter continuare ad essere idonea a navigare), di carburante, manutenzione tecnica, spese portuali, ecc.

([8]) GU L 380 del 31.12.1990, pag. 27. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 94/73/CE (GU L 351 del 31.12.1994, pag. 10).

aiuti al funzionamento. Per valutare la compatibilità dell'aiuto allo sviluppo con il mercato comune, la Commissione:

— verifica che l'aiuto soddisfi le condizioni stabilite dal gruppo di lavoro n. 6 dell'OCSE nell'accordo concernente l'interpretazione degli articoli 6, 7 e 8 dell'accordo sui crediti alle esportazioni di navi,

— verifica la specifica finalità di «sviluppo» dell'aiuto previsto ([9]).

(30) Per autorizzare l'aiuto, la Commissione ha quindi verificato la componente «sviluppo». Nella decisione 1999/719/CE di autorizzazione dell'aiuto, la Commissione ha affermato quanto segue:

> *«È evidente che se le navi non sono gestite nella Polinesia francese non produrranno alcuno sviluppo economico in questo territorio. Di conseguenza è essenziale che l'aiuto sia legato alla condizione che queste navi siano messe in servizio nella Polinesia francese. La Francia si è impegnata affinché siano gestite esclusivamente in questo territorio per almeno cinque anni. La Commissione ha deciso di subordinare l'approvazione dell'aiuto a questa condizione affinché la finalità di "sviluppo" del progetto non sia rimessa in discussione.»*

(31) Nella sua decisione del 2003 di avviare il procedimento di indagine formale, la Commissione ha osservato che la Francia aveva ammesso che una delle navi, la *Pacific Princess*, ex *R3*, operava in maniera permanente al di fuori della Polinesia francese e che l'altra, la *Tahitian Princess*, ex *R4*, pur essendo stazionata a Papeete, capoluogo della Polinesia francese, era del pari occasionalmente utilizzata in regioni che non fanno parte della Polinesia francese.

(32) Sulla base di tale osservazione, tenuto conto delle chiare condizioni imposte dalla Commissione nella decisione 1999/719/CE, nonché del fatto che le due navi erano almeno parzialmente utilizzate al di fuori della Polinesia francese, la Commissione ha considerato che la condizione imposta nella sua decisione del 1999 non fosse più rispettata, ragione per cui supponeva un'eventuale applicazione abusiva dell'aiuto di Stato.

(33) Le regole relative all'applicazione abusiva di un aiuto di Stato sono enunciate all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 659/1999, il quale fa riferimento alle regole normali concernenti la procedura formale di indagine e alle procedure applicabili agli aiuti illegali.

(34) Di conseguenza, la presente valutazione verterà sulla compatibilità dell'aiuto con il mercato comune, sulla base della decisione 1999/719/CE e delle disposizioni relative agli aiuti allo sviluppo contenute nelle norme sugli aiuti di Stato applicabili alla costruzione navale.

Valutazione della compatibilità dell'aiuto

(35) Innanzitutto, la Commissione osserva che è accertato che le navi in questione non sono mai state utilizzate conformemente alla decisione 1999/719/CE.

(36) La Commissione esaminerà quindi se l'aiuto accordato nel 1999 possa ciononostante essere considerato compatibile con il mercato comune alla luce dei fatti nuovi constatati nel quadro della presente indagine e sulla base dell'obiettivo iniziale di detto aiuto, ossia l'effetto di sviluppo economico particolare nella Polinesia francese.

(37) I due principali aspetti da valutare sono l'incidenza degli attentati terroristici dell'11 settembre 2001 e l'effetto di sviluppo economico particolare nella Polinesia francese.

Effetti dell'11 settembre 2001

(38) In numerose decisioni in materia di aiuti di Stato ([10]), la Commissione ha riconosciuto che gli attentati terroristici dell'11 settembre 2001 dovevano essere considerati come circostanze eccezionali per il settore delle crociere marittime. La Commissione ritiene quindi di poter accettare l'argomento invocato dalla Francia e da ECP secondo il quale detti avvenimenti hanno creato una situazione di forza maggiore.

(39) La Commissione ritiene che, nella fattispecie, gli attentati terroristici dell'11 settembre 2001 abbiano avuto un duplice impatto.

(40) Innanzitutto, hanno contribuito al fallimento di Renaissance Financial. Pur essendo vero che Renaissance Financial incontrava già difficoltà finanziarie prima dell'11 settembre 2001, gli attentati terroristici, data la loro incidenza sul mercato delle crociere, sono stati determinanti, in quanto i potenziali investitori hanno ritirato ogni sostegno alla società. Tenuto conto delle difficoltà incontrate per trovare un nuovo operatore interessato nonché della complessità dei problemi giuridici che dovevano essere risolti tra l'amministratore di Renaissance Financial, i proprietari, il governo francese e il nuovo operatore, è trascorso quasi un anno prima che le navi potessero essere rimesse in servizio. Di conseguenza, il fatto che le navi non siano state utilizzate per quasi un anno e la perdita di sviluppo che

([9]) La stessa disposizione figura nel regolamento (CE) n. 1540/98, che ha sostituito la direttiva 90/684/CEE, e nella disciplina degli aiuti alla costruzione navale della Commissione (GU C 317 del 30.12.2003, pag. 11), che si applica dal 1º gennaio 2004, essendo scaduto il regolamento (CE) n. 1540/98.

([10]) In particolare la decisione nel caso N 843/01 concernente Meyer Werft Papenburg (GU C 238 del 3.10.2002, pag. 10).

ne è conseguita per la Polinesia francese possono essere messi in relazione con la situazione di forza maggiore, creata dagli avvenimenti dell'11 settembre 2001.

(41) L'11 settembre 2001, come secondo effetto, ha influito nel breve e medio periodo sull'industria delle crociere, da un lato obbligando le società a ridurre i prezzi per mantenere la clientela e, dall'altro, rendendo i potenziali clienti meno inclini a viaggiare in aereo su lunghe distanze. Data la lontananza della Polinesia francese dagli Stati Uniti e dall'Europa, era diventato più difficile, da un punto di vista finanziario, gestirvi navi da crociera. Tale effetto attualmente può essere considerato superato, ma è stato evidente fino al 2003.

(42) Sulla base delle osservazioni di cui sopra, la Commissione ritiene che il periodo di immobilizzo delle navi imputabile alle circostanze connesse agli attentati terroristici non debba essere compensato e possa quindi essere detratto dall'effetto di sviluppo richiesto per giustificare l'aiuto.

Effetti di sviluppo

(43) La Commissione ha valutato gli effetti di sviluppo dell'utilizzazione delle navi e li ha raffrontati a quanto era stato previsto inizialmente.

(44) La Commissione accoglie la richiesta della Francia, secondo la quale gli effetti di sviluppo delle due navi da crociera dovrebbero essere valutati congiuntamente dal momento che le due navi hanno formato oggetto di una valutazione comune nella decisione 1999/719/CE. Inoltre, sotto il profilo dello sviluppo, è importante l'effetto totale e non la questione di stabilire a quale delle due navi sia imputabile.

(45) Tuttavia la Commissione non ritiene che si debba tener conto degli effetti di sviluppo in tutte le regioni ammesse a beneficiare di un aiuto allo sviluppo, dal momento che la decisione iniziale riguardava unicamente gli effetti di sviluppo nella Polinesia francese. Il fatto di prendere in considerazione effetti in altre regioni o paesi equivarrebbe a modificare l'obiettivo inizialmente assegnato all'aiuto.

(46) Nella sua decisione iniziale, la Commissione aveva basato l'autorizzazione dell'aiuto su spese annue stimate pari a circa 44 milioni di EUR per le due navi, ossia cinque volte 44 = 220 milioni di EUR per un periodo di cinque anni.

(47) Se si deduce il tempo perso in seguito agli avvenimenti dell'11 settembre 2001 (un anno), gli effetti di sviluppo che sarebbero necessari perché la decisione finale sia rispettata sarebbero i seguenti: 4 anni x 44 = 176 milioni di EUR. Le spese generate nella Polinesia francese dalla gestione delle navi, calcolate attualmente pari a 175,5 milioni di EUR, equivalgono praticamente a tale importo.

(48) Si può pertanto concludere che tenuto conto della situazione di forza maggiore creata dagli attentati dell'11 settembre 2001, le navi abbiano generato, nel quadro della loro gestione passata e futura attualmente nota, un effetto di sviluppo analogo a quello previsto inizialmente.

(49) La Commissione considera pertanto che l'effetto di sviluppo particolare dell'aiuto è garantito, che le condizioni di autorizzazione dell'aiuto sono quindi rispettate e che, di conseguenza, l'aiuto non forma oggetto di applicazione abusiva.

VI. **CONCLUSIONE**

(50) La Commissione constata che la Francia ha modificato illegalmente le condizioni applicabili all'aiuto allo sviluppo autorizzato a favore della costruzione di due navi da crociera, in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato. Tuttavia, dato che gli effetti di sviluppo per la Polinesia francese, tenuto conto del tempo perso per ragioni di forza maggiore, equivalgono a ciò che era stato previsto inizialmente, l'aiuto è compatibile con il mercato comune e in particolare con le regole applicabili all'aiuto allo sviluppo a favore del settore della costruzione navale,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto di Stato, cui la Francia ha dato esecuzione a titolo di aiuto allo sviluppo per la costruzione delle navi da crociera Pacific Princess (ex *R3*) e Tahitian Princess (ex *R4*), sotto forma di sgravi fiscali, è compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera e), del trattato.

Articolo 2

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 20 luglio 2005.

Per la Commissione
Neelie KROES
Membro della Commissione