

II

(EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine ei ole kohustuslik)

OTSUSED

KOMISJON

KOMISJONI OTSUS,

20. mai 2008,

**riigiabi kohta, mida Prantsusmaa on andnud kruisilaeva Le Levant ehitamiseks (C 74/99
(ex NN 65/99))**

(teatavaks tehtud numbri K(2007) 5419 all)

(Ainult prantsuskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2008/746/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

dega. Prantsuse ametiasutused esitasid märkusi 12. mai 1999. aasta kirjaga (A/33645) ja 19. augusti 1999. aasta kirjaga (A/36449).

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eelkõige selle artikli 88 lõike 2 esimest lõiku,

- (2) Seda teavet arvestades algatas komisjon 2. detsembri 1999. aasta otsusega ⁽³⁾ asutamislepingu artikli 88 lõikes 2 ette nähtud ametliku uurimismenetluse abi suhtes, mida on antud kruisilaeva Le Levant ehitamiseks.

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eelkõige selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

võttes arvesse nõukogu 21. detsembri 1990. aasta direktiivi 90/684/EMÜ laevaehituseks antava abi kohta, ⁽¹⁾ eelkõige selle artikli 4 lõiget 7,

- (3) Sellest otsusest tulenevalt esitasid Prantsuse ametiasutused märkusi kirjadega 12. jaanuarist 2000 (A/30357), 14. juunist 2000 (A/34964), 30. aprilli 2001 (A/33440) ja 11. juunist 2001 (A/34609). Komisjonile esitas märkusi ka üks huvitatud pool, Compagnie des Iles du Levant (edaspidi „CIL”); märkused edastati Prantsuse ametiasutustele, kes neile vastasid.

olles kutsunud huvitatud isikuid esitama märkusi vastavalt osutatud sätetele ⁽²⁾ ja võttes neid märkusi arvesse,

ning arvestades järgmist:

- (4) Uurimismenetluse lõpetas komisjoni 25. juuli 2001. aasta otsusega 2001/882/EÜ riigiabi kohta, mida Prantsusmaa oli andnud arenguabi vormis reisilaevale Le Levant, mille ehitas Alstom Leroux Naval kasutamiseks Saint Pierre'il ja Miquelonil; ⁽⁴⁾ otsuses jõuti järeldusele, et antud riigiabi ei ole kokkusobiv ühisturuga, ja kohustati Prantsusmaad „[abi] katkestama ja nõudma seda tagasi investoritelt, kes on otsesed abisaajad ja reisilaeva praegused omanikud”.

I. MENETLUS

- (1) Käesoleva otsuse esemeks olevast abist teada saades küsis komisjon kõigepealt teavet Prantsuse ametiasutustelt 2. detsembri 1998. aasta ja 4. juuni 1999. aasta kirja-

⁽¹⁾ EÜT L 380, 31.12.1990, lk 27.

⁽²⁾ EÜT C 33, 5.2.2000, lk 6 ja ELT C 23, 1.2.2007, lk 28.

⁽³⁾ EÜT C 33, 5.2.2000, lk 6.

⁽⁴⁾ EÜT L 327, 12.12.2001, lk 37.

- (5) Otsus 2001/882/EÜ tühistati Euroopa Ühenduste Esimese Astme Kohtu 22. veebruari 2006. aasta otsusega.⁽⁵⁾ Kohus leidis, et komisjoni otsuse põhjenduses on lünki, mis ei võimalda kohtul kontrollida, kas riigiabi kriteeriumid on asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses täidetud.
- (6) Esimese Astme Kohtu otsusest tulenevalt on 2. detsembri 1999. aasta otsusega algatatud uurimismenetlus endiselt pooleli.
- (7) Võtnud arvesse Esimese Astme Kohtu otsuse põhjendusi ja komisjonini jõudnud uut teavet, pidas komisjon vajalikuks kutsuda Prantsuse ametiasutusi ja huvitatud pooli vastavalt asutamislepingu artikli 88 lõikele 2 veel kord märkusi esitama. Selleks täiendati 2. detsembri 1999. aasta otsust algatada ametlik uurimismenetlus 6. detsembri 2006. aasta otsusega.⁽⁶⁾
- (8) Selle otsuse järgi taotlesid ja said Prantsuse ametiasutused kõigepealt vastamistähtaja pikendust ning esitasid seejärel märkused kirjadega 16. märtsist 2007 (A/32335) ja 12. detsembrist 2007 (A/40301). Märkusi esitasid ka huvitatud pooled, see tähendab CIL, kes esitas märkused 21. märtsil 2007 registreeritud kirjaga (A/32446), ja Panga⁽⁷⁾ toetatud investorid ehk laeva kaasomanikeks olnud äriühingute endised osanikud, kes esitasid oma märkused 1. märtsil 2007 registreeritud kirjaga (A/31951) ja 7. märtsil 2007 registreeritud kirjaga (A/32026).
- (10) Prantsusmaa teavitas neist meetmetest komisjoni, et kontrollida meetmete vastavust ühenduse õigusnormidega riigiabi küsimuses. Komisjon teatas Prantsusmaale 27. jaanuari 1993. aasta kirjaga, et otsustas pärast meetmete läbivaatamist mitte esitada vastuväiteid asutamislepingu artiklite 92 ja 93 (nüüdsete artiklite 87 ja 88) alusel. Komisjon täpsustas siiski, et kõnealuse abi andmisel tuleb endiselt järgida teatud tegevussektoreid puudutavaid ühenduse õiguse regulatsioone ja suuniseid.
- (11) Käesolevas otsuses peetakse Pons'i seadusele viidates silmas Üldise maksuseadustiku (Code Général des Impôts, edaspidi „CGI“) sätteid artiklis 238a HA I ja IIIc, nii nagu need olid kohaldatavad 23. novembril 1996; need sätted võib kokku võtta järgnevalt.
- CGI artikkel 238a HA I*
- (12) CGI artikkel 238a HA I lubab ettevõtjatel oma maksustatavatest tuludest täies ulatuses maha arvata summa, mis on investeeritud tootmisse teatud Prantsuse ülemerealadel ja -departemangudes, sealhulgas Saint Pierre'il ja Miquelonil.⁽⁸⁾ Artikkel sätestab erandi CGI üldisest režiimist, mis ei luba selliseid summasid ettevõtja maksustatava tulu arvestamisel maha arvata.
- (13) CGI artikkel 238a HA IIIb täpsustab, et teatud sektori-tesse, sealhulgas lõbusõidulaevandusse, tehtud investeringu võib nimetatud artikli I lõike alusel maha arvata üksnes pärast eelarveminstri nõusoleku saamist. Selle nõusoleku „võib anda pärast ülemeredepartemangude ja -alade ministri arvamuse küsimist ning tingimusel, et investering on majanduslikult kasulik departemangule, kuhu see tehakse, et see on kooskõlas piirkonna ruumilise planeerimise ja keskkonnapoliitikaga ning et see tagab investorite ja kolmandate poolte kaitse“.

II. MENETLUSE ÜSIKASJALIK KIRJELDUS

1. Pons'i seadus

- (9) 11. juuli 1986. aasta seadus 1986. aasta eelarve muutmise kohta nägi ette maksusoodustusi teatud investeringutele, mida tehakse Prantsuse ülemerealadele ja -departemangudesse (Pons'i seadus).

⁽⁵⁾ Kohtuasi T-34/02, *EURL Le Levant 001/komisjon*, EKL 2006, lk II-267. Varem oli Prantsusmaa esitanud hagi otsuse 2001/882/EÜ tühistamiseks, mille Euroopa Kohus tagasi lükkas (3. oktoobri 2002. aasta kohtuotsus, kohtuasi C-394/01, *Prantsusmaa/komisjon*, EKL 2002, lk I-8245).

⁽⁶⁾ ELT C 23, 1.2.2007, lk 28.

⁽⁷⁾ Kõnealune äriühing ei soovi oma nime avalikustamist. Seetõttu viidatakse talle siin kui Pangale.

CGI artikkel 238a HA IIIc

- (14) CGI näeb ette füüsiliste isikute tulumaksu. Sellega maksustatakse maksumaksja kogu netosissetulek, mis on kindlate sissetulekukategooriate netosissetulekute summa. Üldreeglina kujuneb eri kategooriate netosissetulek maksukohustuslase omandist, kapitalist, palgast jne, samuti tulunduslikust tegevusest saadud kasumist; netosissetulekust arvatakse maha vastaval aastal mingis sissetulekukategoorias tekkinud puudujääk.

⁽⁸⁾ Saint Pierre'i ja Miqueloni saarestik on 242-ruutkilomeetrise pindalaga ja ligikaudu 6 500 elanikuga ülemere-omavalitsus, mis asub Kanada rannikul (umbes 25 km Newfoundlandist).

- (15) Tootmisest ja kaubandusest saadava kasumi kategooria puhul sätestatakse siiski CGI artikliga 156 1^oa, et maha arvata ei saa „puudujääke, mis tulenevad otseselt või kaudselt majandustegevusest, mis kuulub tootmisest või kaubandusest saadava kasumi kategooriasse, kui see tegevus ei hõlma maksustatava leibkonna mõne liikme isiklikku, pidevat ja otsest osalemist selleks majandustegevuseks vajalikes toimingutes. Nii on see näiteks juhul, kui majandustegevuse korraldamine on volituse, töölepingu või muu kokkuleppe alusel de iure või de facto usaldatud isikule, kes ei ole maksustatava leibkonna liige”.
- (20) Otsustati, et ühistu tellib laeva Leroux & Lotz Navali laevatehasest Prantsusmaalt 228 550 000 Prantsuse frangi (ehk ligikaudu 35 miljoni euro) ⁽¹⁰⁾ eest. Laev pidi üle antama 1998. aastal.

- (16) Erandina sellest põhimõttest sätestab CGI artikkel 238a HA IIIc, et artikli 156 1^oa sätteid ei kohaldata puudujäägi suhtes, mis tuleneb artikli 238a HA I alusel mahaarvatavatest investeringutest ja nende majandamisest, kui need investeringud on tehtud pärast 1. jaanuari 1996 ja saavad enne eelarveministri nõusoleku vastavalt artikli 238a HA IIIc tingimustele.

- (21) CIL nimetati kaasomandi haldajaks ning ta pidi tasu eest teostama järelevalvet laeva ehituse üle ja laeva pärast üleandmist majandama.

Osakute müümine

- (22) Pank müüs oma 738 laevaosakut investoritele, kes olid tulumaksukohustuslased ja soovisid saada Pons'i seadusest tulenevat maksusoodustust. Tehingu tegemiseks asutas iga investor äriühingu, milles ta oli ainuke osanik ja mille põhikirjaline eesmärk oli laevaosakute ostmine ja laeva kasutamine majandustegevuseks kaasomanike ühistu kaudu (kaasomanikest äriühingud). Need äriühingud olid vormiliselt ühe osanikuga osüühingud (ehk EURLid).

2. Le Levant'i rahastamisoperatsioon

- (17) 1996. aastal koostasid Pank ja Compagnie des Iles du Ponant (edaspidi CIP) skeemi, et rahastada väikese mahutavusega (umbes 95 reisijat ja 55 meeskonnaliiget) luksuskruisilaeva Le Levant ehitamist ja majandamist. Kokkulepe vormistati ametlikult 9. detsembril 1996. aasta protokolliga, mille sõlmisid Pank, CIP ja CIL, spetsiaalselt selle projekti tarbeks moodustatud CIP tütarettevõtte. ⁽⁹⁾

- (23) Tuleb täpsustada, et EURL, mille ainuke osanik on füüsilise isik, on maksustamise seisukohast läbipaistev. Osanik lisab EURList saadava kasumi oma tulumaksukohustusele (tootmisest ja kaubandusest saadava kasumi kategooriasse). Samuti võib ta ettenähtud juhtudel äriühingu puudujäägi oma muudest sissetulekutest maha arvata, tingimusel et need sissetulekud on samalaadsed. Siiski võib ta CGI artiklist 156 1^oa tulenevalt tootmisest ja kaubandusest saadava kasumi kategooriasse kuuluvast majandustegevusest tekkivaid puudujääke maha arvata üksnes siis, kui see tegevus hõlmab maksustatava leibkonna mõne liikme isiklikku osalemist majandustegevuseks vajalike toimingute teostamises.

- (18) Skeemi komponendid võib kokku võtta järgnevalt.

Laeva kaasomanike ühistu

- (19) Pank ja CIL moodustasid laeva kaasomanike ühistu (nagu see on määratletud 3. jaanuari 1967. aasta seadusega nr 67-5 ning selle muudatustega laevade ja muude merealuste staatuse kohta) nimega laeva Le Levant kaasomanike ühistu ja peakontoriga Nantes'is. Ühistu põhikirjaline eesmärk oli „luksuskruisilaeva nimega „Le Levant” rahastamine, ostmine, varustamine ja majandamine”. Kaasomand jagati 740 osaks ehk laevaosakuks, millest CIL märkis kaks ja Pank ülejäänud 738.

- (24) Iga investor pidi ostma vähemalt kaks laevaosakut. Kahe osaku hind oli 636 216 Prantsuse franki (ligikaudu 100 000 eurot). Kaasomanikest äriühingud rahastasid osakute ostmist järgmiselt (iga kahe osaku kohta):

— Osaniku sissemakstud kapital 50 000 Prantsuse franki (ligikaudu 7 700 eurot).

⁽⁹⁾ CIL on sajaprotsendiliselt CIP kontrolli all olev tütarettevõtte. CIP tagab kõiki kohustusi, mis CIL Le Levant'i rahastamisoperatsiooni käigus võtab. Komisjon tõdeb seega, et neid kahte üksust ei ole põhjust eristada, ning nimesid CIP ja CIL kasutatakse käesolevas otsuses samasisulisena.

⁽¹⁰⁾ Euro kasutuselevõtule eelnevate faktide puhul on Prantsuse frankides summad arvatud ümber tingliku kursiga 6,5 FRF ühe euro kohta.

— Laen, mille Pank andis fikseeritud 8-protsendise intressiga seitsmeks aastaks alates 31. detsembrist 1996. Summa kahe osaku kohta oli 554 683 Prantsuse franki (ligikaudu 85 300 eurot).

— Proportsionaalne osa tagatisdeposiidist, mille CIL tegi iga kaasomanikust äriühingu arvele kaasomandi hea haldamise tagatisena. Tagatise kogusumma oli 40 000 000 Prantsuse franki (ligikaudu 6 150 000 eurot) ehk 108 108 Prantsuse franki (ligikaudu 16 600 eurot) iga kahe osaku kohta ning selle intressimäär oli 8 % aastas; intressid kapitaliseeriti iga aastal alates 31. detsembrist 1996. Tagatise põhisumma koos kapitaliseeritud intressidega tuli tagasi maksta 31. detsembril 2003.

(25) Kui Pank oli kõik enda valduses olnud osakud müünud, koosnes laevaihistu kaasomanikest äriühingutest ja CIList (kui kahe osaku valdajast).

Laeva opereerimise etapp

(26) Rahastamiskeem nägi ette, et Le Levant'i opereeritakse alates üleandmisest kuni 2003. aasta lõpuni kruisilaevana. Ühistu põhikirja kohaselt jagasid laeva kaasomanikud opereerimisel tekkiva kasumi ja kahjumi proportsionaalselt igaihe osalusega laevas. Tuleb siiski rõhutada, et rahastamiskeem lähtus prognoosist, et esimesel viiel aastal tekitab Le Levant'i opereerimine olulist kahjumit.⁽¹¹⁾

(27) Kaasomanikest äriühingute sularahanõudlust tekitasid:

— ühistu majandustulemused, mis olid prognoosi järgi negatiivsed,

— Panga poolt osakute ostmiseks antud laenu igaaastased tagasimaksud ja intressid ning

— äriühingute halduskulud.

⁽¹¹⁾ Nii selgub dokumentidest, millega projekti „Le Levant” algatajad esitasid teabe börsitehingute komisjonile (Commission des opérations de bourse, COB), et osanikud „... reinvesteervad tõenäoliselt peaaegu kogu säästetud maksusumma, suurendades iga aastal kaasomanikest äriühingute kapitali. Kapitali suurendatakse määral, mis võimaldab hoida äriühingute kassaseisu tasakaalus, laskmata siiski tekkida ülejäägil”. Kaasomanikest äriühingute kassaseisu kohta selgub COBle esitatud dokumentatsioonile lisatud ühistu kasumiaruande prognoosist, et negatiivset majandustulemust prognoositi kõigiks aastateks ajavahemikus 1996–2003.

(28) Selle sularahanõudluse pidid katma investorid, kes kohustusid ametlikult suurendama iga aastal igauks oma äriühingu kapitali, reinvesteeringutes sel moel maksusumma, mis hoitakse kokku laeva opereerimisel tekkiva kahjumi mahaarvamise teel (välja arvatud viimasel opereerimisaastal, kui kokkuhoitud maksusumma pidi jääma investoritele). Kokkuhoitud maksusummade reinvesteeringutamine oli opereerimisetapis kaasomanikest äriühingute ainuke rahastamisallikas.

Rahastamisoperatsioonist väljumine

(29) Kaasomanikest äriühingud kohustusid vastastikuste kokkulepetega müüma laeva opereerimisetapi lõppedes oma laevaosakud Pangale (ja Pank kohustus need ostma koguhinnaga 124 861 905 Prantsuse franki (ehk ligikaudu 19 miljonit eurot). See hind ehk niinimetatud baashind võis siiski vastavalt varem paika pandud valemile muutuda olenevalt aastatel 1997–2003 tulumaksu maksimaalses astmes tegelikult kohaldatud maksumäärast. Baashinnast arvati maha kaasomanikest äriühingute passiva osakute müügi päeval (see vastas suuremalt osalt CILi tagatisdeposiidile koos kapitaliseeritud intressidega). Netohinnaks pidi kujunema hinnanguliselt 56 494 213 Prantsuse franki (ligikaudu 8,7 miljonit eurot) ehk 153 101 Prantsuse franki (ligikaudu 23 500 eurot) iga kahe osaku kohta. Osakute müük pidi toimuma hiljemalt 29. veebruaril 2004.

(30) Pank ja CIL omalt poolt olid seotud vastastikuse kokkuleppega, mille kohaselt pidi CIL ostma kõik Panga valduses olevad osakud hinnaga, mis võrdub Panga makstud hinnaga. Osakute üleminek, mis pidi tegema CIList Le Levant'i legaalse omaniku, pidi toimuma hiljemalt 29. veebruaril 2004.

3. Prantsuse ametiasutuste nõusolek

(31) Pank ja CIP esitasid 2. alajaotuses kokku võetud skeemi Prantsuse ametiasutustele, et saada Pons'i seadusega ette nähtud maksusoodustusteks vajalik nõusolek.

(32) 26. novembril 1996 andis eelarveminister CGI artikli 238a HA IIIb ja c alusel nõusoleku, millega ta otsustas, et:

— kaasomanikest äriühingud võivad osakute ostmisega tekkinud maksustatavast tulemist maha arvata investeeritud summa (mahaarvamise fikseeritud kogumäär oli 228,5 miljonit Prantsuse franki, millele lisandusid võimalikud tehingukulud), ja et

— CGI artikli 156 1^a sätteid ei ole kohaldatavad laeva ostmisest ja opereerimisest tekkiva puudujäägi suhtes (mis võimaldas kaasomanikest äriühingute osanikel selle puudujäägi oma tuludest maha arvata).

- (33) Nõusoleku tekstis nimetasid Prantsuse ametiasutused otsesõnu mõningaid tehingu elemente, sealhulgas seda, et CIP ja Pank „garanteerivad ... osakute ostmiseks moodustatud äriühingute osanikele, et nende osad ostetakse 5. opereerimisaasta lõpus välja 56,756 miljoni frangi eest”.
- (34) Nõusolekuga kaasnes tingimus, et kaasomanikest äriühingud säilitavad oma osaluse ühistus viie aasta jooksul alates laeva üleandmisest ja et laeva opereeritakse viie aasta jooksul ülemerelal, täpsemalt Saint Pierre'ilt ja Miquelon'ilt. Sama aja vältel pidid osanikud säilitama oma osaluse kaasomanikest äriühingutes.
- (35) Nõusolekutaotlusest ilmneb ka, et CIP ja Pank olid teadlikud, et taotletav maksusoodustus kujutab endast riigiabi asutamislepingu artikli 87 tähenduses.⁽¹²⁾ Siiski viisid Pank ja CIP rahastamiskeemi ellu hoolimata sellest, et nõusolekus ei öeldud midagi komisjoni teavitamise kohta sellest abist, nagu näeb ette asutamislepingu artikkel 88, või selle ühisturuga kokkusobivuse kohta.

4. Praegune olukord

- (36) Komisjoni käsutuses oleva teabe kohaselt toimus Le Levant'i rahastamine vastavalt 2. alajaotuses kokku võetud skeemile.
- (37) Teadaolevalt realiseeriti skeemi poolte vahelised müügi- ja ostukokkulepped plaanipäraselt, nii et 2004. aasta jaanuaris sai CIL 17 825 989 euro eest kõigi Le Levant'i osakute omanikuks.
- (38) Komisjon märgib, et vastavalt Prantsuse seadustele toob laeva osade koondumine ühe omaniku kätte kaasa

laevauhistu lõppemise. Kaasomanikest äriühingud lõpetati ja kustutati äriregistrist teadaolevalt 2004. aasta mais ja juulis.⁽¹³⁾

III. MENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

- (39) Menetluse algatamise otsustes 2. detsembrist 1999 ja 6. detsembrist 2006 leidis komisjon, et Pons'i seaduse kohaldamine Le Levant'i rahastamiskeemi suhtes andis kaasomanikest äriühingute osanikele (edaspidi investorid) ja CILile soodustusi ning et need soodustused anti riigi ressurssidest, kuivõrd need vähendasid maksutulusid. Soodustuse selektiivsuse küsimuses tõi komisjon välja, et Pons'i seaduse rakendusala oli selektiivne, sest selle sätteid käsitlesid ainult teatud Prantsuse ülemere-omavalitsustesse tehtud investeeringuid. Lõpetuseks leidis komisjon veel, et abi võis kahjustada konkurentsi kruiisilaevade turul, millele on iseloomulik liikmesriikidevaheline kaubandus. Komisjon nentis seega, et kõnealuse meetme näol oli tegemist riigiabiga.
- (40) Abi ühisturuga kokkusobivuse puhul leidis komisjon, et see ei tundu vastavat direktiivi 90/684/EMÜ artikli 4 lõikes 7 käsitletud arenguabi tingimustele. Täpsemalt väljendas komisjon kahtlust tingimuse suhtes, mille kohaselt laeva tegelik omanik peab olema arengubikõlbliku territooriumi resident, samuti reaalse arengukomponendi olemasolu suhtes projektis.
- (41) Sellest tulenevalt algatas komisjon ametliku uurimismenetluse.

IV. HUVITATUD POOLTE KOMMENTAARID

- (42) Komisjonile esitasid kommentaare CIL ja Panga toetatud investorite esindajad.

1. CILi kommentaarid

- (43) CIL seab esmajoones kahtluse alla direktiivi 90/684/EMÜ kohaldatavuse kõnealuse juhtumi puhul. CIL leiab, et direktiivi 90/684/EMÜ eesmärk on reguleerida abi, millest võivad otseselt või kaudselt kasu saada ühenduses asuvad laevatehased. Sellest järeldab ta, et nimetatud direktiivi saab kohaldada ainult abi suhtes, millest saab kasu mõni laevatehas. Kuna komisjon ei ole sellise kasu saamist tõestanud, ei saavat ta toetuda oma analüüsis direktiivile 90/684/EMÜ.

⁽¹²⁾ Panga ja CIP nõusolekutaotlus 19. augustist 1996 (edaspidi nõusolekutaotlus), lk-d 21–22.

⁽¹³⁾ Välja arvatud kaks EURLI, mida ei saanud tehnilistel põhjustel kustutada, kuid mis ei ole 2004. aasta 2. jaanuarist saadik tegutsenud.

- (44) Seejärel seab CIL kahtluse alla, et tegemist on riigiabiga asutamislepingu artikli 87 lõike 1 kriteeriumide kohaselt. Seoses väitega, nagu oleks CIL ostanud investorite valduses olnud laeva osad soodustingimustel, osutab CIL, et ta ostis laeva osad kaasomanikest äriühingutelt välja 17 825 989 euro eest. See hind ületas tema väitel laeva turuväärtuse, mille tunnustatud laevamaakler Barry Rogliano Salles hindas 2004. aasta juunis 14,5 kuni 16,1 miljonile eurole. Samuti olevat see kõrgem hinnast, millega CIL laeva 2004. aasta juunis edasi müüs (15 322 581 miljonit eurot). Seega ei pidavat paika komisjoni väide, nagu oleks CIL saanud soodustust, ostes investorite valduses olnud osad välja madalama hinnaga.
- (45) Selle kohta, nagu oleks CIL saanud soodustusi Le Levant'i opereerimisel, teeb CIL kolm märkust. Esmalt leiab ta, et ei ole korrektne käsitleda CILi laeva opereerijana, sest ta tegutses üksnes haldajana tegeliku ettevõtja nimel, kelleks oli ühistu. Seejärel leiab CIL, et komisjon ei ole tõestanud, nagu oleks abi võimaldanud opereerida Le Levant'i teisest operaatoritest soodsamatel tingimustel, kuivõrd komisjon ei ole teinud kindlaks väidetava soodustuse suurust.
- (46) Viimaks märgib CIL seoses liikmesriikidevahelise kaubanduse kriteeriumiga, et Le Levant on väikese mahutavusega laev, et seda ei ole viie esimese opereerimisaasta jooksul kordagi opereeritud ühenduse vetes, et laeva klientuur on selle aja jooksul pärinenud peamiselt Põhja-Ameerikast ehk väljastpoolt ühendust ning et tal ei ole oma turusegmenendis Euroopas ühtegi konkurenti. CIL kahtleb, et Le Levant'i opereerimine oleks saanud kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust.
- (47) Peale selle ei ole CIL saanud abist kasu laeva kaasomanikuna, kuivõrd väljaspool emamaad asuva äriühinguna ei maksnud ta Prantsusmaal makse ega saanud seega maksudest midagi maha arvata.
- (49) Seejärel leiavad investorid, et 6. detsembri 2006. aasta täiendusotsus sisaldab mitmeid vigu ja puudujääke, mis vastavad Esimese Astme Kohtu 22. veebruari 2006. aasta otsuses esitatud lünkadele ning on seotud eelkõige investorite, Panga ja CILi vaheliste majandussuhete iseloomuga.
- (50) Investorid rõhutavad, et nad sõlmisid Panga pakutud liitumislepingu, mille eesmärk oli võimaldada neil osaleda maksude optimeerimise skeemis. Nad rõhutavad samuti, et neil ei ole mingit kvalifikatsiooni kruusiide korraldamiseks, kuivõrd enamik neist on juhtivtöötajad, vabakutselised (arstid, farmatseudid, advokaadid, kohtutäiturid, notarid) või pensionärid. Ehkki nad olid vormiliselt tõepoolest kaasomanikest äriühingute osanikud, ei olnud nende ühingute näol kunagi tegemist ettevõtjatega asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses, kuivõrd laevaosakud olidki nende ainus aktiva. Investorite väitel ei olnud nad majandusagendid, kes võtavad lahutamatu majandustegevuse juurde kuuluvaid riske, vaid ostsid lihtsalt finantstoote, millega kaasnes skeemi algatajate garanteeritud minimaalne tootlus. Seetõttu ei saanud ei investorid, nende äriühingud ega neid ühendav ühistu olla riigiabi saajateks, kuivõrd nad ei tegelenud majandustegevusega.
- (51) Edasi leiavad investorid, et komisjon eksis, kohaldades kõnealuse abi osas direktiivi 90/684/EMÜ. Nad leiavad nimelt, et nimetatud direktiiv on kohaldatav ainult sellise abi suhtes, millest on saanud kasu laevaehitaja (see tähendab laevatehas), mille komisjon olevat asjaomasel juhtumil välistanud. Lisaks leiavad investorid selles küsimuses, et komisjoni järeldus tuleneb pealiskaudselt analüüsist ning et asjaolude tähelepanelikum uurimine oleks näidanud, et asjaomane abi andis soodustusi laevatehasele. Nimelt olevat tellimuse saamine olnud rahalistes raskustes olevale laevatehasele tõeliseks hapnikuballooniks. Kuna ilma Pons'i seadusega võimaldatud finantsmehhanismita ei oleks laeva ehitatud, töid kõnealused maksusoodustused laevatehasele tõepoolest tasuta rahalisi eliseid.

2. Investorite kommentaarid

- (48) Investorid leiavad esmalt, et komisjoni läbi viidud menetlus ei ole õiguspärane. Nimelt olevat Esimese Astme Kohtu 22. veebruari 2006. aasta otsus muutnud kehtetuks 2. detsembril 1999. aastal langetatud menetluse algatamise otsuse, kuivõrd see oli lahutamatu seotud tühistatud lõppotsusega, mistõttu komisjon poleks saanud õiguspäraselt täiendada seda oma 6. detsembri 2006. aasta otsusega. Menetluskorras kinnipidamiseks oleks komisjon pidanud tegema uue algatusotsuse ning tema 2. detsembri 2006. aasta täiendusotsust tulebki mõista uue menetluse algatamisena.

V. PRANTSUSE AMETIASUTUSTE KOMMENTAARID

- (52) Prantsuse ametiasutused osutavad oma märkustes kõigepealt sellele, et Pons'i seaduse tegelik eesmärk oli aidata ülemerealade ettevõtjatel oma majandustegevust arendada, et kompenseerida nende ees seisvaid spetsiifilisi raskendavaid tegureid. Seega ei olevat mingil juhul tegemist abiga laevaehitusele ning projekti raames ei olegi antud otsest abi ehitusele.

- (53) Prantsuse ametiasutused osutavad ka sellele, et ehkki laeva rahastamiseks Pons'i seaduse kaudu tuleb kasutada skeemi, millega kaasatakse projekti laevähistusse koon-
dunud investorid, kes annavad laeva selle tegeliku opereerija käsutusse, osalevad investorid üksnes valmis finants-
toote ostjatena, mille tasuvus avaldub maksudes ja mis suunab abi edasi opereerijale, kes saab sellest tegeliku kasu, kuivõrd see skeem võimaldab tal laeva lõpuks soodustingimustel välja osta. Prantsuse ametiasutused kahtlevad seega tõsiselt, et investoreid võiks pidada riigiabi saajateks.
- (54) Abi selektiivsuse küsimuses seavad Prantsuse ametiasutused kahtluse alla komisjoni lisaargumendi, milleks on ametiasutustele jäetud suva Pons'i seaduse maksusoodustuse saamiseks vajalike nõusolekute väljastamisel. Prantsuse ametiasutused toovad kõigepealt esile, et see aspekt on osa Pons'i seadusest, mille komisjon on sellisena tingimusteta heaks kiitnud. Seejärel väljendavad Prantsuse ametiasutused imestust selle üle, et nõusoleku andmise kriteeriume on nimetud ebamäärasteks, ehkki neid on täpsustatud haldusjuhendiga ja need on täpselt samasugused, nagu on ette nähtud niinimetatud Pauli ja Girardini seadustes, mis on mõlemad komisjoni poolt selles punktis tingimusteta heaks kiidetud riigiabi andmise korrad.⁽¹⁴⁾
- (55) Seejärel toovad Prantsuse ametiasutused esile, et kuna abiga ei ole toetatud laevaehitust (ega täpsemalt Le Levant'i ehitanud laevatehast), ei ole alust kohaldada direktiivi 90/684/EMÜ.
- (56) Isegi kui analüüsida abi direktiivi 90/684/EMÜ arvesse võttes, leiavad Prantsuse ametiasutused, et kõnealune abi vastab arenguabi tingimustele nimetatud direktiivi artikli 4 lõike 7 tähenduses. Täpsemalt on Prantsuse ametiasutuste argumendid selles küsimuses järgmised.
- (57) Seoses tingimusega, et tegelik omanik peab olema abi saava riigi resident ja abi saav ettevõtja ei tohi olla välismaa ettevõtja mittetegutsev tütar-ettevõtja, toetuvad Prantsuse ametiasutused komisjoni analüüsile sarnases juhtumis „Renaissance”⁽¹⁵⁾ ja osutavad, et CILi tuleb lugeda laeva tegelikuks omanikuks ja tegelikuks abisaajaks. Et CIL asub Wallises ja Futunas, mis on arenguabikõlblik territoorium, on resideerimistingimus täidetud. Ning et CIL tegeleb laeva majandamise kõigi aspektidega, ei ole ta mittetegutsev tütar-ettevõtja.
- (58) Arengukomponendi küsimuses on Prantsuse ametiasutuste märkused järgmised:
- Esiteks leiavad Prantsuse ametiasutused, et abi analüüsimisel tuleb arvestada Saint Pierre'i ja Miqueloni konkreetset olukorda, täpsemalt selle kaugust, kliimatiliste ja geograafiliste oludega seotud raskeid opereerimistingimusi ning eelkõige saarestiku majanduslikku ja sotsiaalset olukorda, kuna seal peaaegu ainsaks majandusharuks olnud kalapüügis valitseb kriis. Seetõttu rõhutavad Prantsuse ametiasutused vajadust arendada turismi, et kohalikku majandust mitmekesistada ja seeläbi elavdada, ning kinnitavad, et Le Levant'i opereerimine on üks väheseid piisavalt suuri projekte, mis võiks elavdamisele kaasa aidata.
 - Edasi mainivad Prantsuse ametiasutused mõju tööhõivele, kuna Le Levant'i opereerimise esimese viie aasta jooksul töötas laeval 16 Saint Pierre'i ja Miqueloni elanikku. Laeva opereerimisel kulutati saarestikus aastatel 1999 kuni 2003 hinnanguliselt kokku 3 328 891 eurot. Sellele summale tuleb Prantsuse ametiasutuste hinnangul lisada kulutused teistel arenguabikõlblikel territooriumidel, kus Le Levant kruiisidel vahepeatusi tegi.
- (59) Lõpetuseks leiavad Prantsuse ametiasutused, et abi proportsionaalsust ei tule hinnata mitte absoluutses, vaid suhtelises väärtuses. Abi mõju hindamisel tuleb pidada silmas saarestiku majanduse suurust ja selle majanduslikku potentsiaali.

⁽¹⁴⁾ Pauli seaduse kohta vt komisjoni 3. detsembri 2001. aasta otsus (EÜT C 30, 2.2.2002, lk 13) ja Girardini seaduse kohta komisjoni 11. novembri 2003. aasta otsus (ELT C 16, 22.1.2004, lk 24).

⁽¹⁵⁾ Komisjoni 30. märtsi 1999. aasta otsus 1999/719/EÜ riigiabi kohta, mida Prantsusmaa kavatses anda arenguabina kahe reisilaeva müügiks, mis on ehitatud Chantiers de l'Atlantique'is ja mida opereerib Renaissance Financial Prantsuse Polüneesias (EÜT L 292, 13.11.1999, lk 23).

VI. PRANTSUSE AMETIASUTUSTE VASTUS HUUVITATUD POOLTE KOMMENTAARIDELE

- (60) Huvitatud kolmandate isikute kommentaarid edastati Prantsuse ametiasutustele, kes ei teinud lisamärkusi.

VII. MEETME HINDAMINE

1. Menetlus

- (61) Kõigepealt tuleb lükata tagasi investorite etteheide, et menetlus ei olnud õiguspärane.
- (62) Komisjon ei saa jagada seisukohta, nagu oleks otsuse 2001/882/EÜ tühistamine Esimese Astme Kohtu poolt toonud kaasa 2. detsembri 1999. aasta algatusotsuse kehtetuse. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei mõjuta ühenduse institutsiooni välja antud õigusakti tühistamine tingimata selle vastuvõtmist ette valmistanud akte. ⁽¹⁶⁾
- (63) Institutsioon, kelle akt on tühistatud, peab võtma tarvitusele kõik abinõud, mis nii tühistamisotsuse resolutsiooni kui ka põhjendusi arvestades osutuvad vajalikuks tühistamiseni viinud puuduste kõrvaldamiseks. Kõnealusel juhtumil tühistas Esimese Astme Kohus otsuse 2001/882/EÜ põhjendusega, et komisjon oli eksinud kaitseõiguse vastu ja kohustuse vastu põhjendada oma järeldust, et tegemist on riigiabiga asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses.
- (64) Lõppotsusele eelnenud õigusaktide osas kohustab Esimese Astme Kohtu otsus seega komisjoni võtma tarvitusele vajalikud eeluurimismeetmed, et tagada täielikult liikmesriigi ja huvitatud poolte õigus kaitsele. See ei eelda sugugi 2. detsembri 1999. aasta algatusotsuse kehtetuks pidamist ja menetlusest kõrvaldamist, nagu näivad arvavat investorid. Piisab otsuse muutmisest ja seal esinevate lünkade täiendamisest nii, et Prantsuse ametiasutused ja huvitatud pooled saaksid esitada oma märkused, nagu näeb ette asutamislepingu artikli 88 lõige 2. ⁽¹⁷⁾ See tulemus saavutati täielikult 6. detsembri 2006. aasta lisaotsusega.

2. Riigiabi olemasolu

- (65) Tulenevalt ametlikust uurimismenetlusest ja arvestades argumente, mida Prantsuse ametiasutused ja huvitatud pooled selles asjas esitasid, leiab komisjon, et Le Levant'i ehitamise ja opereerimise käigus tehtud maksusoodus-

tused kujutavad endast riigiabi asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses, mille kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, ühisturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust”.

- (66) Riikliku meetme kvalifitseerimine riigiabiks eeldab järgmiste kumulatiivsete tingimuste täitmist: 1) kõnealune meede annab kellelegi riigi ressurssidest eelise, 2) see eelis on selektiivne, see tähendab soosib teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, ning 3) see meede kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ja võib kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust. ⁽¹⁸⁾
- (67) Siinkohal tuleb põhjendada seisukohta, et Le Levant'i ehitamisel kasutatud maksumeetmed täidavad need tingimused.

2.1. Riigi ressurssidest antud eelise olemasolu

- (68) Kõnealuse rahastamiskeemi suhtes kohaldatud Pons'i seaduse sätteid kujutavad endast erandit üldisest maksuseadusest ning kuivõrd nad võimaldavad tavalisest suuremat mahaarvamist, annavad need eelise neile maksukohustuslastele, kelle suhtes need on kohaldatavad. Seda eelist andes loobub Prantsusmaa maksutuludest, mis toob kaasa tema ressursside vähenemise. Eelis on seega antud riigi ressurssidest.
- (69) Õigusakt, mis selle eelise annab, on eelarveministri 23. novembri 1996. aasta nõusolek. Nõusoleku kohaselt on CGI artiklis 238a HA IIIb ja c ette nähtud eelise saaja „laeva Le Levant kaasomanike ühistu”.

- (70) Sealjuures on ühistu majandustulemus maksustatav selle moodustavate äriühingute tasandil ning just neil äriühingutel on võimalus (CGI artikli 238a HA I alusel) arvata oma maksustatavatest tuludest maha laevaosakute ostusumma.

⁽¹⁶⁾ Euroopa Kohtu 12. novembri 1998. aasta otsus kohtuasjas C-415/96, *Hispaania/komisjon*, EKL 1998, lk I-6993, punkt 32.

⁽¹⁷⁾ Vt selles küsimuses Euroopa Kohtu otsus eelnimetatud kohtuasjas C-415/96, eriti punkte 33 ja 34.

⁽¹⁸⁾ Vt näiteks Euroopa Kohtu 10. jaanuari 2006. aasta otsus kohtuasjas C-222/04, *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze*, EKL 2006 lk I-289, punkt 129.

- (71) CGI artikliga 238a HA IIIc võimaldatav erand CGI artiklist 156 1^oa annab soodustuse investoritele, kes maksavad makse (tulumaksu kujul) kaasomanikest äriühingute majandustulemuste pealt, kuivõrd need äriühingud on maksude seisukohast läbipaistvad. Nõusolekuga tehtavad soodustused mõjutavad seega vahetult investori rahalist olukorda, kuivõrd need lubavad tänu Pons'i seaduse erandreežiimiga võimaldatud mahaarvamiste maksude pealt kokku hoida.
- (72) Tuleb siiski märkida, et maksude arvelt säästetud summad ei jää investorite käsutusse, vaid kasutatakse Prantsuse ametiasutuste nõusoleku saanud rahastamiskeemi järgi varem kindlaks määratud viisil. Nimelt kohustavad investorite poolt alla kirjutatud investeerimistingimused neid reinvesteerima peaaegu kogu maksude arvelt säästetud summa ühistusse, suurendades igäüksi oma äriühingu kapitali, et katta Le Levant'i ostu rahastamiskulusid ja laeva opereerimisest tekkivat kahjumit (vt põhjendus 27).
- (73) Abisaajate tuvastamine nõuab Le Levant'i ostmist ja opereerimist võimaldavate suhete põhjalikku uurimist.
- (74) Esmalt tuleb meenutada, et nagu ilmneb CIP esitatud nõusolekutaotlusest, oli rahastamiskeemi eesmärk „*reisi-laeva ostmine*”.⁽¹⁹⁾
- (75) Kuid „CIPil ei ole vajalikke rahalisi vahendeid, et rahastada Le Levant'i ostu klassikalisel teel (hüpoteeklaenuga)”. Seega soovib CIP rahastada laeva „rahastamiskeemi alusel, mis kasutab ära maksuabi ülemereinvesteeringutele”; rahastamise aluseks saaks „laevaühistu moodustamisel põhinev rahastamiskeem”. Selleks peab Pank „pakkuma oma klientidele võimalust osta kaasomandi osakuid” ja „kuulutama välja avaliku pakkumise ...”.⁽²⁰⁾
- (76) Seega on selge, et rahastamiskeemi eesmärk oli võimaldada CIPil osta laev, mille omanikuks ta saab, ning panga klientide hulgast leitud investorite roll piirdus ostu rahastamisega.
- (77) Selleks otstarbeks valiti allhankeid rakendav finantskeem, mida kasutatakse väga sageli maksuvabadeks ülemereinvesteeringuteks⁽²¹⁾ ja mille puhul kapitalikaupa soetada sooviv äriühing, kes ei saa ressursside puudusel seda investeeringut oma vahenditest teha, kaasab väljastpoolt investorid, kes ostavad kauba ja annavad selle käsutada ettevõtjale, kes kaupa majandab ja seadusega ette nähtud majandamisperioodi lõppedes selle omanikuks saab. Seda tüüpi rahastamiskeemide puhul kandub maksusoodustus osaliselt edasi rendilevõtjale, osa soodustusest aga jääb investorile, kellele on seega tagatud investeeringu tasuvus. Enamasti toimub soodustuse ülekandmine rendilevõtjale majandamisperioodi vältel võetava rendi alandamise teel (rendiskeem).
- (78) Komisjon on juba varem uurinud riigiabi aspektist selliseid skeeme, millega rahastatakse Pons'i seaduse soodustuste kaudu kruisilaevu, nimelt „Club Medi”⁽²²⁾ ja „Renaissance'i”⁽²³⁾ juhtumeid. Eriti asjakohane on viimane juhtum, mis on väga sarnane Le Levant'i rahastamisoperatsiooniga. Nimelt on mõlemal juhul tegemist ühistusse koondunud investoritega, kelle maksusituatsioon võimaldab saada maksuvabastust ja kes ostavad kruisilaevad, mida peab kindlaksmääratud aja jooksul ülemerealal opereerima rendilevõtja (Renaissance või CIL), kes kohustub laevad opereerimisaja lõppedes investoritelt välja ostma.
- (79) „Renaissance'i” juhtumil oli laev renditud operaatorile ja Pons'i seaduse alusel investoritele tehtud maksusoodustus kandus talle üle rendi vähendamise kaudu vastavalt põhjenduses 77 kirjeldatud klassikalisele rendiskeemile. Prantsuse ametiasutused osutasid, et selline skeem võimaldas „*kanda maksusoodustuse edasi operaatorile*”. Komisjon (kes oli menetluse algatamise otsuses nentunud, et investorid olid vahetud abisaajad ja mõõdetava abi saajad)⁽²⁴⁾ konstateeris, et „*RF [Renaissance] on tegelik abisaaja ning kuivõrd ta on kohustatud laevad välja ostma, võib teda pidada nende tegelikuks omanikuks*”. Komisjon tegi seega vahet investoritel kui vahetutel abisaajatel ja tegelikul abisaajal (riigiabi reguleerivate eeskirjade tähenduses), kellele maksusoodustused osaliselt üle kanti, kasutades selleks laeva turuhinnast madalama rendi võtmist.⁽²⁵⁾

⁽¹⁹⁾ Nõusolekutaotlus, lk 11.

⁽²⁰⁾ Nõusolekutaotlus, lk-d 11 ja 15.

⁽²¹⁾ Vt riigi rahandus-, eelarve- ja arvepidamiskontrollikomisjoni nimel esitatud raportit maksuvabastuste kohta ülemere departemangudes ja -aladel (senati korraline istung 2002–2003, raport nr 51, mis on lisatud 7. novembri 2003. aasta istungi protokollile).

⁽²²⁾ EÜT C 279, 25.10.1995, lk 3.

⁽²³⁾ Eelviidatud otsus 1999/719/EÜ.

⁽²⁴⁾ EÜT C 307, 7.10.1998, lk 6.

⁽²⁵⁾ Seda lähenemist toetab ka komisjoni hiljutisem praktika niinimetatud maksualaste majandushuviühingute asjas: komisjoni 20. detsembri 2006. aasta otsus 2007/256/EÜ abikava kohta, mida Prantsusmaa on rakendanud Prantsusmaa üldise maksuseadustiku artikli 39 CA alusel (ELT L 112, 30.4.2007, lk 41), punktid 101–103.

- (80) Le Levant'i juhtumi puhul toimub investorite (vahetute abisaajate) maksusoodustuse ülekandmine CILile teistmoodi. Kui „Renaissance'i” juhtumi puhul rentisid investorid laevad operaatorile, siis käesoleval juhul kasutab CIL laeva vormiliselt üksnes kaasomandi haldajana ning vormiliselt on laeva operaator ühistu. Seega puudub rendisuhe, mis võimaldaks kanda soodustuse edasi rendi alandamise teel.
- (81) Soodustuse ülekandmine CILile toimus järgmisel viisil.
- (82) Laeva maksumus ja selle opereerimisel tekkiv kahjum väljenduvad kaasomanikest EURLide puudujäägina. Tänu Pons'i seadusega võimaldatud maksusoodustusele võivad investorid need puudujäägid oma muudest tulumaksuga maksustatavatest tuludest maha arvata, hoides seega maksude arvel kokku summa, mis kujutabki endast neile antud maksusoodustust ning pärineb seega ühenduse õigusnormide tähenduses riigi ressurssidest. Selle asemel aga, et maksude arvelt kokku hoitud summa endale jätta, on investorid kohustunud kulutama suurema osa sellest rahastamisnõuetele, millega kaetakse EURLide puudujääke.
- (83) Tavapärase tasuvusloogika järgi peaks investor püüdma oma investeeringut (kõnealusel juhul laeva) tasuvaks muuta, tagades endale investeeringult tulu, mis katab ostuga seotud kulud ja tagab piisava kasumimarginaali. „Club Medi” ja „Renaissance'i” juhtumil kasutatud rendiskeemis saavutatakse see rendilevõtja makstud rendi kujul (mis on siiski rendilevõtjale soodne, sest osa maksusoodustusest kandub talle üle turuhinnast madalama rendi näol).
- (84) Seega peaks tavalise stsenaariumi korral kandma kulud (näiteks maksuma renti või võtma enda kanda kogu kahjumi) CIL, mitte investor. Kõnealusel skeemis aga katavad need kulud EURLid ja kustutavad need rahastamisnõuete mehhanismi kaudu maksude pealt kokku hoitud summadega, mis on asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses riigi ressurssid. Sama summa ulatuses vabaneb CIL laeva opereerimisega seotud kuludest, mida ta muidu oleks pidanud katma. Kõigil neil põhjustel tõdeb komisjon, et soodustus kandus investoritelt üle CILile. Siiski tuleb märkida, et maksusoodustus ei kandunud CILile üle täies ulatuses. Nimelt jääb investoritele summa, mis hoitakse maksude arvelt kokku 2003. aastal, opereerimise viimasel aastal.
- (85) Hoolimata sellest tehnilisest erinevusest rahastamis-skeemis on tulemus sama nagu „Renaissance'i” skeemis. Täpselt samamoodi nagu „Renaissance'i” juhtumi puhul saab CIL Le Levant'i faktiliseks omanikuks niipea, kui laev on üle antud, ennetades laeva vormiliseks omanikuks saamist, mis toimub rahastamisoperatsiooni lõpetamisel. Täpselt nagu „Renaissance'i” juhtumi puhul antakse laev CILi käsutusse ilma, et ta peaks tasuma selle tegelikku maksumust, sest temalt ei nõuta mingit rahalist tasu. See vähendab kulutusi, mida CIL peaks tavaolukorras laeva opereerimiseks tegema, andes sellega CILile eelise.
- (86) Investorid saavad anda laeva CILi käsutusse tasuta tänu Pons'i seaduse alusel tehtud maksusoodustusele, mis võimaldab neil arvata EURLide kaudu oma maksustatavast tulust maha nii laeva hinna kui ka EURLide kahjumi, sealhulgas Panga poolt laevaosakute ostmiseks antud laenu põhiosa ja intresside iga-aastased tagasimaksud. EURLide mahaarvatav kahjum hõlmab ka nende proportsionaalseid osi Le Levant'i opereerimise tulemist CILi garanteeritud piirides.
- (87) See rahastamis-skeem ning mehhanism, kuidas investorid katavad EURLide kohustuslike rahastamisnõuete kaudu Le Levant'i ostu ja vähemalt osaliselt ka opereerimise maksumuse, on kavandatud selleks, et CIL saaks kasu Pons'i seadusega antud soodustustest. Niisugune abi ülekandmise mehhanism oli üks nõusolekutaotluses ette nähtud tingimusi ning sai sellisena Prantsuse ametiasutuste heakskiidu. Vahendite ülekandmine investoritelt ühistule võimaldab subsideerida Le Levant'i opereerimist CILi poolt. Ilma selle mehhanismita ei oleks laeva opereerimine CILi poolt majanduslikult tasuv.
- (88) Investorite jaoks realiseerub skeemi tasuvus rahastamisoperatsiooni lõpus selle kaudu, et nende osakud ostetakse välja ja et nad võivad endale jätta summa, mis hoitakse maksude arvelt kokku 2003. aastal, opereerimise viimasel aastal (milleks ei ole ette nähtud kohustuslikku rahastamisnõuet).
- (89) Seega jagavad riigi ressurssid (mis seisnevad investorite poolt kokku hoitud maksusummades) omavahel CIL, kellele abi peaaegu täies ulatuses üle kandub, ja investorid. CILile üle kandunud soodustuse osa kujuneb EURLide rahastamisnõuetest, millele investorid vastasid.
- (90) Seega ei saa pidada õigeaks CILi märkust, nagu ei oleks komisjon tõestanud, et abi võimaldas opereerida Le Levant'i teistest operaatoritest soodsamatel tingimustel.

(91) Mis puudutab hinda, millega Le Levant 2004. aasta jaanuaris CILile müüdi, siis komisjoni käsutuses olevast teabest ei ilmne, et see oleks olnud CILile soodne. CILI väite kohaselt hindas sõltumatu laevamaakler müügihinna laeva turuhinnast kõrgemaks. Komisjonil ei ole muud tõendusmaterjali, mis selle teabe ümber lükkaks.

2.2. Riigi ressurssidest abi saajate kvalifitseerumine ettevõtjaks

(92) Üks riigiabi kriteerium on, et eelis peab soodustama teatud ettevõtjaid (või teatud kaupade tootmist). Ettevõtja on asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses mis tahes majandustegevust harrastav üksus, sõltumata tema õiguslikust vormist ja rahastamisviisist. Majandustegevus on igasugune tegevus, mis seisneb kaupade või teenuste pakkumises mingil turul. ⁽²⁶⁾

(93) Kuid Euroopa Ühenduste Kohus, kes pidi Cassa di Risparmio kohtuasjas eristama olukorda, kus „üks üksus on otseselt turuga kontaktis ja teisalt terviku moodustava majandusüksuse sees seda üksust kontrolliv üksus on kaudselt turuga kontaktis”, leidis selles kohtuasjas, et „üksnes osaluste, isegi kontrollosaluste omamisest ei piisa, et nende osaluste omaniku tegevust majandustegevuseks lugeda, kui see tekitab üksnes aktsionäriks või osanikuks olemisega kaasnevate õiguste kasutamist ning olenevalt olukorrast dividendide saamist, mis on lihtsalt omandi viljad”. ⁽²⁷⁾

(94) Kohtupraktika näitab seega, et ettevõtjaks kvalifitseerumisel tuleb peale õigusliku vormi toetuda ka konkreetse juhtumi tegelikule majanduslikule analüüsile. Et tuvastada, kas CIL ja investorid kvalifitseeruvad ettevõtjaks, tuleb seega analüüsida rahastamiskeemi osapoolte majanduslikke suhteid, et teha kindlaks, kuidas toimub tegelikult majandustegevus, milleks on Le Levant'i opereerimine kruisilaevana.

(95) Kõigepealt tuleb märkida, et vormiliselt on rahastamiskeemis laeva omanike ja operaatoritena esitatud investoreid ühistusse koondunud EURLide kaudu, samas kui CILI

roll piirdub laeva haldamisega „ühistu nimel ja riisikol”. ⁽²⁸⁾ Loomulikult on täiesti võimalik olukord, kus omanik-operaator usaldab oma majandustegevuse igapäevase korraldamise haldajale, kuid kvalifitseerub siiski riigiabi reguleerivate normide tähenduses ettevõtjaks, tingimisel et ta vastab kohtupraktikas välja töötatud kriteeriumidele, see tähendab osaleb tegevuses, mis seisneb kaupade või teenuste pakkumises mingil turul, ega piirdu üksnes osaluste omamisega ja dividendide saamisega.

(96) Konkreetse juhtumi puhul märgib komisjon, et ühistu põhikirja kohaselt on igal investoril oma osakute kaudu laevale õigused, mida saab kasutada üksnes kollektiivselt (iga osak annab niisiis õiguse proportsionaalsele osale majandustulemusest). Investorid kasutavad oma õigusi kaasomanike üldkoosoleku kaudu, kus igal kaasomanikul on hääleõigus, mis on proportsionaalne tema osaga kaasomandis. Selles mõttes on investorite olukord võrreldav aktsionäride või osanike omaga.

(97) Pealse selle ei osale investorid aktiivselt Le Levant'i majandustegevuses, mis on usaldatud täielikult CILile. Haldusvolitusest ilmneb, et CILile on tehtud ülesandeks laeva majandamine kõigis aspektides ja antud kõik vajalikud volitused, nii et igasugune investorite sekkumine laeva majandamisse on välistatud. See tähendab, et:

— CILI ülesanne on laeva varustamine, hooldamine, opereerimine ning tehniline ja majanduslik haldamine.

— CIL korraldab majutust ja toitlustust, vahepeatusi ja ekskursioone. CILI ülesanne on sadamatasude, lootsitasude jne maksmine. Üldisemalt öeldes tegeleb ta laeva majandamisega parimal võimalikul viisil ja „on volitatud sõlmima kõik prahtimislepingud ja üldisemalt rääkima läbi kõik äritehingud” (haldusvolituse artikkel 3.1). Ühistu andis seega CILile täieliku blankoveksli selles, mis puudutab kõnealuse juhtumi puhul majandustegevuse kõige olemuslikumat osa ehk Le Levant'i pardal kruisiteenuse pakkumist.

⁽²⁶⁾ Vt näiteks eelviidatud *Cassa di Risparmio* kohtuotsuse punktid 107 ja 108.

⁽²⁷⁾ Eelviidatud *Cassa di Risparmio* kohtuotsus, punktid 109–114.

⁽²⁸⁾ Laeva Le Levant kaasomandi haldusvolitus, COB-le esitatud dokumentatsiooni lisa 4 (edaspidi haldusvolitus).

- „Haldajal on suhetes kolmandate osapooltega kõige laiemad volitused ühistu varade ja äritegevuse haldamiseks ja ta võib teha kõiki haldustoiminguid, kaasa arvatud laeva kasutusest kõrvaldamine, kuid mitte omandi võõrandamine” (haldusvolituse artikkel 6). Ühistu annab CILile seega peaaegu täieliku sõltumatus, nii et CIL võib isegi omal algatusel ja investoriga konsulteerimata laeva kasutusest kõrvaldada, see tähendab lõpetada selle opereerimise.
- Haldusvolituse artikli 6 kohaselt peab haldaja „ühistu nimel teostama või laskma teostada muu hulgas järgmisi toiminguid: personali värbamine ja juhtimine, töö korraldamine pardal [...]. Seega on haldajale antud kõige laiemad volitused, et ta saaks hallata kaasomandit kõige paindlikumal viisil”.
- (98) Investorige loobumine opereerimisest ei ole majanduslik otsus, mille nad võiksid vabalt tagasi võtta, vaid see on osa rahastamisskeemi ülesehitusest. Investeeringulepingute kohaselt juhib iga kaasomanikust äriühingut kaks kaasjuhatajat, kes on tegelikult Panga töötajad. Kõigi kaasomanikest äriühingute asutamise ja juhtimise praktiliste aspektidega tegelevad juhatajad või Panga esitatud isikud ning ühistu üldkoosolekul (kus investorid võiksid teoreetiliselt kasutada oma õigusi laevale ja selle majandamisele) ei esinda kaasomanikest äriühinguid mitte nende osanikud, vaid juhatajad. Investor ei saa nimetada teisi juhatajaid ega isegi mitte ise oma EURLi juhtima asuda, ilma et ta loobuks sellega Pangapoolsest osakute ostu lubadusest, mis on tema investeeringu tasuvuse tagatis. Mis puudutab kaasomandi haldaja valikut ja tema volituse tingimusi, siis CIL on nimetatud selleks ühistu põhikirjas (mille koostasid Pank ja CIP) ning teda saab praktikas tagasi kutsuda üksnes raske või pahahtliku eksimuse eest. Komisjon tõdeb seega, et rahastamisskeemis ei ole mingit mehhanismi, mis võimaldaks ühistul realselt sekkuda Le Levant'i opereerimisse kruiisilaevana, see tähendab otsesesse majandustegevusse, mis on eranditult CILi pädevuses. Kokkuvõttes võib järeldada, et investorid sõlmisid liitumislepingu, mille tingimusi nad ei saanud vabalt määrata.
- (99) Viimaks on oluline märkida, et omaniku-operaatori ja haldaja vahelistes suhetes kannab omandi eksploateerimise majanduslikku riski tavaliselt omanik, samas kui haldaja saab oma teenuste eest tasu ega saa osa majandustulemusest. Le Levant'i juhtumil puhul on aga investoritel projekti algatajate poolne tootlusgarantii ning nad ei kanna Le Levant'i opereerimise tulemustega seotud reaalseid riske. Need riskid kannab CIL, kellele kuulub kaasomandi 740 osat küll üksnes kaks, kuid kes on nõustunud võtma endale kogu vastutuse prognoositust suurema kahjumi korral ajavahemikus 1996–2003. Komisjon nendib, et niisugune riskide jagunemine, mis ei vasta ettevõtja ja haldaja tavapärastele suhetele, viitab sellele, et majandustegevusega tegeleb üksnes CIL.
- (100) Seega on õigustatud, et projekti Le Levant ei kirjeldatud potentsiaalsetele investoritele mitte pakkumisena osaleda kruiisireiside korraldamises ja müümises Le Levant'i pardal, vaid „tasuva, riskivaba ja haldamiskohustusega investeeringuna”.⁽²⁹⁾ CILi ja investorite tegelike suhete iseloomule viitab ka see, et „CIPi oma tütarfirma CIL kaudu” on kirjeldatud kui „reederit ja kaasomandi haldajat”.⁽³⁰⁾
- (101) Selline korraldus viitab selgelt rahastamisskeemi eesmärgile, mille kohaselt CIL ostab laeva ning investorite roll on üksnes selle rahastamine, ilma et neid kaasataks laeva majandamisse. Investorid on oma äriühingute kaudu vormistatud laeva omanikeks üksnes tulenevalt rahastamiskava maksuskeemist, mitte nende tegelikust osalemisest laeva kasutamises majandustegevuseks.
- (102) Investorite tegevus piirdub üksnes osalemisega tasuvuse eesmärgil, ilma tegeliku osalusega Le Levant'i majandamises. Seevastu CILile, kes vormiliselt on lihtsalt haldaja, on rahastamisoperatsiooni lõpetamisel tagatud laeva ainuomanikuks saamine hinnaga, mille arvutamise viis on varem kindlaks määratud, ning seni, kuni ta laeva vormiliseks omanikuks saab, otsustab ta vabalt (võrreldes investoritega) laeva kasutamise üle. Seega tegutseb CIL kõiges, mis puudutab Le Levant'i kasutamist majandustegevuseks, laeva tegeliku omanikuna.
- (103) Le Levant'i kasutamisel majandustegevuseks võib üksnes CILi lugeda ettevõtjaks asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses. Kuna investorid ei ole selles tähenduses ettevõtjad, ei ole soodustused, mis nad Le Levant'i rahastamisskeemi raames riigi ressurssidest said, kvalifitseeritavad riigiabina.

⁽²⁹⁾ Prospekt „Hakake kruiisilaeva Le Levant kaasomanikuks”, mis on lisatud COB-le esitatud dokumentatsioonile.

⁽³⁰⁾ Samas. Prantsuse mereõiguse kohaselt ei kaasne laeva kaasomanikuks olemisega automaatselt selle reederiks olek. Sellega kaasneb üksnes eeldus, mida võivad kinnitada või ümber lükata konkreetse laeva haldamistoimingud (kapteni määramine, meresõiduks ja/või majandustegevuseks kasutamine), mille alusel tehakse kindlaks, kes on ettevõtja (3. jaanuari 1969. aasta seadus nr 69–8 koos muudatustega laevade omamise ja müügi kohta, artiklid 1 ja 2).

(104) Mis puudutab laevatehase staatust, siis komisjon konstateerib, et huvitatud poolte sellesisulised märkused ei tõesta kuidagi, et tehas oleks saanud riigi ressurssidest soodustust. Ametlik uurimismenetlus ei toonud seega ilmsiks mingit tõendit, mis võimaldaks pidada laevatehast abisaajaks.

2.3. Meetme selektiivsus

(105) Riiklikule meetmele iseloomulik selektiivsus on üks riigiabi tunnuseid asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses. Seetõttu on oluline kontrollida, kas kõnealune maksumeede soodustab üksnes teatud ettevõtjaid või teatud tegevussektoreid.⁽³¹⁾

(106) Selleks et maksumeede kvalifitseeruks riigiabiks, peavad sellest kasu saavad ettevõtjad kuuluma kindlasse kategooriasse, mis määratakse kõnealuse meetmega kehtestatud kriteeriumi *de iure* või *de facto* kohaldamise teel.⁽³²⁾ Kõnealuse juhtumi puhul piisab märkimisest, et uurimise all olev meede on Pons'i seaduse rakendus ning see seadus sätestab maksurežiimi, mis kehtib üksnes teatud Prantsuse ülemere-departemangudes ja -territooriumidel tehtud investeeringute suhtes ja mille selektiivsust tunnistas komisjon juba oma 27. jaanuari 1993. aasta otsuses mitte esitada vastuväiteid Pons'i seadusega kehtestatud riigiabirežiimile.⁽³³⁾

(107) Komisjon leiab, et kõnealuse meetme selektiivsus on piisavalt tõendatud asjaoluga, et see tuleneb Pons'i seaduse selektiivse režiimi kohaldamisest, ning et tal pole seega vaja võtta seisukohta suva osas, mis on jäetud Prantsuse ametiasutustele CGI artiklis 238a HA IIIb ettenähtud nõusoleku andmisel – aspekt, mille komisjon tõstatas üksnes lisaargumendina.

2.4. Liikmesriikidevahelise kaubanduse kahjustamise ja konkurentsi moonutamise tingimused

(108) Prantsuse ametiasutused ja CIL tõstsid esile, et Le Levant'i opereeriti Saint Pierre'ilt ja Miquelonilt ehk väga piiratud turul, kus ei tegutsenud ühtegi teist kruisifirmat. CIL

viitas ka Le Levant'i väikesele mahutavusele ja sellele, et ta pakkus teenust peamiselt Põhja-Ameerika klientuurile. Neil põhjustel seavad Prantsuse ametiasutused ja CIL kahtluse alla, et CILile antud soodustus võis moonutada konkurentsi ja kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust.

(109) Tuleb meenutada, et abimeetmed, mille eesmärk on vabastada ettevõtja kuludest, mida ta oma jooksva majandamise või tavapärase tegevuse raames peaks tavaoludes kandma, kahjustavad põhimõtteliselt konkurentsitingimusi.⁽³⁴⁾ Kohus on otsustanud, et igasugune abi eraldamine ühenduse turul tegutsevale ettevõtjale võib moonutada konkurentsi ja kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust.⁽³⁵⁾

(110) Komisjon leiab, et ei ole asjakohane pidada Saint Pierre'ilt ja Miquelonilt lähtuvaid kruise omaette turuks. On tõenäoline, et selles piirkonnas kruisi kavandav tarbija oleks valmis kaaluma ka muudesse sihtkohtadesse suunduvaid või muudest sadamatest väljuvaid kruise ning et tema valikut määrab hulk tegureid, sealhulgas hind, mida uurimise all olev meede võib mõjutada. Kruisid on seega osa suuremast turust ning niivõrd, kui võrd küsimuse all olevad maksusoodustused vabastavad CILi kuludest, mida ta oleks tavaolukorras oma majandustegevuse rahastamiseks kandnud, võib abi sellel turul konkurentsi moonutada.

(111) Mis puudutab liikmesriikidevahelise kaubanduse kahjustamist, siis komisjon on võtnud teadmiseks, et Le Levant'i pakkumine oli suunatud peamiselt Põhja-Ameerika turule ning CIL tegi sel eesmärgil koostööd Ameerika reisibürooga, mis tegeles kruiside reklaami ja müügiga. Komisjon märgib siiski, et ei ole välistatud, et abi võib kahjustada konkurentsi ka juhul, kui abisaaja viib peaaegu kogu oma toodangu ühendusest välja.⁽³⁶⁾ Peale selle paistab, et kruise turustati teatud määral ka Euroopas.

(112) Küsimuse all olev meede võib seega kahjustada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

⁽³¹⁾ Vt näiteks Euroopa Kohtu 26. septembri 1996. aasta otsus kohtuasjas C-241/94, *Prantsusmaa/komisjon*, EKL 1996, lk I-4551 ja 1. detsembri 1998. aasta otsust kohtuasjas C-200/97, *Ecotrade/Aliforni e Ferriere di Servola*, EKL 1998, lk I-7907.

⁽³²⁾ Vt selles suhtes esimese astme kohtu otsus kohtuasjas T-308/00, *Salzgitter/komisjon*, EKL 2004, lk II-1933, punkt 38.

⁽³³⁾ Vt põhjendus 10.

⁽³⁴⁾ Vt 19. septembri 2000. aasta otsust kohtuasjas C-156/98, *Saksamaa/komisjon*, EKL lk I-6857, punkt 30 ja viidatud kohtupraktika.

⁽³⁵⁾ Vt eelkõige Euroopa Kohtu 17. septembri 1980. aasta otsus kohtuasjas 730/79, *Philip Morris/komisjon*, EKL 1979, lk 2671, punktid 11 ja 12.

⁽³⁶⁾ Euroopa Kohtu 21. märtsi 1990. aasta otsus kohtuasjas C-142/87, *Belgia/komisjon*, EKL 1990, lk I-959, punkt 35.

2.5. Abi osatähtsus

- (113) Komisjoni hinnangul hõlmab abi kogu maksude arvelt kokku hoitud summat, mille investorid kandsid üle oma äriühingutele kapitalisüurenduste vormis, milleks nad olid kohustunud Le Levant'i rahastamiskeemiga liitudes.
- (114) Prantsuse ametiasutused deklareerisid, et nad ei saa teha kindlaks kokkuhoitud maksusummade suurust, uurimata eraldi iga investori maksuolukorda.
- (115) Komisjoni hinnangul ei ole ta mingil juhul kohustatud tegema täpselt kindlaks abi suurust, vaid üksnes täpsustama selle arvestamise alused. Ta märgib siiski – ilma et see mõjutaks kuidagi abi kogusuuruse arvutamist –, et vastavalt Panga hinnangutele, mis põhinevad tüüpinvestori profiilil, ⁽³⁷⁾ võimaldab juba üksnes laeva ostuhinna mahaarvamisega kokkuhoitav maksusumma suurendada kapitali 278 506 Prantsuse frangi võrra iga kahe osaku kohta ehk kokku 102 490 200 Prantsuse frangi võrra investoritele müüdüd 738 osaku kohta, mis teeb abi osatähtsuseks laeva hinna suhtes umbes 44,8 %.

3. Abi kokkusobivus ühisturuga

Kohaldatav õigusakt

- (116) Kuna komisjon on konstateerinud, et küsimuse all olev meede on riigiabi asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses, tuleb uurida selle kokkusobivust ühisturuga. Selles küsimuses osutas komisjon oma menetluse algatamise otsustes, et tema hinnangul tuleb abi analüüsida direktiivi 90/684/EMÜ alusel ning täpsemalt, arvestades abi eesmärki, selle direktiivi artikli 4 lõike 7 alusel. ⁽³⁸⁾ Prantsuse ametiasutused ja huvitatud pooled seadsid selle õigusliku aluse asjakohasuse kahtluse alla IV ja V osas toodud põhjustel. Seetõttu tuleb kõigepealt põhjendada selle õigusliku aluse valikut.
- (117) Komisjoni 27. jaanuari 1993. aasta otsus mitte esitada vastuväiteid Pons'i seadusele riigiabi küsimuses sätestas

selgelt, et „kõnealuse abi eraldamisel tuleb järgida ühenduse õiguse regulatsioone ja suuniseid, mis puudutavad [...] teatud tegevussektoreid tootmises ...”. Järelikult ei kata nimetatud otsus uurimise all olevat abi, kuivõrd see kuulub direktiivi 90/684/EMÜ rakendusalasasse.

- (118) Prantsusmaa ja huvitatud poolte väitel on direktiiv 90/684/EMÜ kohaldatav sellise abi suhtes, millest saab kasu laevatehas, ning kuivõrd komisjon ei ole tuvastanud Le Levant'i ehitatud laevatehase soodustamist, ei ole direktiiv 90/684/EMÜ kõnealuse juhtumi suhtes kohaldatav. Komisjon ei saa seda seisukohta jagada. Nimelt selgub direktiivi 90/684/EMÜ artikli 3 lõike 1 sõnastusest, et see puudutab „reederitele või kolmandatele isikutele mis tahes vormis antud abi, mis on kasutatav abina laevade ehitamiseks või ümberehitamiseks”. Seega ei ole direktiivi 90/684/EMÜ kohaldatavuse seisukohast määrav mitte niivõrd abisaaja, kuivõrd abi eesmärk, mistõttu direktiiv puudutab abi laevaehitusele, mitte laevaehitajaid. Seda tõlgendust toetab Euroopa Kohtu praktika, kes otsustas vastuseks argumendile, et direktiivi 90/684/EMÜ raames tuleb arvesse võtta ainult laevade tootmiseks, mitte aga nende opereerimiseks kasutatavat abi, et direktiiv on kohaldatav „mitte ainult abi suhtes, mis on eraldatud tootmiseks otse laevatehasele, vaid ka artikli 3 lõikes 2 käsitletud abi suhtes, kus peetakse silmas mis tahes vormis abi reederitele või kolmandatele isikutele, kui seda abi kasutatakse realselt laevade ehitamiseks või ümberehitamiseks ühenduse laevatehastes”. ⁽³⁹⁾

- (119) Komisjon kinnitab seega, et abi kokkusobivust ühisturuga tuleb hinnata direktiivi 90/684/EMÜ alusel.

Kokkusobivuse analüüs

- (120) Tulenevalt direktiivi 90/684/EMÜ artikli 4 lõikest 7 võib lugeda ühisturuga kokkusobivaks laevade ehitamisega ja ümberehitamisega seotud abi, mis on antud arenguabina arengumaale, kui see on vastavuses sätetega, mille kehtestas OECD töörihm nr 6 oma kokkuleppes, mis käsitleb laevadele antavat ekspordikrediiti käsitleva leppe artiklite 6, 7 ja 8 tõlgendamist, või selle kokkuleppe muudatustega (edaspidi OECD kriteeriumid).

⁽³⁷⁾ Vt 6. detsembri 2006. aasta täiendusotsus, punkt 72.

⁽³⁸⁾ Direktiiv 90/684/EMÜ aegus 31. detsembril 1997. Kuna aga abi eraldamise ajal oli ta veel jõus, on ta käesoleva juhtumi analüüsimisel siiski asjakohane, nagu on öeldud komisjoni teatistes ebaseadusliku riigiabi hindamise reeglite kohta (EÜT C 119, 22.5.2002, lk 22).

⁽³⁹⁾ Euroopa Kohtu 18. mai 1993. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-356/90 ja C-180/91, *Belgia/komisjon* (EKL 1993, lk I-2323), punkt 14.

(121) Nagu komisjon oma 3. jaanuari 1989. aasta kirjaga SG (89) D/311 liikmesriike teavitas, peavad arenguabi-projektid vastama järgmistele OECD kriteeriumidele:

- laevu ei tohi opereerida mugavuslipu all;
- kui abi ei saa liigitada ametlikuks arenguabiks OECD raames, peab abiandja kinnitama, et abi antakse valit-sustevahelise kokkuleppe alusel;
- abiandja peab esitama asjakohased kinnitused, et tegelik omanik on abi saava riigi resident ja et abi saav ettevõtja ei ole välismaa ettevõtja mittetegutsev tütarettevõtja (maade hulka, kellele võib abi anda, ei kuulu mitte ainult maad, mida OECD on klassifitseerinud arengumaaks, vaid ka kõik Euroopa Liiduga assotsieeritud ülemeremaad ja -alad, kaasa arvatud mõned Prantsuse ülemerealad);
- abisaaja peab kohustuma mitte müüma laeva ilma riiklike ametiasutuste loata.

(122) Peale selle peab antud abi soodustusmäär olema vähemalt 25 %.

(123) Nagu juba osutatud, peab komisjon kontrollima ka seda, kas projekt sisaldab tõepoolest arengukomponenti. Nimelt on Euroopa Kohus leidnud, ⁽⁴⁰⁾ et komisjon on kohustatud kontrollima eraldi projekti arengukomponenti ja vastavust OECD kriteeriumidele. Komisjon peab seega hinnangu andmiseks kontrollima, et projektid taotleksid tõepoolest arengueesmärki ja et nad ei oleks ilma abita elujõulised (see tähendab, et abi oleks vajalik).

(124) Nagu komisjon on oma menetluse algatamise otsustes osutanud, vastab küsimuse all olev abi OECD kriteeriumidele järgmistel põhjustel:

- Le Levant'i opereeriti Prantsuse lipu all. Tingimus, et laeva ei tohi opereerida mugavuslipu all, on seega täidetud.

— Saint Pierre ja Miquelon kuulub arenguabi saada võivate maade nimekirja, mis on lisatud komisjoni poolt liikmesriikidele saadetud kirjale SG (89) D/311.

— Komisjon märgib, et CIL saab rahastamisskeemi kohaselt laeva ainuomanikuks ning vahepealsel ajal kasutab laeva majandustegevuseks kui selle *de facto* omanik. Omaniku resideerimistingimuse kohta leiab komisjon, et CILi võib pidada Le Levant'i tegelikuks omanikuks. ⁽⁴¹⁾ CIL asub Wallises ja Futunas. See saarestik ei ole abi saav maa (kelleks on Saint Pierre ja Miquelon). Kuna aga mõlemad saarestikud kuuluvad komisjoni nimekirja, milles on loetletud arenguabi saada võivad maad, ei esita komisjon selles osas vastuväiteid. Samuti ei ole CIL välismaa ettevõtja mittetegutsev tütarettevõtja.

— Laeva ei saa edasi müüda ilma Prantsuse riigiasutuste nõusolekuta, kuivõrd abi on antud tingimusel, et CIL opereerib laeva realselt vähemalt viis aastat peamise siht- ja lähtesadamaga Saint Pierre'il ja Miquelonil.

— Abi osatähtsus on suurem kui 25 % (vt põhjendust 115).

(125) Komisjon peab veel kontrollima arengukomponenti olemasolu, see tähendab tegema kindlaks, kas abi võib aidata kaasa abi saava ala arengule. Selles analüüsis tuleb arvestada küsimusealuse territooriumi spetsiifilisi tingimusi ja vajadusi. Selles suhtes rõhutasid Prantsuse ametiasutused, et Saint Pierre'i ja Miqueloni majanduslik olukord oli abi andmise ajal eriti raske. Nimelt on saarestik olnud ajalooliselt sõltuv tööstuslikust kalapüügist. Seda tööstust tabas 1993. aastal järsk ja ulatuslik kokkuvarisemine, mis oli tingitud Prantsusmaale ebasoodsalt lahenenud kalapüügiõigusealasest vaidlusest Kanadaga ja Kanada kehtestatud moratooriumist tursapüügile. See tingis tungiva vajaduse piirkonna majanduse ümberorienteerimiseks. Saarestiku väiksus, väike elanikkond, suhteline isoleeritus ja ühekülgne majandus kahan-dasid tunduvalt sellise ümberorienteerimise võimalusi, mistõttu majanduse mitmekesistamine turismiga, mis kasutab ära piirkonna hästi säilinud loodust ja paiknemist Põhja-Ameerika ranniku lähedal, tundus kõige kasulikuma suunana. Et Saint Pierre'il ja Miquelonil ei saa pakkuda pikaajalist külastust sisaldavat turismiteenust, tundus mõistlik arendada saarestikku kruiisadamana.

⁽⁴⁰⁾ Euroopa Kohtu 5. oktoobri 1994. aasta otsus kohtuasjas C-400/92, *Saksamaa/komisjon*, EKL 1994, lk I-4701.

⁽⁴¹⁾ See analüüs on kooskõlas eelviidatud „Renaissance'i” juhtumi analüüsiga.

(126) 2. detsembri 1999. aasta algatusotsuse järgselt esitatud märkustes rõhutasid Prantsuse ametiasutused, et Le Levant'i opereerimine võis aidata kaasa Saint Pierre'i ja Miqueloni arengule, seda eelkõige töökohtade loomisega ja kulutustega, mis laeva opereerimiseks piirkonnas tehakse.

(127) Oma otsuses 2001/882/EÜ jõudis komisjon siiski järeldusele, et arengukomponent puudub.⁽⁴²⁾ See hinnang põhines konkreetselt järgmistel järeldustel abi majanduslike mõjude kohta:

— Komisjon leidis tema käsutuses olnud teabe põhjal, et Le Levant'i opereerimise rahaline mõju aastatel 1999–2001 võis olla 5,52 miljonit Prantsuse franki ehk ligikaudu 0,84 miljonit eurot.

— Mis puudutab otseste töökohtade loomist, siis komisjoni hinnangul ei ole selles vallas tõestatud mingit mõju, kuivõrd Prantsuse ametivõimude esitatud teabes nenditi üksnes, et „neli endist saarestiku kalurit sai koolitust laeval töötamiseks”.

— Ning viimaks, mis puudutab mõju saarestiku infrastruktuuri arengule ja kaudseid mõjusid seoses teiste kruiisoperaatorite tulekuga, siis nentis komisjon, et Prantsuse ametivõimud ei esitanud oma väidete kinnituseks konkreetseid arve ning et neid ei ole vaja arvestada Le Levant'ile antud abi hindamisel.

(128) Need järeldused põhinesid muidugi teabel, mis oli komisjoni käsutuses otsuse tegemise ajal. Nagu ilmneb selgelt tühistamishagile järgnenud Euroopa Kohtu otsusest eelviidatud kohtuasjas C-394/01,⁽⁴³⁾ sai komisjon toetuda oma otsuses üksnes asjaoludele, millest ta oli saanud

teada oma 2. detsembri 1999. aasta otsusega algatatud ametliku uurimismenetluse käigus, mis aga ei hõlmanud teatud teavet, mille Prantsuse ametiasutused esitasid alles kohtumenetluse faasis.

(129) Neis uutes märkustes, mis Prantsuse ametiasutused ja huvitatud pooled esitasid pärast komisjoni 6. detsembri 2006. aasta lisaotsust, edastasid nad aga teavet, mida komisjonil otsuse 2001/882/EÜ tegemise ajal ei olnud ja mis annab Le Levant'i opereerimise majanduslikest mõjudest teistsuguse pildi.

(130) Nii ilmneb tööhõive küsimuses Prantsuse ametiasutuste märkustest, et vähemalt 14 Saint Pierre'ist ja Miquelonist pärit inimest töötas Le Levant'i pardal 1999. aastast 25. juulini 2001. aastal. Neile lisanduvad kohalike varustajate ja teenusepakkujate teenuste kasutamisest tulenenud töökohad maismaal. Prantsuse ametiasutuste hinnangul löi Le Levant'i opereerimine 1999. aastast 25. juulini 2001. aastal maismaal vähemalt kümme töökohta.⁽⁴⁴⁾

(131) Prantsuse ametiasutuste samade märkuste kohaselt tehti Saint Pierre'il ja Miquelonil ajavahemikus 1999 kuni 2001 Le Levant'i opereerimisel 1,66 miljoni euro ulatuses otseseid kulutusi (laeva varustamisele, reisijate transportimisele jne).⁽⁴⁵⁾

(132) Erinevalt 2001. aastal komisjoni käsutuses olnud teabest võimaldavad need uued andmed seega konstateerida mõõdetavat mõju töökohtade loomisele. Seda mõju ei saa pidada tähtsusetuks, kui arvestada piirkonna piiratud tööturgu ja võrrelda seda tööotsijate arvuga (409 inimest 1999. aastal).⁽⁴⁶⁾ Samuti näitavad uued andmed, et Le Levant'i opereerimisel Saint Pierre'il ja Miquelonil tehtud otsesed kulutused on ligikaudu kaks korda suuremad kui komisjoni arvestatud summad otsuse 2001/882/EÜ põhjenduses.⁽⁴⁷⁾

⁽⁴⁴⁾ Prantsuse ametiasutuste teatel töötas Le Levant'i pardal esimesel viiel opereerimisaastal ehk 1999–2003. aastal 14–16 Saint Pierre'i ja Miqueloni elanikku. Samas ajavahemikus löi Le Levant'i opereerimine 11–12 töökohta maismaal. Õiguskindluse põhimõtte tõttu arvestab komisjon käesoleva otsuse tarbeks siiski üksnes otsusele 2001/882/EÜ eelnevat aega. Samuti arvestab komisjon üksnes madalaimat töökohtade arvu.

⁽⁴⁵⁾ See ajavahemik katab kogu 2001. aasta. Võib lisada, et Prantsuse ametiasutuste hinnangul ulatusid otseselt Le Levant'iga seotud kulutused 2002.–2003. aastal 1,66 miljoni euroni aastas, mis teeb ligikaudu 3,4 miljonit eurot Le Levant'i esimesel viiel opereerimisaastal.

⁽⁴⁶⁾ Töötsijate arv 31. detsembril 1999 (Ülemeredepartemangude emissiooniinstituut (Institut d'émission des départements d'outremer), raport „Saint Pierre ja Miquelon 1999”).

⁽⁴⁷⁾ Ehk ajavahemikus 1999–2001 ligikaudu 1,66 miljoni eurot, mitte 0,84 miljonit eurot (5,52 miljonit FRF), nagu komisjon hindas otsuses 2001/882/EÜ.

⁽⁴²⁾ Otsus 2001/882/EÜ, põhjendus 33.

⁽⁴³⁾ Vt joonealune märkus nr 5.

(133) Uus informatsioon lubab konstateerida, et Le Levant'ile antud abi andis majanduslikku efekti, mis oli küll piiratud, kuid võis siiski aidata kaasa Saint Pierre'i ja Miqueloni majanduslikule arengule.

(134) Prantsuse ametiasutused tõid välja ka selle, et abi võis aidata kaasa Saint Pierre'i ja Miqueloni arengule üldisemalt, stimuleerides sealse majandusele vajalikku mitmekesistamist. Siin võib komisjon uurimismenetluse tulemusena märkida, et kuni 1993. aastani sõltus Saint Pierre'i ja Miqueloni majandus peaaegu täielikult tööstuslikust kalapüügist, hiljem aga avalikust sektorist ja riigihangetest. ⁽⁴⁸⁾

(135) Komisjon möönab, et niisugune sõltuvus väga piiratud hulgast töökohtade ja sissetulekute allikatest võib pidurdada piirkonna arengut. Arvestades Saint Pierre'i ja Miqueloni geograafilist eripära ja piiratud siseturgu, möönab komisjon, et majanduse mitmekesistamine oli piirkonna arengule kasulik ning et turism võis olla abi eraldamise ajal lootustandev suund. Komisjon aktsepteerib ka Prantsuse ametiasutuste märkust, et saarestiku väiksus piirab pikaajalist külastust sisaldavate turismiteenuste pakkumist, kuid tema asukoht võimaldab arendada kruisiteenust.

(136) Komisjon märgib, et Prantsuse ametiasutuste esitatud informatsiooni kohaselt oli saarestikku külastavate kruisireisijate arv abi eraldamisele ja Le Levant'i kasutusele võtmisele eelnenud aastatel väga kõikumine, kuid aastast 2000 näib see olevat stabiliseerunud suhteliselt kõrge tasemel. ⁽⁴⁹⁾

(137) Ehkki panus Saint Pierre'i ja Miqueloni arengusse on olemas, võib see siiski tunduda tagasihoidlik, eriti võrreldes abi osatähtsusega. Komisjon leiab siiski, et hinnates abi kokkusobivust ühisturuga, tuleb selle liikmesriikidevahelist kaubandust moonutada võiva mõju ulatust hinnata suhtes abi võimaliku panusega Saint Pierre'i ja Miqueloni arengusse. Komisjon leiab selles küsi-

muses, et ehkki abil võis vaieldamatult olla teatav negatiivne mõju liikmesriikidevahelisele kaubandusele, nagu on tõendatud alajaotuses 2.4, on see mõju tõenäoliselt siiski väga piiratud tulenevalt juhtumi konkreetsetest asjaoludest. Selles osas tõstab komisjon esile eelkõige järgmist:

— Le Levant on väga väikese mahutavusega laev ning võib peale võtta üksnes ligikaudu –95 reisijat, mis piirab loomulikult tema mõju turule.

— Le Levant'i kruisid lähtekohaga Saint Pierre'ilt ja Miquelonilt (ehk ühenduse vetest väljastpoolt) olid suunatud peamiselt Põhja-Ameerika turule, ⁽⁵⁰⁾ seda nii tulenevalt CILi rajatud turustusvõrgustikust kui ka saarestiku geograafilisest asukohast kruiside sõlm-punktis (umbes 4 600 kilomeetri kaugusel Pariisist, kuid ainult 25 kilomeetri kaugusel Kanada rannikust). ⁽⁵¹⁾

— Komisjon toob ka välja, et talle antud teabe järgi ei paku ega ole pakkunud ükski teine ühenduses asuv operaator kõnealusel ajal kruise Saint Pierre'ile ja Miquelonile ning et Le Levant'iga korraldatud kruisid, milles olid ühendatud luksuslikkus ja ebatavalised sihtkohad, olid ilmselgelt suunatud väga kitsale ja Euroopas vähe arendatud segmendile kruisiturust.

(138) Eelöeldut arvestades konstateerib komisjon, et küsimuse all olev abi võib anda panuse Saint Pierre'i ja Miqueloni arengusse tänu töökohtade loomisele ja majanduse mitmekesistamisele ning et oma tagasihoidlikkusest hoolimata on see panus suurem kui ulatus, milles abi võib moonutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

⁽⁴⁸⁾ Nii andsid avaliku sektori poolt ulatuslikult toetatud riiklike ehitustööde sektor ja kalandussektor 1999. aastal 63,8 % töökohtadest. Riigiametnikud moodustasid 25,8 % aktiivsest elanikkonnast (vt Ülemeredepartemangude emissiooniinstituuti raport „Saint Pierre ja Miquelon 1999”).

⁽⁴⁹⁾ Kruisireisijate arv oli 1995. aastal 2 134, 1996. aastal 820, 1997. aastal 785, 1998. aastal 2 123 ja 1999. aastal 428, tõustes 2000. aastal 3 242-le ja 2001. aastal 2 474-le. Peale selle võib märkida, et see tase püsis kogu Le Levant'i opereerimise aja: kruisireisijate arv oli 2002. aastal 5 120 ja 2003. aastal 3 022.

⁽⁵⁰⁾ Nii ilmneb Panga ja CIP poolt Prantsuse ametiasutustele esitatud nõusolekutaotlusest, et projekt „Le Levant” sõltus „otseselt tihedatest suhetest, mille CIP oli loonud Travel Dynamicsiga [...] kruiside organiseerimisele spetsialiseerunud Ameerika reiskorraldajaga”. CIP rõhutab, et töötas projekti „Le Levant” välja varasema kogemuse põhjal oma esimese laevaga Le Ponant, mille „klientuur ... peamiselt põhjaameeriklased ... tuleb praegu põhiosas väljakujunenud partnerlusest Travel Dynamicsiga”. CIP lisab, et ta on tõestanud, et „suudab tuua Prantsuse laevale Põhja-Ameerika klientuuri ...”. Ülemeredepartemangude emissiooniinstituudi raportist „Saint Pierre ja Miquelon 1999” (lk 37) selgub ka, et sihtkohta müüs 1999. aastal 11 reiskorraldajat Põhja-Ameerikas ja ainult kaks Prantsusmaal.

⁽⁵¹⁾ Komisjon on juba konstateerinud 24. juuli 2002. aasta otsuses 2003/66/EÜ, mis tunnustab koondumise ühisturuga ja EMP lepinguga kokkusobivaks (juhtum COMP/M.2706 – Carnival Corporation/P & O Princess) (ELT L 248, 30.9.2003, lk 1), et kruisiturug on peamiselt riigisises turg.

(139) Komisjon konstateerib ka, et abi oli vajalik. Nimelt prognoosis Prantsuse ametiasutuste poolt heaks kiidetud rahastamisskeem laeva opereerimiseks Saint Pierre'ilt ja Miquelonilt, et projekti tasuvust saab tagada üksnes abi toel. Le Levant'i ehitamise ja opereerimise projekti ei oleks seega saanud realiseerida ilma abita.

(140) Eelnimetatud põhjustel nendib komisjon seega, et Le Levant'i jaoks antud abis on olemas arengukomponent.

VIII. JÄRELDUSED

(141) Komisjon konstateerib, et Prantsusmaa on kõnealust abi rakendanud ebaseaduslikult, rikkudes asutamislepingu artikli 88 lõike 3 tingimusi. Komisjon leiab siiski, et abi näol on tegemist arenguabiga direktiivi 90/684/EMÜ tähenduses ning abi on seega kokkusobiv ühisturuga,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Riigiabi, mida Prantsusmaa rakendas Compagnie des Îles du Levant'i kasuks kruisilaeva Le Levant ehitamisel, on kokkusobiv ühisturuga.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Prantsuse Vabariigile.

Brüssel, 20. mai 2008

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Neelie KROES