

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION**vom 20. Juli 2005****über die staatliche Beihilfe, die Frankreich zum Bau von zwei Kreuzfahrt-Passagierschiffen als Entwicklungshilfe für Französisch-Polynesien gewährt hat***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2005) 2731)***(Nur der französische Text ist verbindlich)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2006/219/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1540/98 des Rates vom 29. Juni 1998 zur Neuregelung der Beihilfen im Schiffbau ⁽¹⁾,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß den genannten Artikeln ⁽²⁾ und nach Prüfung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. VERFAHREN

- (1) Die Kommission hat durch die Entscheidung 1999/719/EG ⁽³⁾ eine Beihilfe für die Entwicklung und den Bau von zwei Passagierschiffen, R3 und R4, genehmigt. Diese Beihilfe wurde unter der Auflage bewilligt, dass die genannten Passagierschiffe während eines Zeitraums von mindestens fünf Jahren ausschließlich in Französisch-Polynesien betrieben werden.
- (2) Mit Schreiben vom 3. Oktober 2002 teilte Frankreich der Kommission mit, dass die französischen Behörden ihr Einverständnis dazu gegeben hatten, dass die beiden Passagierschiffe in gewissem Umfang auch außerhalb Französisch-Polynesiens betrieben werden können.
- (3) Mit Schreiben vom 2. April 2003 hat die Kommission Frankreich über ihren Beschluss unterrichtet, wegen dieser Beihilfe das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags einzuleiten.

- (4) Der Beschluss der Kommission über die Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht ⁽⁴⁾. Die Kommission forderte die Beteiligten zur Äußerung zu dieser Beihilfe auf.
- (5) Die Kommission hat von einem der Beteiligten eine Stellungnahme erhalten. Diese wurde den französischen Behörden zur Stellungnahme vorgelegt; deren Bemerkungen hierzu gingen mit Schreiben vom 15. September 2003 ein.
- (6) Die Kommission erhielt von Frankreich weitere Schreiben vom 11. Juni 2003, 13. Oktober 2003, 10. Februar 2004, 24. März 2004, 3. Juni 2004 und 10. Mai 2005.

II. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHLIFE

- (7) Die beiden praktisch identischen Kreuzfahrtschiffe R3 und R4, die im Mai bzw. September 1999 geliefert worden waren, wurden in den Chantiers de l'Atlantique, einer in Frankreich ansässigen Werft, gebaut. Für diese Schiffe bestand Anspruch auf eine von Frankreich gewährte Entwicklungshilfe, da sie zur Förderung des Fremdenverkehrs in Französisch-Polynesien gedacht waren, d. h. eines Gebiets, das nach den schiffbaurechtlichen Bestimmungen der OECD und der Gemeinschaft Anspruch auf Entwicklungshilfe hat.
- (8) Bei den ursprünglichen Eigentümern der Passagierschiffe R3 und R4 handelte es sich um private Investoren aus Frankreich. Ihnen wurde auf der Grundlage der Regelung über Steuerbeihilfen für Investitionen in den französischen überseeischen Départements und Gebieten ⁽⁵⁾, der so genannten „Lex Pons“, im Rahmen ihrer Investitionen in die Passagierschiffe ein Steuerabzug gewährt. In der Entscheidung 1999/719/EG wurde der Anteil der Beihilfe auf 41,6 % des Werts der Schiffe geschätzt.
- (9) Im Rahmen der durch die „Lex Pons“ geschaffenen Regelung haben sich die Eigentümer von R3 und R4 verpflichtet, die Passagierschiffe für einen Zeitraum von

⁽¹⁾ ABL L 202 vom 18.7.1998, S. 1.

⁽²⁾ ABL C 105 vom 1.5.2003, S. 30.

⁽³⁾ ABL L 292 vom 13.11.1999, S. 23.

⁽⁴⁾ Siehe Fußnote 2.

⁽⁵⁾ Geändertes Gesetz vom 11. Juli 1986 über Anlageinvestitionen in den überseeischen Départements und Gebieten.

fünf Jahren zu einem günstigeren Preis an Renaissance Financial zu vermieten und sie nach Ablauf dieses Zeitraums zu einem unter dem Marktpreis liegenden Preis zu verkaufen.

- (10) Die Beihilfe für den Betreiber sollte demnach über die Eigentümer sowohl in Form jährlicher Zahlungen als auch in Form eines einmaligen Gewinns nach Ablauf der Fünfjahresfrist gewährt werden. Die Bedingungen, denen die Genehmigung der Beihilfe gemäß Entscheidung 1999/719/EG unterliegt, lauten, dass die Schiffe während eines Zeitraums von fünf Jahren ausschließlich in Französisch-Polynesien eingesetzt werden dürfen, damit der „Entwicklungshilfescharakter“ der Beihilfen erhalten bleibt. Diese Auflage für die Nutzung der Passagierschiffe lief im Mai bzw. September 2004 aus.
- (11) Renaissance Financial ging im September 2001 in Konkurs. Im Benehmen mit den Eigentümern (den französischen Privatinvestoren) wurde die zwischen Renaissance Financial und den Reedern geschlossene Kaufvereinbarung über die Passagierschiffe R3 und R4 Ende 2001 aufgehoben.
- (12) Die Schiffseigentümer waren daher gezwungen, einen neuen Betreiber zu finden. Lediglich P&O Princess Cruises (nachstehend „P&O PC“) legte ein Angebot für beide Passagierschiffe vor. Darauf unterzeichneten die Eigentümer im August 2002 mit P&O PC einen Vertrag, wonach dieser Betreiber die Schiffe für einen Zeitraum von drei Jahren anmietet und anschließend erwirbt. Bei P&O PC handelte es sich zu diesem Zeitpunkt um ein unabhängig börsennotiertes Unternehmen, im April 2004 wurde es jedoch von der Carnival Corporation übernommen und in zwei Tochtergesellschaften aufgeteilt (P&O Cruises und Princess Cruises).
- (13) Das Passagierschiff R3 wurde in Pacific Princess umgetauft und wird im gesamten Pazifischen Ozean einschließlich Australien und Alaska eingesetzt. Das Passagierschiff R4 wurde in Tahitian Princess umbenannt und operiert vom Heimathafen Tahiti in Französisch-Polynesien aus. Der überwiegende Teil der Kreuzfahrten dieses Schiffes verläuft zwischen den Inseln Französisch-Polynesiens, allerdings werden auch andere Regionen, wie die Cook-Inseln und Samoa, angelaufen. Diese Passagierschiffe werden von Princess Cruises betrieben.
- (14) Ungeachtet des Umstands, dass diese neuen Vereinbarungen entgegen den Auflagen der Entscheidung 1999/719/EG den Einsatz der Schiffe außerhalb von Französisch-Polynesien vorsahen, genehmigten die französischen Behörden diese Lösung, da sie auf dem Standpunkt standen, dass die gemäß der „Lex Pons“ gewährten finanziellen Vergünstigungen auch weiterhin genehmigt werden können.
- (15) Gemäß Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags⁽⁶⁾ kann die Kommission bei missbräuchlicher Anwendung einer Beihilfe ein förmliches Prüfverfahren eröffnen. Die Kommission unterrichtete Frankreich mit Schreiben vom 18. Oktober 2002 über

diese Möglichkeit, allerdings ging keine Reaktion der französischen Behörden hierauf ein.

- (16) Aufgrund der eindeutigen Bedingungen, die von der Kommission in der Entscheidung 1999/719/EG festgelegt wurden, und des Umstands, dass die beiden Passagierschiffe erwiesenermaßen zumindest teilweise außerhalb von Französisch-Polynesien eingesetzt wurden, vertrat die Kommission in ihrem Beschluss über die Eröffnung eines förmlichen Prüfverfahrens die Auffassung, dass die in der Entscheidung von 1999 festgelegte Bedingung nicht mehr erfüllt sei und daher der Verdacht einer möglicherweise missbräuchlichen Anwendung von staatlichen Beihilfen bestehe.

III. STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

- (17) European Corporate Partners (ECP), eine Aktiengesellschaft, die Miteigentümer am Passagierschiff R3 ist, gab mit Schreiben vom 16. Juli 2003 eine Stellungnahme ab. ECP vertritt die Auffassung, dass trotz der geänderten Nutzung der Schiffe die Bedingungen, denen ihr Betrieb unterliegt, nach wie vor erfüllt sind. Princess Cruises hat sich zu lokalen Investitionen in Höhe von 4 Mio. USD für die Entwicklung des Fremdenverkehrs sowie — soweit dies möglich ist — zur Beschäftigung lokaler Arbeitskräfte verpflichtet. Für Französisch-Polynesien bedeutet dies nach Angaben von ECP einen jährlichen finanziellen Gewinn von 30 Mio. EUR. Darüber hinaus erklärte ECP, dass Princess Cruises ein Marktsegment oberhalb des Segments abdecke, in dem Renaissance Financial tätig war, was sich auch in einer Steigerung der lokalen Ausgaben niederschlagen dürfte. Darüber hinaus betont ECP, dass ein Multiplikator von 2,5 zum Ansatz kommen müsse, um den positiven Gesamteffekt für Französisch-Polynesien messen zu können. Zur Frage der Entwicklungskomponente betont ECP, dass die außerhalb von Französisch-Polynesien in Regionen, in denen ebenfalls Anspruch auf Entwicklungshilfe besteht, getätigten Ausgaben gleichermaßen berücksichtigt werden müssten, um die Gesamtwirkung der Entwicklungshilfe dieser Passagierschiffe beurteilen zu können.
- (18) Darüber hinaus vertritt ECP die Auffassung, dass der Betreiberwechsel und die Änderung der Nutzungsbedingungen der Passagierschiffe aus Gründen höherer Gewalt (den Ereignissen des 11. September 2001) erforderlich geworden seien. Abschließend stellt ECP fest, dass die Kommission aufgrund des Prinzips der Verhältnismäßigkeit zu der Feststellung gelangen müsse, dass die mit P&O PC getroffene Lösung angesichts der schwierigen Rahmenbedingungen die beste Lösung gewesen sei.

IV. BEMERKUNGEN FRANKREICHS

- (19) Frankreich vertritt im Kern die Auffassung, dass die durch die Entscheidung 1999/719/EG vorgegebenen Auflagen auch im Rahmen der neuen Nutzung eingehalten würden, da die Wirkung für die Entwicklung insbesondere von Französisch-Polynesien, aber auch von anderen Regionen, die grundsätzlich Anspruch auf Entwicklungshilfe haben, den grundlegenden Zielen der Entscheidung entspricht. Frankreich vertritt darüber hinaus die Auffassung, dass die beiden Passagierschiffe sich jetzt zwar hinsichtlich ihrer Nutzung unterscheiden, aber dennoch gemeinsam beurteilt werden sollten.

⁽⁶⁾ ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1. Verordnung geändert durch die Beitrittsakte von 2003.

- (20) Darüber hinaus begründet Frankreich die Erteilung einer Genehmigung für die neue Nutzung durch die nachstehenden Argumente:
- (21) Die Zahl der angelaufenen Zwischenstationen in den Gebieten, die Anspruch auf Entwicklungshilfe haben, entspricht insgesamt der im Rahmen der ursprünglichen Nutzung vorgesehenen Zahl.
- (22) Insgesamt ist die Förderwirkung für die Entwicklung, die sich im Rahmen der neuen Nutzung ergibt, weitgehend ähnlich wie die ursprünglich für Französisch-Polynesien anvisierte Wirkung.
- (23) Der Verlust der Förderwirkung für die Entwicklung, der darauf zurückzuführen ist, dass der Schiffsbetrieb nach dem Konkurs von Renaissance Financial ein Jahr ruhte, muss nicht zwingend durch eine Verlängerung der Bedingungen für die Nutzung der Schiffe ausgeglichen werden, da der Konkurs auf höhere Gewalt (die Terroranschläge vom 11. September 2001) zurückzuführen war.
- (24) Um in gewissem Umfang einen Ausgleich für die Zeit zu schaffen, die aufgrund des Ruhens des Betriebs der Schiffe verloren ging, hatte Frankreich eine Verlängerung der Pflicht zum Betrieb der beiden Schiffe um vier bzw. fünf Monate bis Mitte 2005 auferlegt. Diese Auflage wurde vom Besitzer auch akzeptiert.
- (25) Princess Cruises beschloss, zumindest den Betrieb eines der Schiffe in Französisch-Polynesien bis April 2006 fortzuführen; gegenwärtig befindet sich das Unternehmen in Verhandlungen mit der Regierung von Französisch-Polynesien über die erneute Verlängerung ihrer Präsenz vor Ort.
- (26) In ihren weiteren Stellungnahmen stellen die französischen Behörden fest, dass sich die Ausgaben, die im Zusammenhang mit den beiden Schiffen in den für Entwicklungsbeihilfen vorgesehenen Regionen getätigt wurden, auf 28,9 Mio. EUR pro Jahr belaufen, wovon 78 %, also 22,5 Mio. EUR pro Jahr, auf Französisch-Polynesien entfallen. Die durch die neue Nutzung der Passagierschiffe in Französisch-Polynesien getätigten Gesamtausgaben beliefen sich folglich auf 175,5 Mio. EUR (siehe Tabelle).

Tabelle

Schätzung der im Zusammenhang mit den Passagierschiffen Pacific Princess (vormals R3) und Tahitian Princess (vormals R4) in Französisch-Polynesien getätigten Ausgaben

(in Mio. EUR)

Betreiber	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Renaissance Financial	5,8	44	34,5						84,3
Eigentümer ⁽⁷⁾				8,5					8,5
Princess Cruises				7,8	22,5	22,5	22,5	7,4	82,7
Gesamt									175,5

- (27) Darüber hinaus schließt sich Frankreich der von ECP vorgebrachten Stellungnahme an.

V. RECHTLICHE WÜRDIGUNG

Rechtliche Grundlagen für die Würdigung

- (28) Nach Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen für bestimmte

Unternehmen mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, wenn sie den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen oder den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen, soweit diese Beihilfen nicht unter die in Artikel 87 Absätze 2 und 3 EG-Vertrag genannten Ausnahmen oder Freistellungen fallen.

- (29) Hinsichtlich Artikel 87 Absatz 3 EG-Vertrag wurde vom Rat die Richtlinie 90/684/EWG vom 21. Dezember 1990 über Beihilfen für den Schiffbau ⁽⁸⁾ angenommen, gemäß der die vorliegende Beihilfe notifiziert und genehmigt wurde. Gemäß Artikel 4 Absatz 7 dieser Richtlinie unterliegen die als Entwicklungshilfe für ein Entwicklungsland vergebenen Beihilfen nicht den für die Betriebsbeihilfen geltenden Obergrenzen. Zur Beurtei-

⁽⁷⁾ Die Schiffe wurden zwar ein Jahr lang nicht eingesetzt, doch wurden sie unterhalten, wodurch nach Angaben Frankreichs in Französisch-Polynesien rund 8,5 Mio. EUR für lokale Ausgaben in Form von Besatzungskosten (selbst für ein Schiff, das nicht in Betrieb ist, ist eine Besatzung zur Instandhaltung erforderlich), für Treibstoffe, technische Wartung, Hafengebühren usw. angefallen sind.

⁽⁸⁾ ABl. L 380 vom 31.12.1990, S. 27. Richtlinie zuletzt geändert durch Richtlinie 94/73/EG (ABl. L 351 vom 31.12.1994, S. 10).

lung, ob die Entwicklungshilfe mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist, prüft die Kommission:

- ob die geplante Beihilfe in den Anwendungsbereich des Übereinkommens der Arbeitsgruppe Nr. 6 der OECD über die Auslegung der Artikel 6, 7 und 8 der OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe fällt;
- ob gewährleistet ist, dass die geplante Beihilfe ein besonderes Entwicklungsziel verfolgt ⁽⁹⁾.

- (30) Zur Genehmigung der Beihilfe hat die Kommission daher das Entwicklungsziel untersucht. In ihrer Entscheidung 1999/719/EG zur Genehmigung der Beihilfe führt sie weiter aus:

„Werden die Passagierschiffe aber nicht in Französisch-Polynesien betrieben, können sie die wirtschaftliche Entwicklung dieses Gebiets auch nicht fördern. Daher ist es wichtig, dass die Beihilfe von der Voraussetzung abhängig gemacht wird, dass die Schiffe tatsächlich in Französisch-Polynesien in Betrieb genommen werden. Frankreich hat sich dazu verpflichtet, dass die Schiffe ausschließlich in diesem Gebiet während mindestens fünf Jahren betrieben werden. Die Kommission hat beschlossen, die Genehmigung der Beihilfe von dieser Voraussetzung abhängig zu machen, damit die Entwicklungskomponente des Vorhabens nicht in Frage gestellt wird.“

- (31) Die Kommission stellte in ihrem Beschluss über die Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens aus dem Jahr 2003 fest, dass Frankreich eingeräumt hatte, dass eines der Passagierschiffe, die Pacific Princess, vormals R3, ständig außerhalb von Französisch-Polynesien eingesetzt worden sei und das andere Schiff, die Tahitian Princess, vormals R4, zwar ihren Heimathafen in Papeete, der Hauptstadt von Französisch-Polynesien, habe, aber ebenfalls gelegentlich in Regionen eingesetzt werde, die nicht zu Französisch-Polynesien gehören.
- (32) Auf der Grundlage dieser Feststellung und angesichts der eindeutigen Auflagen, die die Kommission in ihrer Entscheidung 1999/719/EG festgelegt hatte, sowie aufgrund des Umstandes, dass diese beiden Passagierschiffe zumindest teilweise außerhalb von Französisch-Polynesien eingesetzt werden, kam die Kommission zu der Überzeugung, dass die in ihrer Entscheidung von 1999 festgelegten Bedingungen nicht mehr erfüllt seien, weshalb eine möglicherweise missbräuchliche Anwendung der staatlichen Beihilfen angenommen werden müsse.
- (33) Die auf die missbräuchliche Anwendung von staatlichen Beihilfen anzuwendenden Bestimmungen sind in Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 festgehalten. Dieser Artikel verweist seinerseits auf die normalen

Bestimmungen über das förmliche Prüfungsverfahren und über die auf rechtswidrige Beihilfen anwendbaren Verfahren.

- (34) Bei der Beurteilung des vorliegenden Falls steht also die Frage im Mittelpunkt, ob die Beihilfe nach der Entscheidung 1999/719/EG und den Bestimmungen über Entwicklungshilfen, die in den Bestimmungen über staatliche Beihilfen für den Schiffbau enthalten sind, mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sein kann.

Beurteilung der Vereinbarkeit der Beihilfe

- (35) Die Kommission stellt zunächst fest, dass erwiesen ist, dass die Schiffe nicht entsprechend den Bestimmungen der Entscheidung 1999/719/EG eingesetzt wurden.
- (36) Die Kommission prüft demzufolge die Frage, ob im Lichte der im Zuge der vorliegenden Untersuchung festgestellten neuen Sachverhalte und vor dem Hintergrund des Endziels dieser Beihilfe, d. h. der besonderen Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung von Französisch-Polynesien, die im Jahr 1999 gewährte Beihilfe dennoch als vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt gelten kann.
- (37) Zu berücksichtigen sind vor allem zwei Aspekte: die Folgen der Terroranschläge vom 11. September 2001 sowie die besonderen Auswirkungen der wirtschaftlichen Entwicklung auf Französisch-Polynesien.

Folgen des 11. September 2001

- (38) In mehreren Entscheidungen über staatliche Beihilfen ⁽¹⁰⁾ erkannte die Kommission an, dass die Terroranschläge vom 11. September 2001 als außergewöhnliche Umstände für den Bereich der Schiffskreuzfahrten zu würdigen seien. Die Kommission erkennt folglich das von Frankreich und der Firma ECP vorgebrachte Argument, dass diese Ereignisse einen Fall höherer Gewalt darstellen, als begründet an.
- (39) Die Kommission ist der Ansicht, dass die Terroranschläge vom 11. September 2001 Auswirkungen in doppelter Hinsicht nach sich zogen.
- (40) Erstens trugen sie zum Konkurs von Renaissance Financial bei. Renaissance Financial hatte sich zwar bereits vor dem 11. September 2001 in finanziellen Schwierigkeiten befunden, doch aufgrund der Folgen für den Markt der Kreuzfahrten kam den Terroranschlägen entscheidende Bedeutung zu, da die potenziellen Investoren dem Unternehmen jede Unterstützung entzogen. Angesichts der Schwierigkeiten, die sich bei der Suche nach einem neuen Interessenten als Betreiber zeigten, sowie der komplizierten rechtlichen Probleme, die zwischen dem Konkursverwalter von Renaissance Financial, den Eigentümern, der französischen Regierung und dem neuen Betreiber zu lösen waren, verging fast ein Jahr bis zur erneuten Inbetriebnahme der Schiffe. Folglich können der Umstand, dass die Schiffe fast ein Jahr lang nicht in Betrieb waren, sowie der daraus resultierende

⁽⁹⁾ Die gleiche Bestimmung findet sich in der Verordnung (EG) Nr. 1540/98, die die Richtlinie 90/684/EWG ersetzt, sowie in den Rahmenbestimmungen der Kommission (ABl. C 317 vom 30.12.2003, S. 11) für Beihilfen für den Schiffbau, die seit dem 1. Januar 2004 gelten, nachdem die Verordnung (EG) Nr. 1540/98 ausgelaufen ist.

⁽¹⁰⁾ Insbesondere die Entscheidung in der Sache N 843/01 der Meyer Werft Papenburg (ABl. C 238 vom 3.10.2002, S. 10).

Verlust an Förderwirkung für die Entwicklung für Französisch-Polynesien mit dem Fall höherer Gewalt in Verbindung gebracht werden, der durch die Ereignisse des 11. September 2001 ausgelöst wurde.

- (41) Als zweiter Effekt des 11. September 2001 waren kurz- und mittelfristig entsprechende Auswirkungen auf den Kreuzfahrtmarkt festzustellen, da zum einen die Unternehmen im Interesse der Kundenbindung zu Preissenkungen gezwungen waren und zum anderen die potenziellen Kunden weniger geneigt waren, Fernreisen mit dem Flugzeug anzutreten. Da Französisch-Polynesien von den USA und von Europa weit entfernt ist, wurde der Betrieb der Kreuzfahrtschiffe unter finanziellen Aspekten zunehmend schwieriger. Diese Auswirkungen können mittlerweile als überwunden gelten, blieben jedoch bis ins Jahr 2003 spürbar.
- (42) Aufgrund der vorstehenden Feststellung vertritt die Kommission die Auffassung, dass für den Zeitraum, in dem die Schiffe aufgrund der Folgen der Terroranschläge vom 11. September 2001 nicht betrieben werden konnten, kein Ausgleich geschaffen werden muss und dass dieser Zeitraum daher von der zur Rechtfertigung der Beihilfe erforderlichen Förderwirkung für die Entwicklung der Region abgezogen werden kann.

Förderwirkung für die Entwicklung

- (43) Die Kommission nahm die Förderwirkung für die Entwicklung zur Kenntnis, die durch den Betrieb der Schiffe entstanden ist, und verglich diese mit den ursprünglich angestrebten Zielen.
- (44) Die Kommission gibt dem Antrag Frankreichs statt, wonach die Förderwirkung für die Entwicklung, die von den beiden Schiffen ausgeht, gemeinsam zu würdigen ist, da beide Schiffe in der Entscheidung 1999/719/EG gemeinsam behandelt wurden. Unter Entwicklungsgesichtspunkten kommt es zudem auf die Gesamtwirkung und nicht auf die Frage an, welchem der beiden Schiffe die Wirkung zuzuschreiben ist.
- (45) Allerdings ist die Kommission nicht der Ansicht, dass die Förderwirkung für die Entwicklung in sämtlichen Regionen, die Anspruch auf Entwicklungshilfe haben, zu berücksichtigen sei, da die ursprüngliche Entscheidung lediglich die Wirkung für die Entwicklung in Französisch-Polynesien betraf. Würde die Förderwirkung in anderen Regionen oder Ländern mit berücksichtigt, käme dies einer Abänderung der ursprünglichen Zielsetzung der Beihilfe gleich.
- (46) In der ursprünglichen Entscheidung hatte die Kommission die Genehmigung der Beihilfe auf geschätzte jährliche Ausgaben von rund 44 Mio. EUR für die beiden

Schiffe gestützt, also $5 \times 44 = 220$ Mio. EUR für einen Fünfjahreszeitraum.

- (47) Wird die nach den Ereignissen des 11. September 2001 verlorene Zeit (1 Jahr) abgezogen, ergäbe sich für die Förderwirkung für die Entwicklung, die zur Einhaltung der Auflagen der ursprünglichen Entscheidung notwendig ist, folgende Berechnung: $4 \text{ Jahre} \times 44 = 176$ Mio. EUR. Die in Französisch-Polynesien für den Betrieb der Schiffe angefallenen Ausgaben belaufen sich gegenwärtig auf 175,5 Mio. EUR, was praktisch dem angestrebten Betrag entspricht.
- (48) Daraus lässt sich folgern, dass die Passagierschiffe, wenn man die Situation höherer Gewalt berücksichtigt, die durch die Attentate vom 11. September 2001 entstanden ist, im Rahmen ihres bisherigen und gegenwärtig bekannten zukünftigen Betriebs eine Förderwirkung für die Entwicklung entfaltet haben, die der ursprünglich erwarteten Wirkung ähnelt.
- (49) Die Kommission ist folglich der Ansicht, dass die von der Beihilfe ausgehende besondere Förderwirkung für die Entwicklung gegeben ist, dass die Bedingungen für die Gewährung der Beihilfe erfüllt sind und dass die Beihilfe folglich nicht missbräuchlich angewandt wurde.

VI. SCHLUSSFOLGERUNG

- (50) Die Kommission stellt fest, dass Frankreich unter Verstoß gegen Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag die Bedingungen, die auf die für den Bau von zwei Passagierschiffen gewährte Entwicklungshilfe Anwendung finden, rechtswidrig abgeändert hat. Aufgrund der Förderwirkung für die Entwicklung von Französisch-Polynesien und aufgrund der aus Gründen höherer Gewalt verlorenen Zeit im Vergleich zu dem ursprünglich angesetzten Zeitrahmen ist die Beihilfe dennoch mit dem Gemeinsamen Markt sowie insbesondere mit den Bestimmungen für Entwicklungshilfen zugunsten des Schiffbaus vereinbar

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die staatliche Beihilfe, die Frankreich als Entwicklungshilfe für den Bau der Passagierschiffe Pacific Princess (vormals R3) und Tahitian Princess (vormals R4) in Form von Steuervorteilen gewährt hat, ist im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe e EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den 20. Juli 2005

Für die Kommission
Neelie KROES
Mitglied der Kommission