KOMMISSIONENS BESLUT

av den 20 juli 2005

om det statliga stöd som Frankrike har genomfört till förmån för två kryssningsfartyg för att främja utvecklingen av franska Polynesien

[delgivet med nr K(2005) 2731]

(Endast den franska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2006/219/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2, första stycket,

med beaktande av avtalet om upprättandet av Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1540/98 av den 29 juni 1998 om fastställande av nya regler för stöd till varvsindustrin ([1]),

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ([2]) och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

I. FÖRFARANDET

(1) Genom beslut 1999/719/EG ([3]) godkände kommissionen ett stöd i form av utvecklingsbistånd för byggandet av två kryssningsfartyg, *R3* och *R4*. Stödet godkändes på villkor att fartygen uteslutande nyttjades i franska Polynesien under en period på minst fem år.

(2) Genom en skrivelse av den 3 oktober 2002 informerade Frankrike kommissionen om att de franska myndigheterna hade accepterat att de två fartygen i viss mån skulle kunna få nyttjas utanför franska Polynesien.

(3) Genom en skrivelse av den 2 april 2003 meddelade kommissionen Frankrike sitt beslut att inleda det förfarande som avses i artikel 88.2 i fördraget avseende stödet i fråga.

(4) Kommissionens beslut att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* ([4]). Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga.

(5) Kommissionen fick synpunkter från en berörd part. Den har vidarebefordrat dessa synpunkter till Frankrike för kommentarer. Frankrike lämnade kommentarerna genom en skrivelse av den 15 september 2003.

(6) Kommissionen har fått andra skrivelser från Frankrike, daterade den 11 juni 2003, 13 oktober 2003, 10 februari 2004, 24 mars 2004, 3 juni 2004 respektive 10 maj 2005.

II. DETALJERAD BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

(7) De två praktiskt taget identiska kryssningsfartygen *R3* och *R4*, som levererades i maj respektive september 1999, byggdes av Chantiers de l'Atlantique, ett företag med säte i Frankrike. De var berättigade till ett franskt utvecklingsbistånd tack vare att avsikten med dem var att främja turistnäringen i franska Polynesien, ett område som är stödberättigat enligt OECD: s och gemenskapens regler om stöd till varvsindustrin.

(8) De ursprungliga ägarna till fartygen *R3* och *R4* var privata franska investerare. Dessa var berättigade till skatteavdrag för investeringen i fartygen enligt en stödordning om skattelättnader till förmån för investeringar i de franska utomeuropeiska departementen ([5]), den så kallade Loi Pons (nedan kallad "Pons-lagen"). I beslut 1999/719/EG beräknades stödinslaget till 41,6 % av fartygens värde.

(9) Inom ramen för den ordning som infördes genom Pons-lagen åtog sig ägarna till *R3* och *R4* att under fem år hyra ut fartygen till förmånliga priser till Renaissance

([1]) EGT L 202, 18.7.1998, s. 1.

([2]) EUT C 105, 1.5.2003, s. 30.

([3]) EGT L 292, 13.11.1999, s. 23.

([4]) Se fotnot 2.

([5]) Lag av den 11 juli 1986, efter ändringar, om produktiva investeringar i de franska utomeuropeiska departementen.

Financial, och att vid utgången av femårsperioden sälja dem till det företaget till ett lägre pris än marknadsvärdet.

(10) Stödet till det företag som drev fartygen skulle således betalas ut genom ägarna, dels årligen, dels i form av en engångsvinst vid slutet av femårsperioden. Villkoret för godkännandet i beslut 1999/719/EG var att fartygen under minst fem år uteslutande skulle användas i franska Polynesien, för att stödets utvecklingsaspekt skulle vara garanterad. Detta villkor om användandet av fartygen löpte ut i maj respektive september 2004.

(11) Renaissance Financial gick i konkurs i september 2001. I samråd med ägarna (de privata franska investerarna) sades avtalet för fartygen *R3* och *R4* mellan Renaissance Financial och redarna upp i slutet av 2001.

(12) Ägarna måste sedan finna ett annat företag som kunde ta över driften av fartygen. Endast P&O Princess Cruises (nedan kallat "P&O PC") lade bud på båda fartygen. I augusti 2002 ingick ägarna följaktligen ett avtal med P&O PC som gick ut på att företaget skulle hyra fartygen under tre år och därefter köpa dem. P&O PC var då ett oberoende företag, men i april 2004 övertogs det av Carnival Corporation och delades upp mellan två dotterbolag (P&O Cruises och Princess Cruises).

(13) Kryssningsfartyget *R3* döptes om till *Pacific Princess* och går i trafik över hela Stillahavsområdet, inbegripet Australien och Alaska. Kryssningsfartyget *R4* döptes om till *Tahitian Princess* och har hemmahamn på Tahiti i franska Polynesien. De flesta av dess kryssningar går mellan öarna i franska Polynesien, men det trafikerar även andra regioner, som Cooköarna och Samoaöarna. Båda fartygen drivs av Princess Cruises.

(14) Trots att dessa nya faktorer innebär att fartygen nu går i trafik utanför franska Polynesien i strid med villkoret i beslut 1999/719/EG, godkände de franska myndigheterna denna lösning och beslutade att de skattelättnader som hade beviljats enligt Pons-lagen kunde bibehållas.

(15) I enlighet med artikel 16 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget ([6]) får kommissionen inleda ett formellt granskningsförfarande i fall av missbruk av stöd. I sin skrivelse av den 18 oktober 2002 informerade kommissionen Frankrike om denna möjlighet, men Frankrike reagerade inte på detta.

([6]) EGT L 83, 27.3.1999, s. 1. Förordningen ändrad genom 2003 års anslutningsakt.

(16) Med beaktande av de tydliga villkor som kommissionen ställer i sitt beslut 1999/719/EG och eftersom det har framgått att de två fartygen åtminstone delvis har varit i trafik utanför franska Polynesien konstaterade kommissionen i sitt beslut om att inleda det formella undersökningsförfarandet att det villkor som föreskrivs i dess beslut från 1999 inte längre är uppfyllt, vilket gör att kommissionen misstänker att det kan vara fråga om ett eventuellt fall av missbruk av statligt stöd.

III. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

(17) European Corporate Partners (ECP), ett aktiebolag som ingår i den grupp som äger kryssningsfartyget *R3*, inkom med synpunkter genom en skrivelse daterad den 16 juli 2003. Enligt EPC är villkoren för nyttjandet av kryssningsfartygen fortfarande uppfyllda trots att de används på ett nytt sätt. Princess Cruises har åtagit sig att investera 4 miljoner amerikanska dollar lokalt för att utveckla turismen och i möjligaste mån anställa lokal arbetskraft. Enligt ECP kommer franska Polynesien därigenom att åtnjuta en årlig finansiell förmån på 30 miljoner euro. ECP har vidare förklarat att Princess Cruises vänder sig till ett kapitalstarkare marknadssegment än det som Renaissance Financial var inriktat på, vilket bör utmynna i att mer pengar spenderas lokalt. ECP hävdar även att en multiplikator på 2,5 skall tillämpas för att beräkna den sammanlagda positiva effekten för franska Polynesien. Vad beträffar utvecklingsaspekten, betonar ECP att de pengar som spenderas utanför franska Polynesien, i andra regioner som är berättigade till utvecklingsbistånd, bör beaktas när det gäller att beräkna fartygens sammanlagda utvecklingseffekt.

(18) ECP menar även att det var force majeure (terrorattackerna den 11 september 2001) som gjorde det nödvändigt att byta kryssningsföretag och ändra villkoren för nyttjandet av dessa fartyg. Enligt ECP bör kommissionen enligt proportionalitetsprincipen inse att den lösning som erbjöds genom P&O PC var den bästa med tanke på de svåra omständigheter som rådde.

IV. FRANKRIKES SYNPUNKTER

(19) Frankrike anser i grund och botten att de villkor som föreskrivs i beslut 1999/719/EG är uppfyllda trots fartygens förändrade verksamhet, eftersom utvecklingen, framför allt av franska Polynesien men även av andra regioner som är berättigade till utvecklingsbistånd, överensstämmer med de grundläggande målsättningarna i beslutet. Frankrike anser också att det är viktigt att de två fartygen är föremål för en gemensam utvärdering, även om de numera används på olika sätt.

(20) Det faktum att fartygens förändrade användning har godkänts motiverar Frankrike på följande sätt:

(21) Antalet anlöp i områden som är berättigade till utvecklingsbistånd är på det hela taget detsamma som för den trafik som ursprungligen var avsedd.

(22) Den sammanlagda utvecklingseffekten inom ramen för den nya trafiken är mycket snarlik den som ursprungligen var planerad för franska Polynesien.

(23) Förlusten av utvecklingseffekter på grund av att fartygen var outnyttjade under ett års tid efter Renaissance Financials konkurs måste inte nödvändigtvis kompenseras genom en förlängning av villkoren för utnyttjandet av fartygen eftersom konkursen kan hänföras till force majeure (terrorattackerna den 11 september 2001).

(24) För att i viss mån kompensera för den tid som förlorades under den period som fartygen inte utnyttjades krävde Frankrike en förlängning av skyldigheten att utnyttja de två fartygen, på fyra respektive fem månader, fram till mitten av 2005, ett villkor som accepterades av ägaren.

(25) Princess Cruises beslöt att fortsätta att driva åtminstone det ena fartyget i franska Polynesien fram till april 2006, och företaget förhandlar för närvarande med företrädare för regeringen i franska Polynesien om en ny förlängning av dess närvaro i regionen.

(26) Enligt de upplysningar som Frankrike senare har lämnat, beräknas den omsättning som genereras genom de två kryssningsfartygen i områden som är berättigade till utvecklingsbistånd till 28,9 miljoner euro per år, varav 78 %, dvs. 22,5 miljoner euro årligen spenderas i franska Polynesien. De sammanlagda belopp som genereras i franska Polynesien tack vare fartygens nya användning skulle följaktligen uppgå till 175,5 miljoner euro (se tabellen).

Tabell

Beräkning av spenderade belopp med anknytning till kryssningsfartygen *Pacific Princess* (f.d. *R3*) och *Tahitian Princess* (f.d. *R4*) i franska Polynesien

(miljoner euro)

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

(27) Frankrike instämmer även i ECP: s synpunkter.

V. BEDÖMNING

Rättslig grund för bedömningen

(28) Enligt artikel 87.1 i fördraget är stöd som beviljas vissa företag av staten eller med hjälp av statliga medel oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen eller påverkar handeln mellan medlemsstaterna, såvida det inte ingår i tillämpningsområdet för de undantag som anges i artikel 87.2 och 87.3 i fördraget.

(29) Vad beträffar artikel 87.3 i fördraget antog rådet direktiv 90/684/EEG av den 21 december 1990 om stöd till varvsindustrin ([8]) enligt vilket det ifrågavarande stödet ursprungligen anmäldes och godkändes. Enligt artikel 4.7 i ovannämnda direktiv gäller inte maximigränsen för driftsstöd om stödet beviljas som utvecklingsbistånd till

([7]) Även om fartygen inte utnyttjades under ett år underhölls de, och enligt Frankrike genererade de ungefär 8,5 miljoner euro i lokala utgifter i franska Polynesien i form av besättningsutgifter (även om ett fartyg inte är i trafik behöver det en besättning för att underhålla det), drivmedel, tekniskt underhåll, hamnavgifter etc.

([8]) EGT L 380, 31.12.1990, s. 27. Direktivet senast ändrat genom direktiv 94/73/EG (EGT L 351, 31.12.1994, s. 10).

ett utvecklingsland. För att bedöma om utvecklingsbiståndet är förenligt med den gemensamma marknaden undersöker kommissionen följande faktorer:

— Om det planerade stödet ingår i tillämpningsområdet för det avtal som OECD: s arbetsgrupp nr 6 har ingått beträffande tolkningen av artikel 6,7 och artikel 8 i OECD-överenskommelsen om exportkrediter till fartyg.

— Utvecklingsaspekten av det planerade stödet ([9]).

(30) För att godkänna stödet har kommissionen således bedömt dess utvecklingsinslag. I sitt beslut 1999/719/EG anger kommissionen följande:

> *”Det är uppenbart att kryssningsfartygen inte kommer att bidra till den ekonomiska utvecklingen i franska Polynesien om de inte används där. Det är därför nödvändigt att stödet är förenat med ett villkor om att fartygen skall användas i franska Polynesien. Frankrike har förbundit sig att se till att de uteslutande kommer att användas i franska Polynesien under minst fem år. Kommissionen har beslutat att ställa detta som ett villkor för att bevilja stödet, så att projektets utvecklingsaspekt inte kan ifrågasättas.”*

(31) I sitt beslut från 2003 om att inleda det formella undersökningsförfarandet noterar kommissionen att Frankrike hade tillåtit att ett av fartygen, *Pacific Princess*, f.d. *R3*, var i ständig trafik utanför franska Polynesien och att det andra, *Tahitian Princess*, f.d. *R4*, visserligen hade Papeete, centralorten i franska Polynesien som hemmahamn, men också tidvis nyttjades i regioner som ligger utanför franska Polynesien.

(32) På grundval av detta konstaterande och med beaktande av de tydliga villkor som anges av kommissionen i dess beslut 1999/719/EG, samt det faktum att de båda fartygen åtminstone delvis användes utanför franska Polynesien, ansåg kommissionen att det villkor som föreskrevs i beslutet från 1999 inte längre uppfylldes, vilket ledde till misstankar om att det eventuellt kunde vara fråga om ett fall av missbruk av statligt stöd.

(33) Reglerna om missbruk av statligt stöd anges i artikel 16 i förordning (EG) nr 659/1999. I denna artikel hänvisas också till de normala reglerna om det formella undersökningsförfarandet och de förfaranden som skall tillämpas i fall av olagliga stöd.

(34) Denna bedömning kommer därför att koncentreras runt frågan om stödet kan vara förenligt med den gemensamma marknaden på grundval av beslut 1999/719/EG och bestämmelserna om utvecklingsbistånd i reglerna om statligt stöd till varvsindustrin.

Bedömning av stödets förenlighet

(35) Först och främst har kommissionen konstaterat att det står fast att fartygen inte har använts i enlighet med beslut 1999/719/EG.

(36) Kommissionen kommer därför att utreda huruvida det stöd som beviljades 1999 ändå kan anses vara förenligt med den gemensamma marknaden mot bakgrund av de nya omständigheter som har konstaterats inom ramen för den pågående undersökningen och på grundval av det berörda stödets ursprungliga syfte, nämligen den särskilda ekonomiska utvecklingseffekten i franska Polynesien.

(37) De två viktigaste aspekterna som skall bedömas är betydelsen av terrorattackerna den 11 september 2001 och den särskilda ekonomiska utvecklingseffekten i franska Polynesien.

Följderna av 11 september 2001

(38) I flera beslut om statligt stöd ([10]) har kommissionen tagit hänsyn till att terrorattackerna den 11 september 2001 bör betraktas som exceptionella omständigheter för kryssningssektorn. Kommissionen godtar därför Frankrikes och ECP: s argument om att dessa händelser skapade en force majeure-situation.

(39) Kommissionen anser att terrorattackerna i själva verket har haft en dubbel inverkan.

(40) För det första bidrog de till att Renaissance Financial gick i konkurs. Renaissance Financial hade visserligen ekonomiska problem redan före den 11 september 2001, men terrorattackernas inverkan på kryssningsmarknaden var den avgörande faktor som fick de potentiella investerarna att dra bort allt stöd från företaget. På grund av svårigheterna att hitta en ny hågad användare, samt de komplicerade juridiska problem som skulle lösas mellan företagets personalrepresentanter, ägarna, franska regeringen och den nye driftsansvarige, tog det nästan ett år innan kryssningsfartygen åter kunde tas i drift. Därför finns det ett samband mellan omständigheten att fartygen inte var i drift under nästan ett år och den

([9]) Samma bestämmelse återfinns i förordning (EG) nr 1540/98, som ersatte direktiv 90/684/EEG och i kommissionens rambestämmelser om stöd till varvsindustrin (EUT C 317, 30.12.2003, s. 11), som började tillämpas den 1 januari 2004 efter det att förordning (EG) nr 1540/98 löpte ut.

([10]) Särskilt beslutet i ärende N 843/01 beträffande Meyer Werft Papenburg (EGT C 238, 3.10.2002, s. 10).

förlust av utvecklingseffekter för franska Polynesien som detta resulterade i och den situation av force majeure som uppstod genom händelserna den 11 september 2001.

(41) Den andra effekten av 11 september 2001 var följderna på kort och medellång sikt för kryssningsbranschen, där dels företagen såg sig tvungna att sänka priserna för att behålla sina kunder, dels att potentiella kunder blev mindre villiga att resa långa sträckor med flyg. Eftersom franska Polynesien ligger långt borta från såväl Förenta staterna som Europa blev det ur ekonomisk synvinkel svårare att driva kryssningstrafik med utgångspunkt därifrån. Denna effekt kan visserligen anses ha gått över nu, men återverkningarna fanns kvar ända till 2003.

(42) På grundval av ovanstående konstateranden anser kommissionen att den period då fartygen inte var i drift på grund av omständigheter med anknytning till terrorattackerna inte måste kompenseras och således kan dras ifrån den utvecklingseffekt som krävs för att motivera stödet.

Utvecklingseffekter

(43) Kommissionen har bedömt de utvecklingseffekter som kan härledas till användningen av fartygen och jämfört dem med vad som ursprungligen var planerat.

(44) Kommissionen godtar Frankrikes begäran om att de två fartygens kombinerade utvecklingseffekt bör bedömas tillsammans, eftersom de två fartygen var föremål för en sammanlagd bedömning i beslut 1999/719/EG. Dessutom är det den totala utvecklingseffekten som är intressant, inte frågan om vilket fartyg som effekten kan tillskrivas.

(45) Kommissionen anser däremot inte att det finns anledning att ta hänsyn till utvecklingseffekterna i samtliga regioner som är berättigade till utvecklingsbistånd, eftersom det ursprungliga beslutet uteslutande gäller utvecklingseffekterna i franska Polynesien. Om effekter i andra regioner eller länder beaktas skulle det innebära en ändring av den målsättning som ursprungligen lades fast för stödet.

(46) I det ursprungliga beslutet grundade kommissionen sitt godkännande av stödet på beräknade årliga utgifter på ungefär 44 miljoner euro för de två fartygen, dvs. 5 × 44 = 220 miljoner euro för femårsperioden.

(47) Om man drar av den tid som gick förlorad efter händelserna den 11 september (ett år), beräknas de utvecklingseffekter som krävs för att det ursprungliga beslutet skall respekteras på följande sätt: 4 år × 44 = 176 miljoner euro. De utgifter som har genererats i franska Polynesien genom användandet av fartygen beräknas för närvarande till 175,5 miljoner euro, vilket praktiskt taget motsvarar denna summa.

(48) Det går således att dra slutsatsen att med hänsyn tagen till den force majeure-situation som uppstod genom attackerna den 11 september, kryssningsfartygen inom ramen för sin tidigare användning och den kommande användning som hittills är känd, kommer att ge upphov till en utvecklingseffekt som ligger nära den som ursprungligen planerades.

(49) Kommissionen anser följaktligen att stödets särskilda utvecklingseffekt är garanterad, att villkoren för godkännandet av stödet därmed är uppfyllda och att stödet därför inte är föremål för missbruk.

VI. SLUTSATS

(50) Kommissionen konstaterar att Frankrike olagligt har ändrat villkoren för det utvecklingsbistånd som har godkänts för byggandet av två fartyg, i strid mot artikel 88.3 i fördraget. Med tanke på att utvecklingseffekterna för franska Polynesien emellertid motsvarar dem som ursprungligen planerades, med hänsyn tagen till den tid som gick förlorad till följd av *force majeure*, är stödet förenligt med den gemensamma marknaden, särskilt med reglerna om statligt utvecklingsstöd till varvsindustrin.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd i form av skattelättnader som Frankrike har beviljat som utvecklingsbistånd för byggandet av de båda fartygen *Pacific Princess* (f.d. *R3*) och *Tahitian Princess* (f.d. *R4*), är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 e i fördraget.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den 20 juli 2005.

På kommissionens vägnar
Neelie KROES
Ledamot av kommissionen