

II

(Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване не е задължително)

РЕШЕНИЯ

КОМИСИЯ

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 20 май 2008 година

относно държавна помощ, приведена в действие от Франция за построяването на туристически кораб „Le Levant” (C 74/99 (ex NN 65/99))

(нотифицирано под номер C(2007) 5419)

(само текстът на френски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2008/746/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

си в писма от 12 май 1999 г. (A/33645) и 19 август 1999 г. (A/36449).

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 88, параграф 2, първа алинея от него,

(2) По отношение на тази информация с решение от 2 декември 1999 г.⁽³⁾ Комисията откри официална процедура по разследване, предвидена в член 88, параграф 2 от Договора относно някои помощи, предоставяни за построяването на туристическия кораб „Le Levant”.

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

(3) Вследствие на това решение френските органи представиха мненията си в писма от 12 януари 2000 г. (A/30357), 14 юни 2000 г. (A/34964), 30 април 2001 г. (A/33440) и 11 юни 2001 г. (A/34609). Комисията получи и мнения от една заинтересована страна – „Compagnie des Iles du Levant” (наричана по-долу „CIL”), изпратени до френските органи, на които те са отговорили.

като взе предвид Директива 90/684/ЕИО на Съвета от 21 декември 1990 г. относно помощите за корабостроенето⁽¹⁾, и по-специално член 4, параграф 7 от нея,

(4) Решение 2001/882/ЕО на Комисията от 25 юли 2001 г. относно държавната помощ, приведена в действие от Франция под формата на помощ за развитие за пътническият кораб „Le Levant”, строен от „Alstom Leroux Naval” и предназначен за експлоатация в Сен Пиер и Микелон⁽⁴⁾, закри процедурата по разследване, като заключи, че държавната помощ е несъвместима с общия пазар, и разпореди Франция „да вземе всички необходими мерки по прекратяването на изплащането и възстановяването [на помощта] от инвеститорите, които са преки получатели на помощта и настоящи собственици на кораба”.

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените разпоредби⁽²⁾ и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

I. ПРОЦЕДУРА

(1) След като се запозна с помощта, предмет на настоящото решение, на първо време, Комисията поиска информация от френските органи с писма от 2 декември 1998 г. и 4 юни 1999 г. Френските органи представиха мненията

⁽¹⁾ ОВ L 380, 31.12.1990 г., стр. 27.

⁽²⁾ ОВ С 33, 5.2.2000 г., стр. 6 и ОВ С 23, 1.2.2007 г., стр. 28.

⁽³⁾ ОВ С 33, 5.2.2000 г., стр. 6.

⁽⁴⁾ ОВ L 327, 12.12.2001 г., стр. 37.

- (5) Решение 2001/882/ЕО бе отменено с решение на Първоинстанционния съд на Европейските общности от 22 февруари 2006 г.⁽⁵⁾. По-специално, Съдът счете, че решението на Комисията съдържа пропуски в мотивите, които не позволяват да се провери наличието на съвкупността от съставните елементи на държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора.
- (6) Вследствие на решението на Съда предприетата с решението от 2 декември 1999 г. процедура за разследване остава открита.
- (7) Предвид мотивите в решението на Съда и предоставените му нови сведения Комисията реши, че е уместно да прикани отново френските органи и заинтересованите страни да изложат мненията си въз основа на член 88, параграф 2 от Договора. По този начин решението за откриване на официалната процедура по разследване от 2 декември 1999 г. беше допълнено с решение от 6 декември 2006 г.⁽⁶⁾.
- (8) Вследствие на това решение френските органи, които първо поискаха и получиха удължаване на срока за отговор, представиха своите мнения в писма от 16 март 2007 г. (А/32335) и 12 декември 2007 г. (А/40301). Мнения бяха представени и от заинтересовани страни, и по-специално от „СІЛ” — в писмо, регистрирано на 21 март 2007 г. (А/32446), и от инвеститорите — бивши съдружници в дружествата акционери, подкрепени от Банката⁽⁷⁾, с писма от 1 март 2007 г. (А/31951) и 7 март 2007 г. (А/32026).
- (10) Франция уведоми Комисията за тези мерки с оглед на разглеждането на тяхната съвместимост с общностните разпоредби в областта на държавните помощи. С писмо от 27 януари 1993 г. Комисията информира Франция, че след разглеждане на мерките тя е решила да не повдига възражения по силата на членове 92 и 93 от Договора (настоящи членове 87 и 88). Въпреки това Комисията уточни, че прилагането на въпросните помощи остава подчинено на нормативните уредби и насоки на общностното право, отнасящи се до някои сектори.
- (11) В настоящото решение при позоваването на „Закона Pons” се имат предвид разпоредбите на член 238а НА I и IIIв от Общия кодекс за данъците (наричан по-долу „ОКД”), приложими към 23 ноември 1996 г., които могат да бъдат обобщени, както следва:
- Член 238а НА I от ОКД*
- (12) По силата на член 238а НА I от ОКД предприятията могат да приспадат от облагаемия си финансов резултат сума, равняваща се на сбора от производствените инвестиции, направени в някои френски отвъдморски департаменти и територии, сред които е и Сен Пиер и Микелон⁽⁸⁾. Този член съдържа дерогация от общия режим на ОКД, който не допуска такова приспадане при определяне на облагаемия финансов резултат на предприятието.
- (13) Член 238а НА IIIб от ОКД уточнява, че инвестициите в някои отрасли като корабоплаване с туристическа цел дават право на приспадането, предвидено в параграф I от горепосочения член, само с предварително одобрение от министъра на финансите. Такова одобрение „може да бъде получено след становище на министъра на отвъдморските департаменти и територии дали инвестицията представлява икономически интерес за департамента, в който се прави, дали се вписва в политиката за териториално устройство и опазване на околната среда и дали гарантира защита на инвеститорите и на трети лица.”

II. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА

1. „Законът Pons”

- (9) Измененият закон от 11 юли 1986 г., представляващ закон за корекция на финансите за 1986 г., предвиждаше данъчни облекчения за някои инвестиции във френските отвъдморски департаменти и територии („Закон Pons”).

⁽⁵⁾ Дело T-34/02, EURL *Le Levant* 001/Комисия, Recueil 2006, стр. II-267. По-рано Франция е внесла искане за отмяна на Решение 2001/882/ЕО, отхвърлено от Съда (решение от 3 октомври 2002 г., дело C-394/01, *Франция/Комисия*, Recueil. 2002, стр. I-8245).

⁽⁶⁾ ОВ С 23, 1.2.2007 г., стр. 28.

⁽⁷⁾ Въпросното дружество е поискало наименованието му да не бъде оповестявано. Поради тази причина в настоящото решение то ще бъде назовавано „Банката”.

Член 238а НА IIIв от ОКД

- (14) ОКД предвижда плащане на данък върху дохода от физическите лица. С този данък се облага общият нетен доход на данъкоплатеца, съставен от неговите нетни доходи от определени категории. По правило нетният доход в различните категории е съставен от имущество, капитали, възнаграждения и други, получавани от данъкоплатците, както и печалби от извършвани стопански дейности, с приспадане на установената годишна загуба в дадена категория доходи.

⁽⁸⁾ Архипелаг с площ от 242 км² и около 6 500 жители, Сен Пиер и Микелон е отвъдморска административна единица, разположена в близост до бреговете на Канада (на разстояние от около 25 км от Нюфаундленд).

- (15) При все това обаче, по отношение на категорията „промишлени и търговски печалби“ член 156 1^о а от ОКД предвижда да не се допуска приспадане на „загуби, произтичащи пряко или косвено от дейности, свързани с промишлени и търговски печалби, когато тези дейности не включват лично, продължително и пряко участие на един от членовете на семейството, подлежащо на облагане, в извършването на необходимите за осъществяване на дейността действия. По-специално това е така, когато управлението на дейността е поверено, фактически или юридически, на лице, което не е член на семейството, подлежащо на данъчно облагане, посредством пълномощно, трудов договор или друг вид споразумение.”
- (16) Чрез дерогация от този принцип член 238a НА III в от ОКД предвижда разпоредбите на член 156 1^о а да не се прилагат за загуби, дължащи се на приспадане на инвестициите, посочени в параграф I от горепосочения член 238a НА, и тяхното използване, щом тези инвестиции са направени след датата 1 януари 1996 г. и са предварително одобрени от министъра на финансите според условията в член 238 a НА III б.

2. Операция за финансиране на „Le Levant”

- (17) През 1996 г. Банката и „Compagnie des Iles du Ponant” (наричана по-долу „СIP”) създадоха схема за финансиране на построяването и експлоатацията на луксозен туристически кораб с малък капацитет (около 95 пътници и 55-членен екипаж), наречен „Le Levant”. Това споразумение бе формализирано с протокол от 9 декември 1996 г. между Банката, СIP и СIL, филиал на СIP, учреден специално за нуждите на проекта ⁽⁹⁾.
- (18) Отделните елементи на схемата могат да бъдат обобщени по следния начин:

Съсобственост на кораба

- (19) Банката и СIL образуваха съсобственост на кораба (по смисъла на изменения закон № 67-5 от 3 януари 1967 г. относно статута на корабите и други морски съоръжения), наречена „съсобственост на кораба Le Levant”, със седалище в Нант. Съгласно устава съсобствеността има за цел да „финансира, закупи, оборудва и

експлоатира луксозен туристически кораб, наречен „Le Levant”. Съсобствеността е разделена на 740 части или „дялове”, от които СIL придоби два дяла, а Банката — останалите 738.

- (20) Беше предвидено съсобствениците да възложат поръчката на корабостроителницата „Leroux & Lotz Naval” във Франция на цена от 228 550 000 френски франка (FRF) (или около 35 милиона евро ⁽¹⁰⁾). Корабът трябваше да бъде предаден през 1998 г.
- (21) СIL бе избрано за управител на съсобствеността и като такъв трябваше срещу заплащане да следи процеса на построяване и експлоатация на кораба след неговото предаване.

Продажба на дяловете

- (22) Банката продаде своите 738 дяла на инвеститори, подлежащи на облагане с данък върху дохода и желаещи да се възползват от данъчните облекчения, произтичащи от „Закона Pons”. За целите на трансакцията всеки от инвеститорите учреди еднолично дружество с предмет на дейност закупуване на дяловете и експлоатация на кораба, предмет на съсобственост („дружества акционери”). Тези дружества са със статут на еднолично дружество с ограничена отговорност (или ЕООД).
- (23) Уместно е да се уточни, че едно ЕООД с едноличен акционер физическо лице е прозрачно по отношение на данъците. Акционерът включва в своя данък върху дохода (в категорията „промишлени и търговски печалби”) и социалните ползи, предоставени от едноличното дружество с ограничена отговорност. При необходимост е възможно загубата на дружеството да се отнесе към другите му приходи, ако те са от същото естество. При все това обаче, по силата на разпоредбите на член 156 1^о а от ОКД отнасянето на загуби, произтичащи от дейности, свързани с промишлени и търговски печалби, е възможно само ако тези дейности включват личното участие на един от членовете на семейството, подлежащо на облагане, в извършването на необходимите действия за осъществяване на дейността.

- (24) Всеки инвеститор е трябвало да закупи поне два дяла. Цената за пакет от два дяла е била 636 216 FRF (около 100 000 EUR). Дружествата акционери са заплатили за закупуването на дяловете (за два дяла), както следва:

— Капиталова инжекция от 50 000 FRF на съдружник (около 7 700 EUR).

⁽⁹⁾ СIL е филиал, в който СIP има 100 % контрол. СIP е гарант за всички финансови ангажименти, поети от СIL в рамките на финансирането на „Le Levant”. Комисията установи, че не трябва да се прави разграничение между двата субекта и в настоящото решение СIP и СIL ще бъдат използвани като взаимозаменяеми.

⁽¹⁰⁾ Само за информация за събития, предхождащи въвеждането на еврото, сумите във френски франкове се превръщат в евро по обменен курс 6,5 FRF за 1 EUR.

— Кредит от Банката, договорен за срок от седем години считано от 31 декември 1996 г. при фиксирана лихва от 8 %. За пакет от два дяла сумата е възлизала на 554 683 FRF (около 85 300 EUR).

— Частта от гаранционния депозит на CIL във всяко дружество акционер като гаранция за добро управление на собствеността. Тази гаранция е на обща стойност 40 000 000 FRF (около 6 150 000 EUR), или по 108 108 FRF (около 16 600 EUR) за пакет от два дяла, с годишна лихва от 8 %. Лихвата се капитализира на годишен принцип считано от 31 декември 1996 г. Гаранцията подлежи на възстановяване като главница и капитализирани лихви на 31 декември 2003 г.

- (25) След продажбата на всички дялове, собственост на Банката, собствеността на кораба е съставена от дружествата акционери и CIL (в качеството ѝ на притежател на два дяла).

Фаза на експлоатация на кораба

- (26) Съгласно механизма на схемата „Le Levant” ще бъде експлоатиран като туристически кораб от датата на предаването му до края на 2003 г. Съгласно устава на собствеността акционерите ще поделят печалбите и загубите от експлоатацията пропорционално на капиталовложенията си в кораба. Въпреки това, трябва да се подчертае, че схемата се основава на прогноза за значителни загуби през първите пет години от експлоатацията на „Le Levant” ⁽¹¹⁾.

- (27) Нуждата от финансиране на дружествата акционери е следствие от:

— отрицателни резултати от експлоатацията на собствеността според прогнозите,

— годишни вноски и разходи за погасяване на кредита, договорен с Банката за закупуването на дяловете, и

⁽¹¹⁾ От документите с информация, предоставени от спонсорите на проекта „Le Levant” на Комисията по борсови операции (КБО), става ясно, става ясно, че съдружниците „... ще реинвестират почти изцяло икономите си от данъци в годишно увеличение на капитала на дружествата акционери. Тези увеличения на капитала ще бъдат осъществени, така че да позволят балансиране на финансовите средства на дружествата, без същевременно да водят до излишъци”. Що се отнася до финансовите средства на дружествата акционери, от „прогнозния счетоводен отчет на собствеността”, приложен към документацията, предоставена на КБО, предвиденият резултат от експлоатацията за всяка година от периода 1996—2003 г. е бил отрицателен.

— разходи за управление на дружествата.

- (28) Тези нужди от финансиране е трябвало да се покрият от инвеститорите, които са се ангажирали официално да реинвестират ежегодно съответните данъчни икономии от приспадане на загубите от експлоатацията на кораба, предмет на собственост, в увеличаване на капитала на съответните свои дружества акционери (с изключение на последната година от експлоатацията, през която данъчните икономии е трябвало да останат у инвеститорите). Тези реинвестиции на данъчните икономии са представлявали единственият източник за финансиране на дружествата акционери по време на експлоатационната фаза.

Изход от транзакцията

- (29) Чрез взаимни обещания дружествата акционери се ангажират да продадат на Банката (а Банката да закупи) своите дялове на обща цена от 124 861 905 FRF (или около 19 милиона EUR) в края на експлоатационната фаза на кораба. Тази цена, наречена „базова”, обаче може да варира според предварително определена формула в зависимост от действително прилаганите максимални ставки за облагане с данък върху дохода през периода 1997—2003 г. Базовата цена е извадена от пасива на дружествата акционери към датата на продажбата (съответстващ главно на гаранционния депозит, внесен от CIL заедно с капитализираните лихви). Нетната цена се изчислява на 56 494 213 FRF (около 8,7 милиона евро), или по 153 101 FRF (около 23 500 EUR) за пакет от два дяла. Крайната дата за продажба бе 29 февруари 2004 г.

- (30) От своя страна, Банката и CIL са се обвързали с взаимни обещания, според които CIL се ангажира да закупи всички дялове собственост на Банката на цена, съответстваща на платената от Банката цена. Тази трансакция, която би превърнала CIL в законен собственик на „Le Levant”, е трябвало да се състои най-късно на 29 февруари 2004 г.

3. Одобрение от френските органи

- (31) Банката и CIL са представили на френските органи механизма, обобщен в раздел 2, за получаване на одобрението, необходимо за ползване на данъчните облекчения, предвидени в „Закона Pons”.

- (32) С одобрение от 26 ноември 1996 г., издадено съгласно член 238 а НА III б и в от ОКД, министърът на финансите определи, че:

— дружествата акционери имат право да приспадат от облагаемите си резултати, реализирани през финансовата година, през която са закупили своите дялове, сумата на своите инвестиции (базата за общо приспадане бе определена на 228,5 милиона FRF, плюс евентуални разходи за пренос), и

— разпоредбите на член 156 1^о а от ОҚД да не се прилагат за загуби, дължащи се на закупуването на кораба и неговата експлоатация (което позволява на съдружниците от дружествата акционери да приспадат тези загуби от приходите си).

- (33) В текста на одобрението френските органи изрично посочват някои елементи на трансакцията, и по-специално че СИР и Банката „ще гарантират ... на притежателите на акциите в учредените за закупуване на дяловете дружества изкупуване на техните дялове в края на петата година от експлоатацията на стойност 56,756 милиона френски франка”.
- (34) В одобрението беше включено и условието дружествата акционери да запазят своите дялове от съсобствеността в продължение на пет години считано от датата на предаване на кораба и този кораб да бъде с петгодишна експлоатация в отвъдморски територии, с отправна точка Сен Пиер и Микелон. През този период съдружниците се задължават да запазят дяловете си в дружествата акционери.
- (35) От друга страна, от заявлението за одобрение става ясно, че Банката и СИР са знаели, че желаното данъчно облекчение представлява държавна помощ по смисъла на член 87 от Договора⁽¹²⁾. Въпреки това Банката и СИР са използвали този механизъм за финансиране, въпреки че в решението за одобрение никъде не се споменава за евентуално уведомяване на Комисията за тази помощ съгласно член 88 от Договора, нито за нейната съвместимост с общия пазар.

4. Актуално състояние

- (36) Според информацията, с която разполага Комисията, финансирането на „Le Levant” е извършвано съобразно представената накратко в раздел 2 схема.
- (37) Обещанията за продажба и покупка, обвързващи страните в схемата, са изпълнени според предвижданията, вследствие на което СИР става собственик на всички дялове от „Le Levant” през януари 2004 г. за цената от 17 825 989 EUR.
- (38) Комисията обръща внимание, че според френското законодателство съсредоточаването на всички дялове в кораба в ръцете на един собственик води до ликвидиране на

съсобствеността. Дружествата акционери са ликвидирани и заличени от търговския регистър през май и юли 2004 г.⁽¹³⁾

III. ПРИЧИНИ, ДОВЕЛИ ДО ОТКРИВАНЕТО НА ПРОЦЕДУРАТА

- (39) В решенията си за откриване на процедурата от 2 декември 1999 г. и 6 декември 2006 г. Комисията реши, че прилагането на „Закона Pons” за схемата за финансиране на „Le Levant” дава предимство на съдружниците от дружествата акционери (наричани по-долу „инвеститори”) и на СИР, както и че това предимство, водещо до намаляване на данъчните приходи, е предоставено чрез държавни ресурси. По отношение на избирателността за ползването на това облекчение Комисията отбеляза, че полето на прилагане на „Закона Pons” е избирателно, тъй като неговите разпоредби са приложими само за инвестиции в някои френски отвъдморски административни единици. Накрая, Комисията реши, че помощта може да наруши конкуренцията на пазара на туристически кораби - пазар, който се характеризира с търговия между държавите-членки. В резултат на това Комисията установи, че въпросната мярка представлява държавна помощ.
- (40) По отношение на съвместимостта на тази помощ с общия пазар Комисията счете, че тя изглежда не отговаря на условията, приложими за помощите за развитие, посочени в член 4, параграф 7 от Директива 90/684/ЕИО. По-специално, Комисията изрази съмнения във връзка с условието, според което действителният собственик на кораба трябва да пребивава на територия, изпълняваща условията за предоставяне на помощ за развитие и за наличие на истински „компонент на развитие”.
- (41) Вследствие на това Комисията откри официална процедура по разследване.

IV. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (42) Комисията получи мнения от СИР, а също и от представители на инвеститорите, подкрепени от Банката.

1. Мнения на СИР

- (43) Първо, СИР поставя под съмнение приложимостта на Директива 90/684/ЕИО. СИР смята, че Директива 90/684/ЕИО има за цел да установи рамки за помощите, от които пряко или косвено могат да се възползват корабостроителниците, установени в Общността. От това тя заключава, че посочената директива е приложима само за помощи, предоставяни на корабостроителници. И тъй като Комисията не е доказала такова получаване на помощ, тя не би могла да основе своя анализ на помощта върху Директива 90/684/ЕИО.

⁽¹²⁾ Заявление за одобрение от Банката и СИР с дата 19 август 1996 г. (наричано по-долу „заявление за одобрение”), страници 21—22.

⁽¹³⁾ С изключение на две ЕООД, които не са могли да бъдат заличени от търговския регистър поради технически причини, но от 2 януари 2004 г. не извършват дейност.

- (44) След това, CIL оспорва наличието на държавна помощ според критериите в член 87, параграф 1 от Договора. По отношение на предимството, което е получила CIL, изкупувайки дяловете на инвеститорите, CIL отбелязва, че е изкупила дяловете в кораба от дружествата акционери на цена от 17 825 989 EUR. Тази цена надвишава пазарната оценка на кораба от юни 2004 г. на стойност между 14,5 и 16,1 милиона евро, извършена от реномирания корабен посредник Barry Rogliano Salles. Тя е по-висока и от цената, на която CIL е препродала кораба през юни 2004 г. (15 322 581 EUR). Следователно твърдението на Комисията, че CIL е получила предимство, изкупувайки дяловете на инвеститорите на по-ниска цена, не отговаря на истината.
- (45) По отношение на предимството, което CIL е получила от експлоатацията на „Le Levant”, CIL представя три мнения. Първо, тя смята, че не е правилно да се счита, че е експлоатирала кораба, тъй като тя е действала единствено в качеството си на управител за сметка на съсобствеността, която е истинският ползвател на кораба. След това, CIL счита, че Комисията не е доказала, че помощта е позволила експлоатация на „Le Levant” при по-изгодни условия от достъпните за останалите оператори, като се има предвид, че Комисията не е направила оценка на въпросното предимство.
- (46) И накрая, по отношение на критерия за засягане на търговията между държавите-членки CIL отбелязва, че „Le Levant” е кораб с малък капацитет, който през първите пет години от експлоатацията никога не е бил използван във водите на Общността, че неговите пътници през този период са били главно от Северна Америка, т.е. с произход извън Общността, и че в тази пазарна ниша той няма европейски конкуренти. CIL изразява съмнение във възможността експлоатацията на „Le Levant” да е засегнала търговията между държавите-членки.
- (47) От друга страна, CIL не е получила помощта в качеството си на акционер, като се има предвид, че като дружество, установено извън континенталната част, то не плаща данъци във Франция и следователно не може да ползва никакви данъчни облекчения.
- (49) След това, инвеститорите смятат, че допълнителното решение от 6 декември 2006 г. съдържа редица грешки и недостатъци, които съответстват на пропуските, отбелязани от Съда в неговото решение от 22 февруари 2006 г., и които се отнасят по-специално до характера на икономическите отношения между инвеститорите, Банката и CIL.
- (50) Инвеститорите подчертават, че по предложение на Банката те са подписали договор за включване, който има за цел да им позволи да се възползват от схема за данъчна оптимизация. От друга страна, те подчертават, че не притежават никаква квалификация за упражняването на дейност в сферата на круизните пътувания, тъй като повечето от тях са висши служители, лица, упражняващи свободни професии (лекари, фармацевти, адвокати, съдебни изпълнители, нотариуси) или пенсионери. И ако е формално вярно, че те са били съдружници в дружествата акционери, то тези дружества, чиито единствени активи са дяловете, никога не са били предприятия по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора. Тогава инвеститорите не биха били икономически оператори, поемащи рисковете, свързани с определена стопанска дейност, а обикновени участници във финансов продукт с гарантирана от създателите на схемата минимална възвръщаемост. От това следва, че нито инвеститорите, нито техните дружества акционери или свързващата ги съсобственост могат да бъдат получатели на държавни помощи, след като не упражняват стопанска дейност.
- (51) След това, инвеститорите смятат, че Комисията е допуснала грешка, прилагайки Директива 90/684/ЕИО за въпросната помощ. Всъщност, те смятат, че горепосочената директива се прилага само за помощи, чийто получател е строител на кораб (т. е. корабостроителница), което в дадения случай Комисията е изключила. В тази връзка инвеститорите считат от друга страна, че това заключение на Комисията произтича от повърхностен анализ и едно по-внимателно разглеждане на фактите би показало, че предоставената помощ е дала предимство на корабостроителницата. Така, подписването на договора е било истинска „глътка въздух” за корабостроителницата, изпаднала във финансови затруднения. И тъй като корабът е нямало да бъде построен без финансовия механизъм, разрешен от „Закона Pons”, въпросните данъчни облекчения са дали на корабостроителницата финансово предимство без компенсация.

2. Мнения на инвеститорите

- (48) Първо, инвеститорите смятат, че в процедурата, следвана от Комисията, има нередности. Така, решението на Съда от 22 февруари 2006 г. би обезсилило решението за откриване на процедурата от 2 декември 1999 г., което е неизменно свързано с отмененото окончателно решение, и Комисията не би могла основателно да го допълни с решението си от 6 декември 2006 г. За да спази процедурата, Комисията е трябвало да приеме ново решение за откриване на процедура, а допълнителното ѝ решение от 2 декември 2006 г. трябва да се разбира като откриване на процедурата *ex novo*.

V. МНЕНИЯ НА ФРЕНСКИТЕ ОРГАНИ

- (52) В своите мнения френските органи отбелязват първо, че реалната цел на „Закона Pons” е да подпомогне отвъдморските оператори в развиването на техните дейности, за да компенсират специфичните пречки, които срещат те. Следователно не може да се говори за помощ за корабостроенето, а освен това, за построяването не е предоставяна каквато и да било пряка помощ в рамките на проекта.

- (53) В този контекст френските органи отбелязват също, че ако финансирането на кораба посредством „Закона Pons” налага прибягването до схема на възлагане на външен изпълнител, чрез която се осигурява участие на инвеститори, обединени в съсобственост на кораб, които го предоставят на действителния ползвател, то намесата на тези инвеститори се свежда до участие в готов за ползване финансов продукт с данъчна рентабилност, прехвърлящ помощта до ползвателя. Ползвателят е действителният получател на помощта, тъй като схемата му позволява да придобие *in fine* кораба при преференциални условия. Вследствие на това те оспорват формално, че на инвеститорите може да се признае статут на получатели на държавна помощ.
- (54) По отношение на избирателността на помощта френските органи оспорват аргумента, който Комисията изтъква за пълнота за правомощията, дадени на органите за издаване на необходимите одобрения за получаване на данъчна преференция по „Закона Pons”. Френските органи заявяват първо, че този аспект е част от „Закона Pons” във вида, одобрен безрезервно от Комисията. След това, френските органи изразяват изненада, че критериите за даване на одобрение могат да бъдат окачествени като „неясни”, след като са уточнени от административна инструкция и са идентични с предвидените в законите, наречени „Paul” и „Girardin” — режими за държавни помощи, като и двата са одобрени безрезервно от Комисията по тази точка ⁽¹⁴⁾.
- (55) След това френските органи заявяват, че след като помощта не е получена за корабостроене (и по-точно не е получена от корабостроителницата, построила „Le Levant”), Директива 90/684/ЕИО не може да бъде приложена.
- (56) Дори и ако трябваше помощта да се анализира в светлината на Директива 90/684/ЕИО, френските органи смятат, че всички условия за съвместимост на въпросната помощ като помощ за развитие по смисъла на член 4, параграф 7 от посочената директива са изпълнени. В тази връзка френските органи изтъкват по-специално следните аргументи.
- (57) По отношение на условието, според което действителният собственик трябва да пребивава в страната получател на помощта, а предприятието получател не трябва да бъде нефункциониращ филиал на чуждестранно предприятие, френските органи отбелязват, че въз основа на анализа на Комисията по сходно досие „Renaissance” ⁽¹⁵⁾ СЦЛ трябва да се счита за действителен собственик на кораба и реален получател на помощта. И тъй като СЦЛ е създадена на Уолис и Футуна, територия, която отговаря на условията за предоставяне на помощ за развитие, условието за пребиваване е изпълнено. Освен това, тъй като СЦЛ се грижи изцяло за експлоатацията на кораба, компанията не е нефункциониращ филиал.
- (58) Що се отнася до „компонента на развитие”, френските органи излагат следните мнения:
- Първо, френските органи смятат, че помощта трябва да се анализира във връзка със специфичното положение на Сен Пиер и Микелон, и по-специално неговата отдалеченост, затруднената експлоатация, свързана с климатичните условия и географските ограничения, и в частност икономическото и социално положение на архипелага, свързано с кризата на рибарството като „монокултура”. В тази връзка френските органи подчертават колко е важно да се разнообрази туризмът, за да се даде нов тласък на местната икономика, и твърдят, че експлоатацията на „Le Levant” би била един от малкото мащабни проекти, които могат да допринесат за такъв нов тласък.
 - По отношение на последиците за заетостта френските органи посочват, че през първите пет години от експлоатацията на кораба „Le Levant” на борда му са били наети 16 души от Сен Пиер и Микелон. Общият размер на разходите на архипелага, свързани с експлоатацията на кораба за периода от 1999 г. до 2003 г., възлиза на 3 328 891 EUR. Според френските органи към тази сума трябва да се добавят и разходите, направени на други територии, изпълняващи условията за предоставяне на помощ за развитие, при акостирането на кораба „Le Levant” по време на круизните му пътувания.
- (59) И накрая, френските органи смятат, че пропорционалността на помощта трябва да се оценява не в абсолютна, а в относителна стойност. Въздействието на помощта следва да се оценява с оглед на мащабите на икономиката на архипелага и неговия икономически потенциал.
- VI. ОТГОВОР НА ФРЕНСКИТЕ ОРГАНИ НА МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**
- (60) Френските органи получиха мненията на третите заинтересовани страни и не изразиха допълнителни мнения.

⁽¹⁴⁾ За „Закона Paul” вж. Решение на Комисията от 3 декември 2001 г. (ОВ С 30, 2.2.2002 г., стр. 13), а за „Закона Girardin” — Решение на Комисията от 11 ноември 2003 г. (ОВ С 16, 22.1.2004 г., стр. 24).

⁽¹⁵⁾ Решение 1999/719/ЕО на Комисията от 30 март 1999 г. относно държавната помощ, която Франция възнамерява да предостави като помощ за развитие за продажбата на два пътнически кораба, построени в „Chantiers de l'Atlantique” и експлоатирани от „Renaissance Financial” във Френска Полинезия (ОВ L 292, 13.11.1999 г., стр. 23).

VII. ОЦЕНКА НА МЯРКАТА

1. Процедура

- (61) Уместно е първо да се отхвърлят обвиненията за процедурни нарушения, повдигнати от инвеститорите.
- (62) Комисията не споделя мнението, че анулирането на Решение 2001/882/ЕО от Съда води до отмяна на решението за откриване на процедурата от 2 декември 1999 г. Според установената съдебна практика анулирането на акт на институция на Общността не засяга задължително подготвителните актове, довели до неговото приемане ⁽¹⁶⁾.
- (63) Институцията, чийто акт е бил анулиран, трябва да вземе всички мерки, необходими според решението и мотивите за анулиране за отстраняване на недостатъците, довели до анулирането. В даления случай Съдът отмени Решение 2001/882/ЕО с мотива, че Комисията е пренебрегнала правото на защита и не е изпълнила задължението си да аргументира заключенията си относно наличието на държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора.
- (64) Що се отнася до актовете, предхождащи окончателното решение по настоящия случай, решението на Съда налага Комисията да вземе необходимите мерки за разследване с оглед на пълното зачитане на правото на защита на държавата-членка и на заинтересованите страни. Това в никакъв случай не предполага отмяна на решението за откриване на процедурата от 2 декември 1999 г. и прекратяване на процедурата, както очевидно смятат инвеститорите. Достатъчно е това решение да бъде изменено и допълнено в частите, в които има пропуски, така че френските органи и заинтересованите страни да могат да представят мненията си, както предвижда член 88, параграф 2 от Договора ⁽¹⁷⁾. Този резултат е напълно постигнат с допълнителното решение от 6 декември 2006 г.

2. Наличие на държавна помощ

- (65) След официалната процедура по разследване и предвид аргументите, представени в този контекст от френските органи и заинтересованите страни, Комисията смята, че данъчните облекчения, предоставени във връзка с построяването и експлоатацията на кораба „Le Levant“, представляват държавна помощ по смисъла на член 87,

параграф 1 от Договора, според който „всяка помощ, предоставена от държава-членка или чрез ресурси на държава-членка под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с общия пазар.“

- (66) Окачествяването на една национална мярка като държавна помощ предполага изпълнение на следните кумулативни условия: 1) въпросната мярка дава предимство посредством държавни ресурси, 2) това предимство е избирателно, т.е. поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на определени стоки, и 3) въпросната мярка нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и може да засегне търговията между държавите-членки ⁽¹⁸⁾.
- (67) Тук е мястото да се изложат причините, навеждащи на мисълта, че данъчните мерки, взети във връзка с построяването на „Le Levant“, отговарят на тези условия.

2.1. По отношение на наличието на предимство, предоставено посредством държавни ресурси

- (68) Разпоредбите на „Закона Pons“, приложени за въпросната схема, представляват дерогация от общия данъчен закон и предоставят предимство на данъкоплатците, за които се прилагат, доколко доколкото дават възможност за ползване на по-големи данъчни облекчения от общото правило. С предоставянето на това предимство Франция се отказва от данъчни приходи, което води до намаляване на нейните ресурси. От това следва, че предимството е предоставено посредством държавни ресурси.
- (69) Актът, с който се предоставя това предимство, е решението за одобрение на министъра на финансите от 23 ноември 1996 г. Съгласно одобрението ползата по член 238 а НА III б и в от ОКД се предоставя на „съсобствеността на кораба „Le Levant.“ ”

- (70) Въпреки това резултатите на съсобствеността се облагат на ниво съставляващи я дружества акционери и това са същите дружества, имащи възможност за приспадане на сумата за закупуване на дяловете от данъчния си резултат (възможност, дадена въз основа на член 238 а НА I от ОКД).

⁽¹⁶⁾ Решение на Съда от 12 ноември 1998 г. по дело С-415/96, *Испания/Комисия*, Recueil 1998, стр. I-6993, точка 32.

⁽¹⁷⁾ Вж. в този смисъл решението на Съда по цитираното по-горе дело С-415/96, и по-специално точки 33 и 34.

⁽¹⁸⁾ Вж. например решението на Съда от 10 януари 2006 г. по дело С-222/04, *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze*, Recueil 2006, стр. I-289, точка 129.

- (71) От дерогацията от член 156 1^о а от ОКД, предоставена въз основа на член 238 а НА III в от ОКД, се възползват инвеститорите, при които резултатите на дружествата акционери ще се облагат (с данък върху дохода) съгласно прозрачността по отношение на данъците на дружествата акционери. Следователно предимствата, предоставени чрез одобрението, имат непосредствено финансово въздействие върху инвеститорите под формата на данъчни икономии, реализирани чрез приспаданията, извършени благодарение на дерогационния режим на „Закона Pons”.
- (72) Въпреки това, трябва се отбележи, че тези данъчни икономии не са оставени на разположение на инвеститорите, а съгласно схемата, подкрепена от френските органи чрез решението за одобрение, те имат предварително определено предназначение. Всъщност, сключеното инвестиционно споразумение задължава инвеститорите да реинвестират почти изцяло данъчните икономии в съсобствеността под формата на увеличение на капитала на съответните свои дружества акционери с цел покриване на разходите за финансиране на закупуването на „Le Levant” и загубите от неговата експлоатация (вж. съображение 27).
- (73) Определянето на получателите на помощта изисква задълбочено проучване на отношенията, свързани със закупуването и експлоатацията на „Le Levant”.
- (74) Първо, трябва да се припомни, че целта на самата схема, както става ясно от заявлението за одобрение, внесено от СІР, е била „закупуване на пътнически кораб” (19).
- (75) Следователно компанията „СІР не разполага с необходимите финансови средства, за да закупи „Le Levant” чрез класическия начин на финансиране (ипотечен кредит)”. Така СІР си поставя за цел да плати своя кораб „в рамките на финансиране, ползващо фискално подпомагане за отвъдморска инвестиция”, което ще се основава на „схема на финансиране чрез учредяване на съсобственост на кораб”. За целта Банката „ще предложи на своите клиенти да закупят дялове от Съсобствеността” и „ще започне процедура по емитиране на публични облигации ...” (20).
- (76) Следователно става ясно, че целта на схемата е да позволи на СІР да закупи кораб, чийто собственик ще бъде СІР, а участието на инвеститорите, подбрани сред клиентите на Банката, се е свеждало до финансирането на покупката.
- (77) Избраната за целта финансова схема е много често срещана при отвъдморските „необлагаеми” инвестиции (21), т. нар. „възложена” схема, при която дружеството, което желае да закупи дадено оборудване, но поради недостиг на средства не може да осъществи инвестицията със собствен капитал, се обръща към външни инвеститори, които купуват оборудването и го предоставят на оператора, който го ползва, и в края на наложения от закона срок на експлоатацията той става негов собственик. При схеми от този вид данъчното облекчение се прехвърля частично на купувача, друга част се задържа от инвеститора, който по този начин си осигурява възвръщаемост на инвестицията. Прехвърлянето на облекчението на купувача обикновено става чрез намаляване на наема през периода на експлоатацията („наемна” схема).
- (78) Комисията вече анализира аспектите на държавни помощи по подобни схеми за финансиране на туристически кораби благодарение на облекченията на „Закона Pons” при случаите „Club Med” (22) и „Renaissance” (23). Случаят „Renaissance” е особено подходящ заради сходството с операцията за финансиране на „Le Levant”. Всъщност и в двата случая стават въпрос за инвеститори, чието данъчно положение позволява освобождаване от данъци, обединени в съсобственост, закупуващи туристически кораби с определен срок на отвъдморска експлоатация от купувач (Renaissance или СІЛ), който поема ангажимент пред инвеститорите да откупи кораба в края на периода на експлоатацията.
- (79) При случая „Renaissance” корабът е отдаден под наем на ползвателя и данъчното облекчение, което ползват инвеститорите по силата на „Закона Pons”, му е било прехвърлено чрез намаляване на наема по класическия модел на описаната в съображение 77 наемна схема. Френските органи отбелязаха, че тази схема позволява „ефективно преотстъпване на данъчното подпомагане за ползвателя”. Комисията (която в решението си за откриване на процедурата констатира, че инвеститорите са „непосредствените получатели” и „получателите на измеримата помощ” (24)) установи, че „RF [Renaissance] е реалният получател на помощта и като се има предвид, че RF има задължението да откупи корабите, то може да се счита за действителен собственик”. Следователно Комисията е направила разграничение между инвеститори, непосредствени получатели на помощта и „реален” получател на помощта (по смисъла на правилата за държавните помощи), на които са били прехвърлени частично данъчните облекчения чрез намаляване на наема спрямо пазарната стойност на кораба (25).

(19) Заявление за одобрение, стр. 11.

(20) Заявление за одобрение, стр. 11 и 15.

(21) Вж. информационния доклад, изготвен от името на Комисията по финанси, контрол на бюджета и икономически сметки на държавата за освобождаването от данък в отвъдморските департаменти и територии (Сенат, редовно заседание от 2002—2003 г., Доклад № 51, приложен към протокола от заседанието на 7 ноември 2003 г.).

(22) ОВ С 279, 25.10.1995 г., стр. 3.

(23) Решение 1999/719/ЕО, цитирано по-горе.

(24) ОВ С 307, 7.10.1998 г., стр. 6.

(25) Впрочем този подход се утвърди от практиката, приложена от Комисията наскоро по делото за т. нар. „Данъчни икономически групировки”: Решение 2007/256/ЕО на Комисията от 20 декември 2006 г. относно режима за помощи, който се прилага от Франция съгласно член 39 СА от Общия кодекс за данъците (ОВ L 112, 30.4.2007 г., стр. 41), точки от 101 до 103.

- (80) В случая с кораба „Le Levant” прехвърлянето на данъчните облекчения от инвеститорите (непосредствени получатели на помощта) на CIL е извършено по друг механизъм. Всъщност при случая „Renaissance” инвеститорите са отдали под наем корабите на ползвателя, докато в настоящия случай CIL разполага официално с кораба единствено в качеството си на управител на съсобствеността, която пък е официален ползвател на кораба. Следователно няма отношения, свързани с наем, които биха позволили прехвърлянето на облекчението чрез намаляване на наема.
- (81) Конкретно, прехвърлянето на облекчението към CIL се извършва по следния начин:
- (82) Разходите за закупуване на кораба и загубата от експлоатацията се изразяват в загуби на едноличните дружества с ограничена отговорност, които са акционери. Благодарение на данъчните облекчения, предоставени съгласно „Закона Pons”, инвеститорите могат да приспаднат тези загуби от своите приходи, облагаеми с данък върху дохода, реализирайки данъчна икономия, която е материалният израз на тяхното данъчно облекчение и която като такава е съставена от държавни ресурси по смисъла на законодателството на Общността. Но вместо да запазят тези данъчни икономии, инвеститорите са поели ангажимент да предоставят по-голямата част в рамките на покани за внасяне на средства за покриване на загубите на техните ЕООД.
- (83) Следвайки нормалната логика за възвръщаемост, един инвеститор ще се стреми към по-добра възвръщаемост на своята инвестиция (в случая на кораба), като си осигури възвръщаемост на инвестицията, която да покрие разходите му за покупка и да включва задоволителен марж на печалба. Така например в случая на наемната схема при „Club Med” и „Renaissance” този резултат е постигнат чрез плащането на наем от купувача (този наем обаче е изгоден за купувача, тъй като част от данъчното облекчение му се прехвърля под формата на наем, който е по-нисък от пазарния наем).
- (84) В нормалния случай тези разходи (като плащане на наема и поемане на пълния размер на загубите) биха били поети от CIL, а не от инвеститора. При въпросната схема обаче тези разходи са поети от ЕООД и чрез механизма на покани за внасяне на средства те са покрити от данъчните икономии, които по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора представляват държавни ресурси. В еднаква степен CIL е освободена и от разходите, свързани с експлоатацията на кораба, които по правило би трябвало да поеме. Поради всички тези причини Комисията констатира, че е извършено прехвърляне на облекчението от инвеститорите на CIL. Въпреки това, трябва да се отбележи, че данъчното облекчение не е прехвърлено изцяло на CIL. Всъщност според схемата инвеститорите запазват за себе си данъчните икономии от 2003 г. — последната година на експлоатация.
- (85) Независимо от тази техническа разлика в схемата въздействието ѝ не се различава от това на схемата в случая „Renaissance”. Всъщност, както и при „Renaissance”, CIL получава ефективни права върху „Le Levant” от неговото доставяне, като по този начин изпреварва официалната собственост на кораба, която ще добие ефективност едва след изпълнението на схемата. Както и при случая „Renaissance”, корабът се предоставя за ползване на CIL, без компанията да плаща реалните му разходи, тъй като от нейна страна не се изисква никаква финансова компенсация. По този начин разходите за експлоатация на кораба, които по правило би трябвало да се поемат от CIL, са намалени, което представлява облекчение за CIL.
- (86) Ако инвеститорите могат да предоставят кораба за безвъзмездно ползване на CIL, то е благодарение на данъчните облекчения, които са получили съгласно „Закона Pons” и които им позволяват посредством техните ЕООД да приспаднат от облагаемите си приходи както разходите за закупуване на кораба, така и загубите на своите ЕООД, които включват годишните вноски за погасяване на главницата и лихвите по кредита, взет от Банката за закупуване на дяловете. Подлежащият на приспадане резултат на ЕООД включва и съответните им части от резултата от експлоатацията на „Le Levant” в гарантираните от CIL граници.
- (87) Тази схема и покриването от инвеститорите на разходите за финансиране и поне частично на разходите за експлоатация на кораба „Le Levant” посредством механизма на задължителните покани за внасяне на средства в печалбата на ЕООД цели да предостави на CIL възможност да ползва облекченията, предоставяни от „Закона Pons”. Този механизъм на прехвърляне на помощта е условие, предвидено в заявлението за одобрение, и така е получил подкрепата на френските органи. Това прехвърляне на ресурси от страна на инвеститорите в полза на съсобствеността позволява да се субсидира експлоатацията на „Le Levant” от CIL. Без този механизъм експлоатацията на кораба от CIL не би била икономически жизнеспособна.
- (88) За инвеститорите полезният ефект от схемата добива материално измерение в края на операцията за финансиране чрез откупуването на техните дялове и факта, че могат да запазят за себе си данъчните икономии за 2003 г. — последната от периода на експлоатация (която не е ипотекирана чрез задължителна покана за внасяне на средства).
- (89) Така държавните ресурси (състоящи се от данъчни икономии на инвеститорите) се разпределят между инвеститорите и CIL, на която помощта е преотстъпена почти изцяло. Преотстъпената на CIL част от облекчението е съставена от сумата от покани за внасяне на средства, на които инвеститорите са отговорили в полза на едноличните дружества с ограничена отговорност.
- (90) Вследствие на това мненията на CIL, според които Комисията не е доказала, че помощта е позволила експлоатацията на „Le Levant” при по-благоприятни условия от условията, достъпни за останалите оператори, няма да бъдат приети.

(91) Що се отнася до цената, за която „Le Levant” е продаден на СИЛ през януари 2004 г., според информацията, с която разполага Комисията, изглежда, че цената не съдържа елемент на безвъзмездна помощ в полза на СИЛ. Всъщност според СИЛ независим корабен посредник смята, че цената на препродажба надвишава пазарната стойност на кораба. Комисията не разполага с други елементи, които да обортят тази информация.

2.2. По отношение на окачествяването на получателите на държавни ресурси като „предприятия”

(92) Допълнително условие за окачествяването на една помощ като държавна е тя да поставя в по-благоприятно положение определени предприятия (или производството на някои стоки). Понятието „предприятие” по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора обхваща всеки субект, упражняващ стопанска дейност, независимо от неговия юридически статут и начин на финансиране. Стопанска дейност е всяка дейност, състояща се в предлагането на стоки или услуги на даден пазар ⁽²⁶⁾.

(93) За сметка на това по дело *Cassa di Risparmio*, по което трябваше да се направи разграничение между „оператор в пряк контакт с пазара и косвен контакт [на] друг юридически субект, контролиращ този оператор в рамките на икономическото цяло, което те формират заедно”, Съдът на Европейските общности реши, че „притежаването на дялово участие, било то и на контролен пакет акции, само по себе си не е достатъчно, за да се охарактеризира една дейност на притежателя на тези акции като стопанска дейност, щом тя поражда единствено упражняването на права в качеството на акционер или съдружник, а когато е уместно, и получаването на дивиденди като обичайни приходи от собствеността” ⁽²⁷⁾.

(94) Отвъд юридическата форма съдебната практика сочи, че определението „предприятие” следва да се основава на анализ на икономическата действителност на конкретния случай. Окачествяването на СИЛ и на инвеститорите като предприятия трябва да се основава на анализ на икономическите отношения в схемата, за да се определи начинът, по който се извършва на практика стопанската дейност, състояща се в експлоатацията на „Le Levant” като туристически кораб.

(95) Първо, трябва да се отбележи, че съгласно схемата инвеститорите са тези, които са представени като официални собственици и ползватели на кораба за своя собствена сметка посредством своите ЕООД, обединени в съсобственост, а ролята на СИЛ се ограничава до тази на

управител на кораба „за сметка и на риск на съсобствеността” ⁽²⁸⁾. Напълно възможно е един собственик и ползвател да повери ежедневно управление на стопанската си дейност на управител, без същевременно собственикът да губи характеристиките си на предприятие по смисъла на правилата за държавните помощи, при условие че отговаря на определящите критерии, разработени от съдебната практика, а именно да взема участие в дейността, състояща се в предлагането на стоки и услуги на даден пазар, както и да не се ограничава в притежаването на дяловото участие и получаването на дивиденди.

(96) В конкретния случай Комисията отбелязва, че съгласно устава на съсобствеността всеки от инвеститорите упражнява права върху кораба посредством своите дялове, но тези права могат да се упражняват единствено колективно (всеки дял дава право и на пропорционална част от приходите от експлоатацията). Инвеститорите упражняват правата си в рамките на общото събрание на съсобствениците, където всеки акционер има право на глас пропорционално на своя дял от съсобствеността. От тази гледна точка положението на инвеститорите е съпоставимо с това на акционери или съдружници.

(97) Освен това, инвеститорите не вземат активно участие в стопанската дейност на „Le Levant”, която е поверена изцяло на СИЛ. Всъщност от пълномощното за управление става ясно, че СИЛ е натоварена с всички аспекти от експлоатацията на кораба и разполага с всички необходими пълномощия по начин, който изключва каквото и да било вмешателство на инвеститорите в експлоатацията. Така:

— СИЛ е натоварена с оборудването, поддръжката, експлоатацията, техническото и търговско управление на кораба.

— СИЛ организира хотелиерското и ресторантьорско управление, междинните спирки и туристическите обиколки. СИЛ се ангажира с управлението на разходите за пристанищни такси, корабоводене и други. По-общо казано, тя осигурява експлоатацията на кораба в най-добрите икономически условия и „е упълномощена да сключва всички договори за наемане и по-общо казано, да води преговори за сключване на всички търговски актове” (член 3.1 от пълномощното за управление). Следователно съсобствеността е дала истински картбланш на СИЛ по отношение на същината на въпросната стопанска дейност, а именно предлагането на туристически пътувания на борда на „Le Levant”.

⁽²⁶⁾ Вж. например цитираното по-горе решение *Cassa di Risparmio*, точки 107 и 108.

⁽²⁷⁾ Горещитираното решение *Cassa di Risparmio*, точки от 109 до 114.

⁽²⁸⁾ Пълномощно за управление на съсобствеността на кораба „Le Levant”, приложение 4 към досието, предоставено на КБО (наричано по-долу „пълномощно за управление”).

- „Управителят се ползва с най-широки правомощия пред трети лица във връзка с управлението на имуществото и делата на съобществеността и може да извършва всякакви административни дейности, включително и дейности по извеждане от експлоатация на кораба, но не и разпореждане с имуществото” (член 6 от пълномощното за управление). Следователно съобществеността предоставя на СІЛ почти пълна независимост, като СІЛ може по собствена инициатива, без да се допитва до инвеститорите, да извърши извеждане от експлоатация на кораба, т.е. да прекрати неговата експлоатация.
- Според член 6 от пълномощното за управление управителят „извършва или осигурява извършването на следните дейности за сметка на съобществеността: — наемане и управление на персонала, организация на труда на борда [...]. Така, на управителя се признават най-широки правомощия, за да може той да осигури възможно най-гъвкаво управление на съобществеността”.
- (98) Оттеглянето на инвеститорите от експлоатацията не е въпрос на търговски избор, от който те биха могли свободно да се откажат, а се определя от самата структура на схемата. Всъщност според своите инвестиционни договори всяко дружество акционер се управлява от двама съуправители, които всъщност са служители на Банката. Всички практически аспекти на учредяването и функционирането на дружествата акционери са отговорност на тези управители или на представени от Банката лица и на общото събрание на съобществеността (където теоретично инвеститорите биха могли да упражнят правата си върху кораба и неговата експлоатация), дружествата акционери са представени не от съдружниците, а от управителите. Впрочем, инвеститорът не може да назначава други управители или самият той да поема управлението на своето ЕООД, освен ако не се откаже от „обещанието за покупка” на дяловете от страна на Банката, което представлява гаранция за възвръщаемост на неговата инвестиция. Що се отнася до избора на управител на съобществеността и съгласно неговото пълномощно, СІЛ е назначена в устава на съобществеността (изготвен от Банката и СІР) и на практика може да бъде уволнена само поради груба грешка или измама. Така, Комисията установява, че в схемата не съществува никакъв механизъм, който да позволява ефективната намеса на съобществеността в експлоатацията на „Le Levant” като туристически кораб, т. е. в самата стопанска дейност, осъществявана изключително от СІЛ. Накратко може да се заключи, че инвеститорите са подписали договор за включване, без да имат възможност да определят свободно неговите условия.
- (99) И накрая е важно да се спомене, че в отношенията между собственика ползвател и неговия управител икономическият риск, свързан с експлоатацията на имуществото, по правило се поема от собственика, а управителят получава възнаграждение за своите услуги и не се интересува от резултатите от експлоатацията. Следователно в случая с „Le Levant”, получавайки гаранция за възвръщаемост на инвестициите от спонсорите на проекта, инвеститорите не поемат реалните рискове, свързани с резултата от експлоатацията на „Le Levant”. Тези рискове в действителност се поемат от СІЛ, която, въпреки че разполага само с два от общо 740 дяла на съобществеността, е приела да поеме изцяло отговорността за всяка загуба, надхвърляща прогнозите за експлоатацията през периода 1996—2003 г. Комисията констатира, че това разпределение на рисковете, неприсъщо за нормални отношения между ползвател и управител, е показателно за това, че стопанската дейност се упражнява самостоятелно от СІЛ.
- (100) Следователно проектът „Le Levant” с основание не е бил представен на потенциалните инвеститори като предложение за участие в организирането и продажбата на туристически пътувания на борда на „Le Levant”, а като „рентабилна инвестиция, без риск и без грижи, свързани с управлението” ⁽²⁹⁾. Фактът, че „компанията СІР, чрез своя филиал СІЛ” е представена като „коробособственик и управител на съобществеността” ⁽³⁰⁾, също свидетелства за реалните отношения между СІЛ и инвеститорите.
- (101) Тази организация е идеално отражение на целта на схемата, според която СІЛ трябва да закупи кораб, а участието на инвеститорите се ограничава до целите на финансирането, без да се предвижда участие в експлоатацията му. Фактът, че инвеститорите, посредством своите дружества, са официални собственици на кораба, е мотивиран единствено от данъчната изобретателност на схемата и не съответства на реално участие в нейната търговска експлоатация.
- (102) Дейността на инвеститорите се ограничава до участие с оглед на възвръщаемост на инвестициите без никакво реално участие в експлоатацията на „Le Levant”. За сметка на това СІЛ, която официално е само управител, получава гаранцията, че в края на изпълнението на схемата ще получи изключителната собственост върху кораба на цена, чийто метод на изчисление е предварително определен, и очаквайки нейните права върху кораба да придобият юридически официален вид, взема свободно (спрямо инвеститорите) решения за условията на неговата експлоатация. По отношение на търговския аспект на експлоатацията на „Le Levant” СІЛ действа като реален собственик на кораба.
- (103) Що се отнася до експлоатацията на „Le Levant”, само СІЛ може да бъде окачествена като предприятие по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора. Тъй като инвеститорите не са предприятия в този смисъл, получените чрез държавни ресурси облекчения в рамките на схемата за финансиране на „Le Levant” не представляват държавна помощ.
- ⁽²⁹⁾ Проспектът „Станете собственик на туристическия кораб „Le Levant” ” е включен в документацията, предоставена на КБО.
- ⁽³⁰⁾ Пак там. Съгласно френското морско право фактът, че едно лице е собственик на кораб, не значи автоматично, че е негов собственик. Това води единствено до предположение, което може да бъде потвърдено или отхвърлено в светлината на действията по управление на въпросния кораб с цел да се определи чрез тези действия (назначаване на капитана, отговорност за водното управление и/или търговско управление) кой е ползвателят на кораба (Закон № 69-8 от 3 януари 1969 г. относно оборудването и продажбата на плавателни съдове, изменен, членове 1 и 2).

- (104) По отношение на статута на корабостроителницата Комисията констатира, че мненията на заинтересованите страни в тази връзка не доказват наличието на облекчение, финансирано с държавни ресурси в полза на корабостроителницата. При официалната процедура по разследване не бяха открити доказателства, позволяващи да се допусне, че корабостроителницата е получател на помощта.
- 2.3. По отношение на изборителния характер на мярката
- (105) Спецификата на една държавна мярка, а именно нейната изборителност, представлява една от характеристиките на понятието държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора. В този смисъл е важно да се провери дали въпросната данъчна мярка дава изключителни предимства на определени предприятия или сектори ⁽³¹⁾.
- (106) По принцип, за да се окачестви една данъчна мярка като държавна помощ, предприятията получатели на помощта трябва да попадат в категория, която е определена фактически или юридически от прилагането на определения от въпросната мярка критерий ⁽³²⁾. В дадения случай е достатъчно да се установи, че разследваната мярка е прилагане на „Закона Pons“, данъчен режим, обхващащ само инвестиции в определени отвъдморски административни единици на Франция, чийто изборителен характер вече е бил признат от Комисията с нейното решение от 27 януари 1993 г. да не повдига възражение срещу режима за държавна помощ, установен от „Закона Pons“ ⁽³³⁾.
- (107) Комисията смята, че изборителният характер на въпросната мярка е доказан в достатъчна степен от факта, че тя е следствие от прилагането на изборителния режим на „Закона Pons“, и затова не се налага тя да взема позиция относно характера на правомощията на френските органи за одобрението, предвидено съгласно член 238 а НА III б от ОКД — аспект, който е посочен от Комисията единствено с оглед на изчерпателността.
- 2.4. По отношение на условията за засягане на търговията между държавите-членки и нарушаването на конкуренцията
- (108) Френските органи и СИЛ заявяват, че експлоатацията на „Le Levant“ е била осъществявана с отправна точка Сен Пиер и Микелон, т. е. на силно ограничен пазар, на който нито една друга компания за круизни пътувания не е
- развивала дейност. СИЛ отбелязва също така скромния капацитет на „Le Levant“ и факта, че неговото предлагане е било насочено основно към клиенти от Северна Америка. Поради тези причини френските органи и СИЛ оспорват твърдението, че предоставеното облекчение би могло да причини нарушаване на конкуренцията и да засегне търговията между държавите-членки.
- (109) Трябва да се припомни, че помощите, които имат за цел да освободят дадено предприятие от разходите, които по правило то би трябвало да поеме в рамките на текущото си управление и обичайните си дейности, по принцип нарушават условията на конкуренция ⁽³⁴⁾. Беше преценено, че всяко предоставяне на помощи на предприятие, извършващо дейности на пазара на Общността, е в състояние да причини нарушаване на конкуренцията и да засегне търговията между държавите-членки ⁽³⁵⁾.
- (110) Комисията смята за неуместно круизните пътувания, извършвани с отправна точка Сен Пиер и Микелон, да се считат за отделен пазар. Има вероятност потребителят, който е планирал круизно пътуване в този регион, да е бил склонен да планира такива пътувания по други дестинации или от други пристанища и неговият избор може да зависи от редица фактори, сред които и цената, която може да бъде повлияна от разследваната мярка. Следователно круизните пътувания са част от по-голям пазар и доколкото въпросните данъчни облекчения освобождават СИЛ от разходи, които по правило тя би трябвало да поеме за финансиране на стопанската си дейност, помощта може да причини нарушаване на конкуренцията на този пазар.
- (111) Що се отнася до засягането на търговията между държавите-членки, Комисията взе под внимание, че предлагането на „Le Levant“ е било насочено главно към североамериканския пазар и че за целта СИЛ си е сътрудничила с американски туроператор, който е рекламирал и продавал круизните пътувания. Въпреки това, Комисията отбелязва, че не е изключена възможността тези помощи да нарушават конкуренцията дори в случаите, когато получателят на помощта изнася почти цялата си продукция извън Общността ⁽³⁶⁾. Освен това изглежда, че някои круизни пътувания са били предлагани и в Европа.
- (112) Следователно въпросната мярка може да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите-членки.

⁽³¹⁾ Вж. като пример решенията на Съда от 26 септември 1996 г. по дело С-241/94, *Франция/Комисия*, Recueil 1996, стр. I-4551, и от 1 декември 1998 г. по дело С-200/97, *Ecotrade/Altiformi e Ferriere di Servola*, Recueil 1998, стр. I-7907.

⁽³²⁾ Вж. в този смисъл решението на Съда по дело Т-308/00, *Salzgitter/Комисия*, Recueil 2004, стр. II-1933, точка 38.

⁽³³⁾ Вж. съображение 10.

⁽³⁴⁾ Вж. решението от 19 септември 2000 г. по дело С-156/98, *Германия/Комисия*, Recueil стр. I-6857, точка 30, и посочената съдебна практика.

⁽³⁵⁾ Вж. по-специално решение на Съда от 17 септември 1980 г. по дело 730/79, *Philip Morris/Комисия*, Recueil 1979, стр. 2671, точки 11 и 12.

⁽³⁶⁾ Решение на Съда от 21 март 1990 г. по дело С-142/87, *Белгия/Комисия*, Recueil 1990, стр. I-959, точка 35.

2.5. Интензитет на помощта

- (113) Комисията смята, че помощта включва пълния размер на данъчните икономии, прехвърлени от инвеститорите на техните дружества акционери като увеличения на капитала, с които те са се ангажирали в рамките на включването в схемата за финансиране на „Le Levant“.
- (114) Френските органи са заявили, че не са в състояние да изчислят данъчните икономии, без да разследват поотделно данъчното положение на всеки от инвеститорите.
- (115) Във всеки случай Комисията не смята, че трябва да изчисли точния размер на помощта, а само да уточни базата за нейното изчисление. Въпреки това, тя отбелязва, запазвайки си правото за изчисление на пълния размер на помощта, че според оценките на банката, основаващи се на профила на „типичния инвеститор“⁽³⁷⁾, данъчните икономии, реализирани благодарение на приспадането само на цената, на която е закупен корабът, биха позволили вливане на капитал от 278 506 FRF за пакет от два дяла, т.е. за продадените на инвеститорите 738 дяла общата сума е 102 490 200 FRF, следователно интензитетът спрямо цената на кораба е около 44,8 %.

3. По отношение на съвместимостта на помощта с общия пазар

Приложена правна рамка

- (116) След като Комисията установи, че въпросната мярка представлява държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора, уместно е да се разгледа нейната съвместимост с общия пазар. В тази връзка в решенията си за откриване на процедурата Комисията посочи, че според нея помощта трябва да се анализира в светлината на Директива 90/684/ЕИО, и по-специално на член 4, параграф 7 от посочената директива, предвид целта на помощта⁽³⁸⁾. Уместността на това правно основание беше оспорена от френските органи и заинтересованите страни с основанията, посочени в части IV и V. Следователно първо, трябва да се обоснове изборът на това правно основание.
- (117) Решението на Комисията от 27 януари 1993 г. да не повдига възражения срещу държавната помощ във връзка със „Закона Pons“ предвиждаше изрично, че

„прилагането на въпросните помощи е подчинено на нормативните уредби и рамки на общностното право в областта на (...) определени отрасли на промишлеността ...“. От това следва, че посоченото решение не обхваща помощта, разглеждана в мярката, дотолкова доколкото тя попада в полето на прилагане на Директива 90/684/ЕИО.

- (118) Франция и заинтересованите страни твърдят, че Директива 90/684/ЕИО е приложима само за помощи с получател корабостроителница и тъй като Комисията не е открила облекчение за корабостроителницата, построила „Le Levant“, Директива 90/684/ЕИО е неприложима в настоящия случай. Комисията не е съгласна с този аргумент. Всъщност от самия текст на член 3, параграф 1 от Директива 90/684/ЕИО става ясно, че тя се прилага за „всички форми на помощ, отпускана на собственици на кораби или на трети лица за корабостроене или преустройство на кораби“. Следователно не толкова качеството на получателя, а целта на помощта е определяща за прилагането на Директива 90/684/ЕИО, която се отнася за помощите за „корабостроене“, а не за корабостроителите. Според това тълкуване, подкрепено от съдебната практика на Съда в отговор на аргумента, че само помощите, предоставяни за построяването на кораби, а не за тяхната експлоатация, трябва да бъдат взети предвид в рамките на Директива 90/684/ЕИО, нейните разпоредби се прилагат „не само за всички форми на помощ за построяване, отпуснани пряко на корабостроителниците, но и за помощите, посочени в член 3, параграф 2, като последната разпоредба се отнася за всички форми на помощ, предоставяна на собствениците на кораби или на трети лица, когато тези помощи действително се използват за корабостроене или за преустройство на кораби в корабостроителниците на Общността“⁽³⁹⁾.
- (119) Вследствие на това Комисията потвърждава, че съвместимостта на помощта с общия пазар трябва да се оценява по отношение на Директива 90/684/ЕИО.

Анализ на съвместимостта

- (120) Съгласно член 4, параграф 7 от Директива 90/684/ЕИО помощите, свързани с корабостроене и преустройство на кораби, предоставяни като помощи за развитие на развиващи се страни, могат да се считат за съвместими с общия пазар, ако съответстват на приетите за целта разпоредби от работна група № 6 на Организацията за икономическо сътрудничество и развитие (ОИСР) в нейното споразумение за тълкуването на членове 6, 7 и 8 от договореността относно експортните кредити за кораби и всички изменения на посоченото споразумение (наричани по-долу „критерии на ОИСР“).

⁽³⁷⁾ Вж. допълнителното решение от 6 декември 2006 г., точка 72.

⁽³⁸⁾ Директива 90/684/ЕИО е с прекратено действие от 31 декември 1997 г. Въпреки това, тя остава уместна за анализа на настоящия случай, тъй като според съобщението на Комисията за определяне на правилата, приложими за оценка на неправомерно предоставените държавни помощи, към момента на предоставяне на помощта нейните разпоредби са били в сила (ОВ С 119, 22.5.2002 г., стр. 22).

⁽³⁹⁾ Решение на Съда от 18 май 1993 г. по обединени дела C-356/90 и C-180/91, *Белгия/Котисия* (Recueil 1993, стр. I-2323), точка 14.

(121) С писмото си SG (89) D/311 от 3 януари 1989 г. Комисията уведоми държавите-членки, че проектите за помощ за развитие трябва да отговарят на следните критерии на ОИСП:

- корабите не трябва да плават под удобен флаг;
- ако помощта не може да се характеризира като публична помощ за развитие в рамките на ОИСП, донорът на помощта трябва да потвърди, че тя е предоставена по силата на междуправителствено споразумение;
- донорът на помощта трябва да представи необходимите уверения, че реалният собственик пребивава в страната получател на помощта, както и че предприятието получател не е нефункциониращ филиал на чуждестранно дружество (страните, които имат право на помощ, включват не само страните, определени от ОИСП като развиващи се, но и всички асоциирани с Европейския съюз отвъдморски страни и територии, включително френските отвъдморски територии);
- получателят трябва да поеме ангажимент да не продава кораба без разрешение от публичните органи.

(122) Освен това, предоставяната помощ трябва да съдържа елемент на безвъзмездна помощ от поне 25 %.

(123) Както вече беше посочено, Комисията трябва да провери също така дали проектът съдържа реален „компонент на развитие”. Всъщност според Съда⁽⁴⁰⁾ Комисията е длъжна да направи отделна проверка на „компонента на развитие” на проекта и спазването на критериите на ОИСП. Следователно за целите на своята оценка Комисията трябва да се увери, че проектите наистина целят развитие и че те не биха могли да бъдат осъществени без помощта (т.е. тя трябва да се увери в необходимостта от помощта).

(124) Както Комисията посочи в своите решения за откриване на процедурата, въпросната помощ отговаря на критериите на ОИСП по следните причини:

- „Le Levant” плава под френски флаг. От това следва, че условието корабът да не е регистриран под удобен флаг е изпълнено.

— Сен Пиер и Микелон е включен в списъка на страните, имащи право на помощ за развитие, приложен към писмо SG (89) D/311 на Комисията до държавите-членки.

— Комисията отбелязва, че съгласно схемата целта на СИЛ е да стане едноличен собственик на кораба и чрез през междинния период тя експлоатира кораба по време на търговските му операции като фактически собственик. За целите на условието за пребиваване на собственика Комисията смята, че за реален собственик на „Le Levant” може да се смята СИЛ⁽⁴¹⁾. Седалището на СИЛ се намира в Уолис и Футуна. Този архипелаг не е „страна получател на помощта” (страната получател е Сен Пиер и Микелон). Въпреки това, предвид факта, че и двата архипелага фигурират в списъка на Комисията със страните, имащи право на помощ за развитие, Комисията няма да повдига възражение в това отношение. Освен това, СИЛ не е нефункциониращ филиал на чуждестранно дружество.

— Корабът не може да бъде препродаден без съгласието на френските публични органи, тъй като помощта е предоставена при условието СИЛ да експлоатира кораба в продължение на поне пет години, като неговата основна отправна и крайна точка трябва да бъде Сен Пиер и Микелон.

— Интензитетът на помощта надхвърля 25 % (вж. съображение 115).

(125) Освен това, Комисията трябва да провери и „компонента на развитие”, т. е. да се увери, че помощта може да допринесе за развитието на територията получател на помощта. Този анализ трябва да вземе предвид специфичните условия и нужди на въпросната територия. По този въпрос френските органи подчертаха, че икономиката на Сен Пиер и Микелон е била в изключително затруднение в момента на предоставяне на помощта. В действителност в миналото архипелагът е бил зависим от промишления риболов. Внезапният и масивен срив на тази промишленост през 1993 г., настъпил вследствие на неблагоприятното за Франция уреждане на спор за правото на риболов с Канада и на канадския мораториум върху улова на треска, породил спешна нужда от преориентиране на икономиката на територията. Малките размери на архипелага и неговото население, относителната му изолация и свитата му икономика намаляват значително възможностите за подобно преориентиране. Ето защо разнообразяването на икономиката посредством туризма, като се акцентира върху съхранената природа на територията и нейната близост до северноамериканския континент, изглежда най-интересният подход. И тъй като Сен Пиер и Микелон не може да предложи дълготраен туристически престой, разумно е да се опита архипелагът да се развие като пристан на туристически кораби.

⁽⁴⁰⁾ Решение на Съда от 5 октомври 1994 г. по дело C-400/92, *Германия/Комисия*, Recueil 1994, стр. I-4701.

⁽⁴¹⁾ Този анализ съответства на анализа по горепосочения случай „Renaissance”.

- (126) В своите мнения, представени вследствие на решението за откриване на процедурата от 2 декември 1999 г., френските органи заявяват, че експлоатацията на „Le Levant” може да допринесе за развитието на Сен Пиер и Микелон, по-специално чрез откриването на работни места и разходите, породени от неговата експлоатация на тази територия.
- (127) Въпреки това, в Решение 2001/882/ЕО Комисията стигна до заключението, че липсва „компонент на развитие”⁽⁴²⁾. По-специално тази оценка се основава на следните заключения относно икономическия ефект от помощта:
- Въз основа на информацията, с която разполагаше, Комисията прецени, че финансовият ефект от експлоатацията на „Le Levant” за периода 1999—2001 г. може бъде изчислен на 5,52 милиона френски франка, или около 0,84 милиона евро.
- По отношение на откриването на преки работни места Комисията смята, че този ефект не е доказан, тъй като в предоставената от френските органи информация се посочва само, че „четирима бивши рибари от архипелага са преминали обучение, за да работят на кораба”.
- И накрая, по отношение на ефекта върху развитието на инфраструктурата на архипелага и косвените последици от идването на други круизни оператори Комисията установи, че в твърденията на френските органи не са посочени цифри, следователно не се налага те да бъдат вземани предвид за целите на оценката на помощта, предоставена за „Le Levant”.
- (128) Тези заключения очевидно се основават на информацията, с която Комисията е разполагала към момента на вземане на своето решение. И както стана ясно и от решението на Съда по искането за отмяна по горепосоченото дело С-394/01⁽⁴³⁾, Комисията може да основе решението си само на елементите, с които се е запознала по време на официалната процедура по разследване, започната с нейното решение от 2 декември 1999 г., което изключва част от информацията, която френските органи са предоставили едва по време на процедурата пред Съда.
- (129) Впрочем, в новите мнения, представени от френските органи след допълнителното решение на Комисията от 6 декември 2006 г., френските органи и заинтересованите страни предоставиха на Комисията информация, с която тя не разполагаше при вземането на Решение 2001/882/ЕО и която придава друг облик на икономическия ефект от експлоатацията на кораба „Le Levant”.
- (130) Така, по отношение на работните места от мненията на френските органи става ясно, че поне 14 местни жители на Сен Пиер и Микелон са работили на борда на „Le Levant” от 1999 г. до 25 юли 2001 г. Към тези работни места в морето трябва да се добавят и тези на сушата, произтичащи от използването на местни доставчици и услуги. Френските органи смятат, че от 1999 г. до 25 юли 2001 г. експлоатацията на „Le Levant” е довела до откриването на поне 10 работни места на сушата⁽⁴⁴⁾.
- (131) Според същата информация на френските органи експлоатацията на „Le Levant” е станала причина за преки разходи в размер на 1,66 милиона EUR в Сен Пиер и Микелон (свързани със снабдяването на кораба с провизии, трансфер на пътници и други) през периода от 1999 г. до 2001 г.⁽⁴⁵⁾.
- (132) Противно на информацията, с която разполагаше Комисията през 2001 г., новата информация позволи да се установи количественото въздействие по отношение на откриването на работни места. Това въздействие не може да се окачестви като незначително предвид ограничения пазар на труда на територията и като се съпостави с броя на търсещите работа (409 души през 1999 г.)⁽⁴⁶⁾. Тя сочи също, че преките разходи, направени в Сен Пиер и Микелон във връзка с експлоатацията на „Le Levant”, надвишават двукратно сумите, посочени от Комисията в мотивите на Решение 2001/882/ЕО⁽⁴⁷⁾.
- ⁽⁴⁴⁾ Според френските органи на борда на „Le Levant” през първите пет години от неговата експлоатация, т. е. през периода 1999—2003 г., са работили между 14 и 16 жители на Сен Пиер и Микелон. През същия този период заради експлоатацията на кораба са открити от 11 до 12 работни места на сушата. Въпреки това, поради съображения, свързани с принципа за правна сигурност, за целите на настоящото решение Комисията ще вземе предвид само фактите, отнасящи се до периода, предхождащ Решение 2001/882/ЕО. Поради същата причина Комисията ще вземе предвид само най-малкия брой работни места.
- ⁽⁴⁵⁾ Този период обхваща цялата 2001 г. С оглед на изчерпателността може да се отбележи, че френските органи изчисляват разходите, причинени пряко от „Le Levant” за 2002 г. и 2003 г., на 1,66 милиона EUR годишно, т. е. около 3,4 милиона EUR за първите пет години от експлоатацията на „Le Levant”.
- ⁽⁴⁶⁾ Броят на търсещите работа към 31 декември 1999 г. (Монетен двор на отвъдморските департаменти (Institut d'émission des départements d'outremer), доклад „Сен Пиер и Микелон през 1999 г.”).
- ⁽⁴⁷⁾ Т.е. за периода 1999—2001 г. около 1,66 милиона евро в сравнение с изчислените от Комисията в нейното Решение 2001/882/ЕО 0,84 милиона EUR (5,52 милиона френски франка).

⁽⁴²⁾ Решение 2001/882/ЕО, съображение 33.

⁽⁴³⁾ Вж. бележка под линия 5.

- (133) Тази нова информация позволява да се установи, че помощта за „Le Levant” е породила икономическо въздействие, разбира се ограничено, но то може да допринесе за икономическото развитие на Сен Пиер и Микелон.
- (134) Френските органи също така заявиха, че по-общо казано, помощта може да допринесе за развитието на Сен Пиер и Микелон, като стимулира необходимото разнообразяване на неговата икономика. По отношение на този аспект процедурата по разследване даде възможност на Комисията да установи, че до 1993 г. икономиката на Сен Пиер и Микелон се е характеризирала с почти пълна зависимост от промишления риболов, а след това със зависимост от публичния сектор и обществените поръчки ⁽⁴⁸⁾.
- (135) Комисията допуска, че подобна зависимост от толкова малко източници на заетост и доходи може да възпрепятства развитието на територията. Вземайки предвид географските особености и ограничения вътрешен пазар на Сен Пиер и Микелон, Комисията допуска, че разнообразяването на икономиката е полезно за развитието на територията, както и че туризмът би могъл да се превърне в обещаваща възможност за разнообразяване към момента на предоставяне на помощта. Комисията приема мненията на френските органи, според които размерите на архипелага намаляват възможностите за предлагане на дълготраен туристически престой, но за сметка на това неговото разположение е подходящо за развиване на круизна дейност.
- (136) Комисията отбелязва, че според предоставената от френските органи информация броят на пътниците на туристически кораби, посещаващи архипелага, е търпял силни колебания през годините преди предоставянето на помощта и въвеждането в експлоатация на „Le Levant”, но техният брой изглежда се е стабилизирал на относително високо равнище след 2000 г. ⁽⁴⁹⁾.
- (137) За реален принос към развитието на Сен Пиер и Микелон, какъвто всъщност е, този принос може би изглежда скромнен в сравнение с интензитета на помощта. Въпреки това, Комисията смята, че съвместимостта на помощта с общия пазар трябва да се оценява спрямо нейния принос към развитието на Сен Пиер и Микелон и степента на нарушаване на търговията между държавите-членки

⁽⁴⁸⁾ Така, през 1999 г. в отраслите „строителство и благоустройство” и „рибарство”, ползващи се със силната подкрепа на държавните органи, са съставлявали 63,8 % от заетостта. Държавните служители са съставлявали 25,8 % от активното население (Вж. Монетен двор на отвъдморските департаменти (Institut d'émission d'outremer), доклад „Сен Пиер и Микелон през 1999 г.”).

⁽⁴⁹⁾ Броят на пътниците на туристически кораби е бил 2 134 през 1995 г., 820 през 1996 г., 785 през 1997 г., 2 123 през 1997 г., 2 123 през 1998 г., 428 през 1999 г., за да достигне 3 242 през 2000 г. и 2 474 през 2001 г. Освен това може да се отбележи, че равнището се е запазило през целия период на експлоатация на „Le Levant” с 5 120 пътници през 2002 г. и 3 022 през 2003 г.

вследствие на помощта. По този въпрос Комисията смята, че не може да се отрече, че помощта може да има известно отрицателно въздействие върху търговията между държавите-членки, както това беше доказано в раздел 2.4, но е вероятно това въздействие да е много ограничено поради специфичните обстоятелства в случая. В този контекст Комисията отбелязва следното:

— „Le Levant” е кораб с много малък капацитет, който може да поеме едва около 95 пътници, което естествено ограничава пазарното му влияние.

— Предлагането на круизни пътувания на кораба „Le Levant” с отправна точка Сен Пиер и Микелон (т. е. извън водите на Общността) е било насочено главно към северноамериканския пазар ⁽⁵⁰⁾ както заради мрежите за продажба, установени от СІП, така и заради географското разположение на архипелага — „възлов пункт” за туристическите кораби (на 4 600 километра от Париж, но само на 25 километра от бреговете на Канада) ⁽⁵¹⁾.

— Комисията отбелязва също, че според предоставената ѝ информация няма друг оператор, установен в Общността, който да предлага или да е предлагал през въпросния период круизни пътувания в Сен Пиер и Микелон и че пътуванията, организирани от „Le Levant”, съчетаващи големия лукс с непопулярни дестинации, са били насочени към много малък и слабо развит в Европа сегмент от пазара на круизни пътувания.

- (138) Предвид изложеното по-горе Комисията установява, че въпросната помощ може да допринесе за развитието на Сен Пиер и Микелон чрез откриване на работни места и разнообразяване на икономиката, както и че, макар и да е скромнен, този принос е по-голям от нарушаването на търговията между държавите-членки, което може да бъде причинено от помощта.

⁽⁵⁰⁾ От заявлението за одобрение на Банката и СІП до френските органи става ясно, че проектът „Le Levant” зависи „много от връзките между СІП и Travel Dynamics [...], американски туроператор, специализиран в организирането на круизни пътувания”. СІП подчертава, че проектът „Le Levant” е разработен въз основа на натрупания от нея опит с първия ѝ кораб „Ponant”, чиито „пътници ... главно от Северна Америка ... понастоящем се осигуряват главно от партньорството ѝ с Travel Dynamics”. СІП добавя, че е доказала, че „е способна да привлече на френски кораб пътници от Северна Америка ...”. От доклада „Сен Пиер и Микелон през 1999 г.” (стр. 37) на Монетен двор на отвъдморските департаменти (Institut d'émission d'outremer) се вижда, че през 1999 г. тази дестинация е била предлагана от единадесет северноамерикански и само от двама френски туроператора.

⁽⁵¹⁾ В своето Решение 2003/66/ЕО от 24 юли 2002 г., в което обявява концентрация за съвместима с общия пазар и с действието на Споразумението за ЕИП (Цело СОМР/М.2706 — *Carnival Corporation/P & O Princess*) (ОВ L 248, 30.9.2003 г., стр. 1), Комисията вече установи, че пазарът на круизни пътувания е преди всичко национален пазар.

(139) Комисията отбелязва също, че тази помощ е била необходима. Всъщност съгласно схемата, одобрена от френските органи, перспективите за рентабилност за експлоатация на кораба с отправна точка Сен Пиер и Микелон са били такива, че рентабилността на проекта би могла да бъде осигурена само благодарение на помощта. От това следва, че построяването и експлоатацията на кораба „Le Levant” не биха могли да се осъществят без помощта.

(140) Поради гореизложените причини Комисията констатира, че помощта, предоставена за „Le Levant”, съдържа „компонент на развитие”.

VIII. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

(141) Комисията установява, че Франция неправомерно е привела в действие въпросната помощ в нарушение на член 88, параграф 3 от Договора. Въпреки това Комисията смята, че по смисъла на член 4, параграф 7 от Директива 90/684/ЕИО помощта представлява помощ за развитие, от което следва, че тя е съвместима с общия пазар,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Държавната помощ, която Франция е привела в действие в полза на „Compagnie des Îles du Levant” във връзка с построяването на туристическия кораб „Le Levant”, е съвместима с общия пазар.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Република Франция.

Съставено в Брюксел на 20 май 2008 година.

За Комисията

Neelie KROES

Член на Комисията