ODLOČBA KOMISIJE

z dne 20. julija 2005

o državni pomoči Francije za dve potniški ladji za križarjenja za razvoj Francoske Polinezije

(notificirano pod dokumentarno številko C(2005) 2731)

(Besedilo v francoskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2006/219/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti prvega pododstavka člena 88(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (ES) št. 1540/98 z dne 29. junija 1998 o pomoči ladjedelništvu ([1]),

po pozivu vsem zainteresiranim strankam, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi členi ([2]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

I. POSTOPEK

(1) Komisija je z Odločbo 1999/719/ES ([3]) odobrila pomoč za razvoj za gradnjo dveh potniških ladij, in sicer *R3* in *R4*. Ta pomoč je bila odobrena ob pogoju, da bosta potniški ladji najmanj pet let v uporabi izključno v Francoski Polineziji.

(2) Z dopisom z dne 3. oktobra 2002 je Francija obvestila Komisijo, da so francoski organi sprejeli, da se lahko obe potniški ladji v določenem obsegu uporabljata zunaj Francoske Polinezije.

(3) Z dopisom z dne 2. aprila 2003 je Komisija obvestila Francijo o svoji odločitvi, da bo sprožila postopek v skladu s členom 88(2) Pogodbe proti zadevni pomoči.

(4) Sklep Komisije, da bo sprožila formalni postopek preiskave, je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ([4]) ([4]) . Komisija je pozvala vse zainteresirane stranke, da predložijo svoje pripombe o pomoči.

(5) Komisija je prejela pripombe od ene zainteresirane stranke. Poslala jih je Franciji, da o njih pove svoje mnenje. Francija je svoje pripombe predložila z dopisom z dne 15. septembra 2003.

(6) Komisija je od Francije prejela druge dopise z dne 11. junija 2003, 13. oktobra 2003, 10. februarja 2004, 24. marca 2004, 3. junija 2004 in 10. maja 2005.

II. PODROBEN OPIS UKREPA

(7) Dve skoraj enaki potniški ladji za križarjenja, *R3* in *R4*, ki sta bili dobavljeni maja oziroma septembra 1999, je zgradilo podjetje Chantiers de l'Atlantique s sedežem v Franciji. Bili sta upravičeni do francoske pomoči za razvoj, ker sta bili namenjeni podpori turizma v Francoski Polineziji, na ozemlju, upravičenem do pomoči za razvoj v skladu s predpisi Organizacije za gospodarsko sodelovanje in razvoj (OECD) in Skupnosti, ki veljajo za ladjedelništvo.

(8) Prvotna lastnika potniških ladij *R3* in *R4* sta bila zasebna francoska vlagatelja. Izkoristila sta davčno olajšavo zaradi svoje naložbe v potniški ladji v skladu s programom davčnih pomoči za naložbe v francoskih čezmorskih departmajih in ozemljih ([5]), imenovanim „Loi Pons". V Odločbi 1999/719/ES je bilo ocenjeno, da znaša element pomoči 41,6 % vrednosti potniških ladij.

(9) V okviru programa, uvedenega z zakonom Pons, sta se lastnika potniških ladij *R3* in *R4* zavezala, da bosta ladji za pet let dala v najem podjetju Renaissance Financial po

([1]) UL L 202, 18.7.1998, str. 1.

([2]) UL C 105, 1.5.2003, str. 30.

([3]) UL L 292, 13.11.1999, str. 23.

([4]) Glej opombo 2.

([5]) Spremenjeni zakon z dne 11. julija 1986 o produktivnih naložbah v čezmorskih departmajih in ozemljih.

ugodni ceni in da mu ju bosta po preteku teh petih let prodala za nižjo ceno od tržne.

(10) Pomoč najemniku bi se torej morala dodeliti prek lastnikov, hkrati na letni osnovi in v obliki enkratnega dobitka po preteku petih let. Pogoj, ki je bil v Odločbi 1999/719/ES določen za odobritev pomoči, je bil, da se morata potniški ladji za zagotovitev „razvojne“ vsebine pomoči najmanj pet let uporabljati izključno v Francoski Polineziji. Ta pogoj v zvezi z uporabo potniških ladij je prenehal veljati maja oziroma septembra 2004.

(11) Podjetje Renaissance Financial je šlo v stečaj septembra 2001. V soglasju z lastnikoma (zasebnima francoskima vlagateljema) je bila pogodba med podjetjem Renaissance Financial in ladjarji v zvezi s potniškima ladjama *R3* in *R4* prekinjena konec leta 2001.

(12) Lastnika potniških ladij sta morala tako najti novega najemnika. Ponudbo za obe potniški ladji je predložilo samo podjetje P & O Princess Cruises (v nadaljnjem besedilu „P & O PC“). Tako sta lastnika avgusta 2002 podpisala pogodbo s podjetjem P & O PC, v kateri je bilo določeno, da bo to podjetje potniški ladji najelo za tri leta in ju nato odkupilo. P & O PC je bil tedaj neodvisna delniška družba, vendar pa jo je aprila 2004 prevzel Carnival Corporation in jo razdelil v dve hčerinski družbi (P & O Cruises in Princess Cruises).

(13) Potniška ladja *R3* je bila preimenovana v *Pacific Princess* in se je uporabljala na celotnem območju Tihega oceana, vključno v Avstraliji in na Aljaski. Potniška ladja *R4* je bila preimenovana v *Tahitian Princess* in ima bazo na Tahitiju v Francoski Polineziji. Večino križarjenj opravlja med otoki Francoske Polinezije, pluje pa tudi po drugih območjih, kot so Cookovi otoki in otoki Samoa. Potniški ladji uporablja družba Princess Cruises.

(14) Ne glede na dejstvo, da so v nasprotju s pogojem, določenim v Odločbi 1999/719/ES, te nove ureditve predvidevale uporabo potniških ladij zunaj Francoske Polinezije, so francoski davčni organi to rešitev odobrili in odločili, da se lahko obdržijo finančne ugodnosti, dodeljene v skladu z zakonom Loi Pons.

(15) Na podlagi člena 16 Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES [6] lahko Komisija v primeru zlorabe pomoči sproži formalni postopek preiskave. Komisija je o tej možnosti Francijo obvestila v svojem dopisu z dne 18. oktobra 2002, vendar pa se Francija ni odzvala.

(16) Ob upoštevanju jasnih pogojev, ki jih je Komisija določila v Odločbi 1999/719/ES, in dejstva, da se je izkazalo, da sta se obe potniški ladji vsaj delno uporabljali zunaj Francoske Polinezije, je Komisija v svojem sklepu, da bo sprožila formalni postopek preiskave, menila, da pogoj, naveden v njeni odločbi iz leta 1999, ni bil več izpolnjen, zaradi česar je začela domnevati, da gre za morebitno zlorabo državne pomoči.

III. PRIPOMBE, KI SO JIH SPOROČILE ZAINTERESIRANE STRANKE

(17) Družba European Corporate Partners (ECP), delniška družba in članica skupnega lastništva potniške ladje *R3*, je pripombe sporočila z dopisom z dne 16. julija 2003. Družba ECP meni, da so kljub spremembi uporabe potniških ladij pogoji, ki veljajo za njihovo obratovanje, še vedno izpolnjeni. Družba Princess Cruises se je zavezala, da bo 4 milijone ameriških dolarjev lokalnih izdatkov dodelila za razvoj turizma in v okviru možnosti zaposlila lokalno delovno silo. Francoska Polinezija bo po mnenju družbe ECP imela letno finančno korist v višini 30 milijonov EUR. ECP je tudi izjavil, da Princess Cruises cilja na višji tržni segment od segmenta, na katerem je deloval Renaissance Financial, zaradi česar bi se morali povečati lokalni izdatki. ECP prav tako trdi, da bi bilo treba uporabiti množitelj 2,5 za izračun skupnega pozitivnega vpliva za Francosko Polinezijo. Ne nazadnje ECP v zvezi z razvojnim elementom poudarja, da bi bilo treba izdatke zunaj Francoske Polinezije na območjih, ki so tudi upravičena do pomoči za razvoj, prav tako upoštevati pri oceni vpliva potniških ladij na skupni razvoj.

(18) ECP poudarja tudi, da je bilo treba zaradi višje sile (dogodki 11. septembra 2001) zamenjati najemnika in spremeniti pogoje uporabe potniških ladij. Družba meni tudi, da bi moralo načelo sorazmernosti Komisijo pripeljati do ugotovitve, da je bila rešitev, ki se je našla skupaj s P & O PC, najboljša mogoča glede na težke okoliščine.

IV. PRIPOMBE FRANCIJE

(19) Francija meni, da so v bistvu pogoji, ki jih določa Odločba 1999/719/ES, izpolnjeni tudi z vidika nove uporabe potniških ladij, ker je vpliv na razvoj, zlasti za Francosko Polinezijo in za druga območja, upravičena do pomoči za razvoj, na splošno, v skladu z osnovnimi cilji odločbe. Prav tako meni, da je nujno, da se obe potniški ladji, čeprav se odslej različno uporabljata, ocenita skupaj.

[6] UL L 83, 27.3.1999, str. 1. Uredba, kakor je bila spremenjena z Aktom o pristopu iz leta 2003.

(20) Francija poleg tega dejstvo, da je odobrila novo uporabo potniških ladij, utemeljuje z naslednjimi argumenti.

(21) Število pristanišč na območjih, upravičenih do pomoči za razvoj, je v celoti enako, kot je bilo v okviru prvotno predvidene uporabe.

(22) Vpliv na skupni razvoj, ki je nastal v okviru nove uporabe, je zelo podoben vplivu, ki je bil prvotno predviden za Francosko Polinezijo.

(23) Izgubo razvojnih učinkov zaradi tega, ker potniški ladji eno leto nista obratovali zaradi stečaja podjetja Renaissance Financial, ni treba nujno nadomestiti s podaljšanjem pogojev v zvezi z uporabo potniških ladij, saj je bil stečaj povezan z višjo silo (teroristični napadi 11. septembra 2001).

(24) Da bi v določeni meri nadomestili izgubljeni čas v obdobju, ko potniški ladji nista obratovali, je Francija podaljšala obveznost uporabe obeh ladij za štiri oziroma pet mesecev do sredine leta 2005, ta pogoj pa je lastnik sprejel.

(25) Družba Princess Cruises se je odločila, da bo še naprej uporabljala vsaj eno potniško ladjo v Francoski Polineziji do aprila 2006, trenutno pa potekajo pogajanja z vlado Francoske Polinezije glede novega podaljšanja njene prisotnosti na območju.

(26) Francija v svojih poznejših sporočilih ocenjuje, da znašajo izdatki, ki sta jih ustvarili obe potniški ladji na območjih, ki bi lahko bila upravičena do pomoči za razvoj, 28,9 milijona EUR na leto, od tega 78 % ali 22,5 milijona EUR na leto v Francoski Polineziji. Skupni izdatki, ki so v Francoski Polineziji nastali zaradi nove uporabe potniških ladij, naj bi torej znašali 175,5 milijona EUR (glej tabelo).

Tabela

Ocena izdatkov, povezanih s potniškima ladjama *Pacific Princess* (nekdanja *R3*) in *Tahitian Princess* (nekdanja *R4*) v Francoski Polineziji

(v milijonih EUR)

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

(27) Na koncu se Francija strinja s pripombami, ki jih je dal ECP.

V. PRESOJA

Pravna podlaga presoje

(28) Na podlagi člena 87(1) Pogodbe je pomoč, ki jo nekaterim podjetjem dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco, nezdružljiva s skupnim trgom, če prizadene trgovino med državami članicami, razen če ne izhaja iz področja uporabe odstopanj iz člena 87(2) in (3) Pogodbe.

(29) V zvezi s členom 87(3) Pogodbe je Svet sprejel Direktivo 90/684/EGS z dne 21. decembra 1990 o pomoči ladjedelništvu ([8]), v skladu s katero je bila ta pomoč prvotno priglašena in odobrena. Na podlagi člena 4(7) navedene direktive za pomoči, dodeljene kot pomoči za razvoj državi v razvoju, ne velja zgornja meja, ki se

([7]) Čeprav ladji eno leto nista obratovali, sta bili vzdrževani in sta po podatkih Francije povzročili okoli 8,5 milijona EUR lokalnih izdatkov v Francoski Polineziji v obliki izdatkov za posadko (čeprav ladja ne obratuje, mora imeti posadko, da jo vzdržuje), gorivo, tehnično vzdrževanje, pristaniške dajatve itd.

([8]) UL L 380, 31.12.1990, str. 27. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 94/73/ES (UL L 351, 31.12.1994, str. 10).

uporablja za pomoči za tekoče poslovanje. Da bi presodila združljivost pomoči za razvoj s skupnim trgom, Komisija:

— preveri, ali predvidena pomoč spada na področje uporabe sporazuma Delovne skupine št. 6 Organizacije za gospodarsko sodelovanje in razvoj (OECD) glede razlage členov 6, 7 in 8 Sporazuma OECD o izvoznih kreditih za ladje,

— preveri poseben „razvojni“ element predvidene pomoči ([9]).

(30) Da bi Komisija odobrila pomoč, je torej preverila „razvojni“ element te pomoči. V svoji Odločbi 1999/719/ES o odobritvi pomoči Komisija navaja:

„Jasno je, da če se potniški ladji ne uporabljata v Francoski Polineziji, ne bosta temu ozemlju prinesli nobenega gospodarskega razvoja. Zato je nujno, da mora biti pomoč povezana s pogojem, da se ti ladji uporabljata v Francoski Polineziji. Francija se je zavezala, da se bosta najmanj pet let uporabljali izključno na tem ozemlju. Komisija se je odločila, da bo odobritev pomoči podredila temu pogoju, da ne bi bila ogrožena ‚razvojna‘ vsebina projekta.“

(31) Komisija je v svojem sklepu o sprožitvi formalnega postopka preiskave iz leta 2003 navedla, da je Francija sprejela, da se bo ena od potniških ladij, *Pacific Princess*, nekdanja *R3*, trajno uporabljala zunaj Francoske Polinezije, druga ladja, *Tahitian Princess*, nekdanja *R4*, pa se bo, čeprav ima bazo v glavnem mestu Francoske Polinezije Papeete, občasno prav tako uporabljala na območjih, ki niso del Francoske Polinezije.

(32) Na podlagi te pripombe in ob upoštevanju jasnih pogojev, ki jih je Komisija določila v svoji Odločbi 1999/719/ES, ter dejstva, da sta se obe potniški ladji vsaj delno uporabljali zunaj Francoske Polinezije, je Komisija menila, da pogoj, naveden v njeni odločbi iz leta 1999, ni bil več izpolnjen, zaradi česar je bila prisiljena domnevati, da gre za morebitno zlorabo državne pomoči.

(33) Pravila o zlorabi državne pomoči so navedena v členu 16 Uredbe (ES) št. 659/1999. Ta člen se prav tako sklicuje na običajna pravila o formalnem postopku preiskave in postopkih, ki se uporabljajo za nezakonite pomoči.

([9]) Isto določbo najdemo v Uredbi (ES) št. 1540/98, ki je nadomestila Direktivo 90/684/EGS, in v okviru Komisije o pomoči ladjedelništvu (UL C 317, 30.12.2003, str. 11), ki se uporablja od 1. januarja 2004 naprej po preteku veljavnosti Uredbe (ES) št. 1540/98.

(34) Zato bo ta presoja posvečena vprašanju, ali je lahko pomoč na podlagi Odločbe 1999/719/ES in določb o pomoči za razvoj, navedenih v pravilih o državni pomoči, ki urejajo ladjedelništvo, združljiva s skupnim trgom.

Presoja združljivosti pomoči

(35) Komisija najprej navaja svojo ugotovitev, da se potniški ladji nista uporabljali v skladu z Odločbo 1999/719/ES.

(36) Zato bo preučila, ali se lahko pomoč, ki je bila dodeljena leta 1999, vseeno šteje za združljivo s skupnim trgom ob upoštevanju novih dejstev, ugotovljenih v okviru te preiskave in na podlagi prvotnega cilja navedene pomoči, in sicer posebnega vpliva na gospodarski razvoj Francoske Polinezije.

(37) Dva glavna vidika, ki ju je treba oceniti, so posledice terorističnih napadov 11. septembra 2001 in poseben vpliv na gospodarski razvoj Francoske Polinezije.

Vplivi 11. septembra 2001

(38) Komisija je v več odločbah o državni pomoči ([10]) priznala, da bi bilo treba teroristične napade 11. septembra 2001 obravnavati kot izjemne okoliščine za sektor križarjenj po morju. Komisija zato sprejema argument Francije in družbe ECP, da so ti dogodki povzročili stanje višje sile.

(39) Komisija meni, da so v zadevnem primeru imeli teroristični napadi 11. septembra 2001 dvojni vpliv.

(40) Prvič, prispevali so k stečaju podjetja Renaissance Financial. Čeprav je res, da je Renaissance Financial imel finančne težave že pred 11. septembrom 2001, so bili teroristični napadi s svojim vplivom na trg križarjenj odločilni, saj so morebitni vlagatelji umaknili vso podporo podjetju. Ob upoštevanju težav, ki so nastale pri iskanju novega zainteresiranega najemnika, in zapletenih pravnih težav, ki jih je bilo treba rešiti med stečajnim upraviteljem podjetja Renaissance Financial, lastnikoma, francosko vlado in novim najemnikom, je minilo skoraj leto, da sta potniški ladji začeli ponovno obratovati. Zato se dejstvo, da potniški ladji skoraj leto

([10]) Zlasti odločba v zadevi N 843/01 v zvezi z Meyer Werft Papenburg (UL C 238, 3.10.2002, str. 10).

nista obratovali, in posledična izguba učinkov na razvoj Francoske Polinezije lahko povežeta s stanjem višje sile, ki so ga ustvarili dogodki 11. septembra 2001.

(41) Druga posledica 11. septembra 2001 je bila, da je kratko- in srednjeročno vplival na dejavnost križarjenj, saj je na eni strani družbe prisilil k znižanju cen, da so lahko obdržale stranke, na drugi strani pa so morebitne stranke bile manj pripravljene potovati z letali na dolge razdalje. Ker leži Francoska Polinezija daleč od Združenih držav in Evrope, je s finančnega vidika tam postalo težje gospodariti z ladjami za križarjenje. Če lahko ta vpliv sedaj štejemo za preteklost, je bil očiten do leta 2003.

(42) Na podlagi pripomb, navedenih zgoraj, Komisija meni, da obdobje, ko potniški ladji nista obratovali in ki ga lahko pripišemo okoliščinam, povezanim s terorističnimi napadi, ni treba nadomestiti in se zato lahko odšteje od zahtevanega vpliva na razvoj za utemeljitev pomoči.

Vpliv na razvoj

(43) Komisija je ocenila vplive uporabe ladij na razvoj in jih primerjala s tistim, kar je bilo prvotno načrtovano.

(44) Komisija sprejema zahtevo Francije, po kateri bi bilo treba vplive obeh potniških ladij na razvoj oceniti skupaj, saj sta bili obe ladji predmet skupne presoje v Odločbi 1999/719/ES. Poleg tega je z vidika razvoja pomemben skupni vpliv in ne vprašanje, kateri ladji ga lahko pripišemo.

(45) Kljub temu pa Komisija ni mnenja, da bi bilo treba upoštevati razvojne učinke na vseh območjih, ki so lahko upravičena do pomoči za razvoj, glede na to, da se je prvotna odločba nanašala samo na razvojne učinke v Francoski Polineziji. Dejstvo, da se upoštevajo vplivi na drugih območjih ali državah, bi povzročilo spremembo prvotnega cilja, dodeljenega pomoči.

(46) Komisija je v prvotni odločbi svojo odobritev pomoči temeljila na ocenjenih letnih izdatkih v višini približno 44 milijonov EUR za obe potniški ladji, kar je 5 x 44 = 220 milijonov EUR za obdobje petih let.

(47) Če odštejemo izgubljeni čas po dogodkih 11. septembra (eno leto), bi vplivi na razvoj, ki bi bili potrebni, da bi bila prvotna odločba izpolnjena, naslednji: 4 leta x 44 = 176 milijonov EUR. Izdatki, ki jih je v Francoski Polineziji prinesla uporaba ladij in so trenutno izračunani na 175,5 milijona EUR, so praktično enaki temu znesku.

(48) Zato lahko sklenemo, da bosta potniški ladji ob upoštevanju stanja višje sile, ki so ga ustvarili napadi 11. septembra 2001, s svojo preteklo in trenutno znano uporabo v prihodnosti imeli podoben vpliv na razvoj, kot je bilo pričakovano na začetku.

(49) Komisija zato meni, da je poseben razvojni učinek pomoči zajamčen, da so torej pogoji za odobritev pomoči izpolnjeni in da potemtakem pomoč ni bila zlorabljena.

VI. **SKLEP**

(50) Komisija ugotavlja, da je Francija s kršitvijo člena 88(3) Pogodbe nezakonito spremenila pogoje, ki veljajo za pomoč za razvoj, odobreno za gradnjo dveh potniških ladij. Vseeno pa je glede na to, da so vplivi na razvoj Francoske Polinezije ob upoštevanju izgubljenega časa zaradi višje sile enaki, kot je bilo pričakovano na začetku, pomoč združljiva s skupnim trgom in zlasti s pravili, ki urejajo pomoči za razvoj v sektorju ladjedelništva –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

Državna pomoč Francije kot pomoč za razvoj za gradnjo potniških ladij Pacific Princess (nekdanja *R3*) in Tahitian Princess (nekdanja *R4*) v obliki davčnih olajšav je v skladu s členom 87(3)(e) Pogodbe združljiva s skupnim trgom.

Člen 2

Ta odločba je naslovljena na Francosko republiko.

V Bruslju, 20. julija 2005

Za Komisijo
Neelie KROES
Članica Komisije