

AIUTI DI STATO

Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE, in merito all'aiuto C 74/99 (ex NN 65/99) — Francia — Aiuto allo sviluppo a Saint-Pierre-et-Miquelon (Costruzione navale)

(2000/C 33/06)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Con la lettera del 2 dicembre 1999 — riprodotta nella lingua facente fede dopo la presente sintesi — la Commissione ha comunicato alla Francia la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in relazione all'aiuto in oggetto.

La Commissione invita gli interessati a presentare osservazioni in merito entro un mese dalla data della presente pubblicazione, inviandole al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
Direzione H — Aiuti di Stato II
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelles
[Fax (32-2) 296 95 79].

Dette osservazioni saranno comunicate alla Francia. Su richiesta scritta e motivata degli autori delle osservazioni, la loro identità non sarà rivelata.

SINTESI

Alla fine del 1998, la Commissione ha appreso dalla stampa che la Francia, nel 1996, aveva accordato aiuti allo sviluppo sotto forma di sgravi fiscali per l'acquisto di imbarcazioni da diporto da utilizzare a Saint-Pierre et Miquelon, isole dell'Oceano Pacifico settentrionale vicine al Canada, da parte della Compagnie des Îles du Levant (di seguito «CIL»), impresa pubblica francese registrata a Wallis e Futuna.

In seguito ad indagini, la Francia ha fornito alla Commissione informazioni dettagliate sul progetto e ha confermato che gli aiuti erano già stati accordati senza esserle stati notificati.

L'imbarcazione è stata costruita nel cantiere navale francese Alstom Leroux ed è stata consegnata nel 1998. L'imbarcazione è stata finanziata da investitori privati che l'hanno poi noleggiata a CIL. Gli investitori sono stati autorizzati a detrarre dal reddito imponibile i costi d'investimento conformemente al regime fiscale approvato dalla Commissione che incoraggia gli investimenti produttivi nei dipartimenti e nei territori d'oltremare. Gli sgravi fiscali avevano un'intensità di aiuto valutato equivalente al 34 % netto e consentivano a CIL di noleggiare l'imbarcazione ad un prezzo molto basso. CIL è di fatto il proprietario e l'operatore delle navi. È iscritto nei registri di Wallis e Futuna ed è un'affiliata della società francese Compagnie des Îles du Levant. È tenuto a sfruttare l'imbarcazione per un minimo di cinque anni soprattutto da e per Saint-Pierre-et-

Miquelon. Inoltre, dopo cinque anni deve acquistare la nave dagli investitori.

Trattandosi di un aiuto alla costruzione navale erogato nel 1996 come aiuto allo sviluppo nel quadro di un regime di aiuti (legge Pons) autorizzato dalla Commissione nel 1992, quest'ultima deve valutare il progetto in conformità dell'articolo 4, paragrafo 7, della settima direttiva sugli aiuti alla costruzione navale, in virtù del quale i progetti ammissibili possono beneficiare di aiuti, sotto forma di aiuti allo sviluppo, con un'intensità minima del 25 %, purché soddisfino le condizioni prescritte dagli articoli 6 e 8 dell'accordo OCSE sui crediti all'esportazione di navi.

Il progetto risulta conforme ai criteri OCSE comunicati agli Stati membri mediante lettera della Commissione SG(89) D/311 del 3 gennaio 1989. L'articolo 4, paragrafo 7, prevede inoltre che la Commissione verifichi in particolare che il progetto abbia un vero contenuto di sviluppo.

La Francia sostiene che l'imbarcazione promuoverà il turismo su Saint-Pierre-et-Miquelon. Si prevede che la presenza della nave crei 55 posti di lavoro, che rappresenta un numero elevato rispetto a quello dei disoccupati, e l'operatore è obbligato a dare la preferenza ad equipaggi francesi. È atteso un impatto generale sull'economia pari a (. . .) all'anno. Su questa base la Francia considera significativo l'impatto sull'isola in termini di sviluppo.

Secondo informazioni via Internet (<http://www.ponant.com>), dal novembre 1998 la nave sarebbe partita o arrivata a Saint-Pierre-et-Miquelon soltanto dieci volte. Inoltre ha toccato numerosi porti situati in paesi che non possono beneficiare di aiuti allo sviluppo. Non ci sono neppure stati gli effetti sull'occupazione pretesi dalla Francia. Per di più i vantaggi economici attesi per le isole sembrano sproporzionatamente bassi rispetto al costo della nave e all'elevata intensità dell'aiuto.

Per questi motivi la Commissione dubita quanto al carattere di aiuto allo sviluppo del progetto e pertanto della sua compatibilità con la direttiva.

Conformemente all'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, di tutti gli aiuti illegalmente accordati è possibile chiedere al beneficiario la restituzione.

TESTO DELLA LETTERA

«Procédure

À la suite d'un article paru dans le *Lloyd's List*, la Commission, par lettre du 23 décembre 1998, a demandé des informations à la France concernant *Le Levant*, un navire de croisière apparemment financé par le biais d'allègements fiscaux. Ce navire, construit dans les chantiers Alstom Leroux Naval, a été livré en 1998. La Commission n'avait pas été informée de cette aide. Par lettre du 12 mai 1999, la France a fourni des informations à la Commission, lui confirmant que l'aide avait bien été octroyée et qu'elle ne lui avait pas été notifiée. La Commission a posé des questions supplémentaires par lettre du 4 juin 1999, à laquelle la France a répondu par lettre du 19 août 1999.

Description de l'aide

L'aide fiscale a été consentie en 1996 en liaison avec l'acquisition du paquebot *Le Levant* par la Compagnie des Îles du Levant (ci-après dénommée "CIL"). CIL est immatriculée à Wallis-et-Futuna; il s'agit d'une filiale de la Compagnie des Îles du Ponant, qui est une société française. Le navire a été financé par des investisseurs privés regroupés dans une copropriété maritime, qui l'ont ensuite loué à CIL. Ces investisseurs ont été autorisés à déduire leurs investissements de leurs revenus imposables. Les allègements fiscaux ont permis à CIL de louer le navire à un prix très bas. L'aide est notamment subordonnée à l'obligation, pour CIL, d'exploiter le navire pendant une durée minimale de cinq ans, au départ et à destination de Saint-Pierre-et-Miquelon principalement, et de le racheter aux investisseurs au terme de cette période. Les autorités françaises estiment par conséquent que CIL doit être considérée comme le véritable propriétaire du navire.

L'aide a été consentie en application d'un régime fiscal — "la loi Pons" — en vertu duquel des réductions d'impôt peuvent être consenties pour des investissements réalisés dans les départements et territoires français d'outre-mer. Ce régime a été autorisé par la Commission en 1992.

La France a informé la Commission que l'aide en cause était identique à celle octroyée pour le navire Tahiti Nui (Paul Gauguin), pour lequel la Commission avait estimé que les allé-

gements fiscaux représentaient un équivalent-subvention net de 34 %⁽¹⁾. *Le Levant* jauge 2 200 TB et peut transporter 95 passagers et 47 membres d'équipage. Sa valeur contractuelle était de (...) au total.

La France affirme que CIL a été constituée afin d'exercer des activités à Saint-Pierre-et-Miquelon, archipel de l'océan Atlantique Nord, proche du Canada. Cet archipel comprend trois îles: Saint-Pierre, Miquelon et Langlade. Il compte environ 6 500 habitants. Ces îles connaissent depuis 1992 de graves difficultés économiques. Plus de 300 personnes y sont sans emploi, soit une augmentation du taux de chômage de 20 % pour l'année 1998. Les chômeurs de longue durée et les jeunes chômeurs représentent respectivement 23 et 17,8 % du nombre total de chômeurs. Le chômage est en partie lié au déclin du secteur de la pêche et au ralentissement des investissements dans le secteur du bâtiment et des travaux publics.

Les autorités ont tenté d'améliorer la situation économique, notamment en développant le tourisme. *Le Levant* doit être considéré dans ce contexte. Il devrait permettre la création de 55 emplois, ce qui constitue un chiffre élevé au regard du nombre de chômeurs. L'exploitant est tenu de donner la préférence à des membres d'équipage de nationalité française. La présence du navire devrait avoir un impact global de 12 millions de francs français (FRF) par an sur l'économie locale. La France estime, sur cette base, que le projet aura pour l'archipel une incidence importante en termes de développement.

Selon les informations communiquées par la France, le paquebot naviguera principalement au départ et à destination de Saint-Pierre-et-Miquelon (160 jours par an, pour 320 jours d'exploitation), les conditions climatiques ne permettant pas de l'utiliser dans cette région en hiver. Les températures moyennes y varient en effet de -10 à 5 °C entre décembre et mars, et de +10 à +20 °C en été. *Le Levant* sera par conséquent exploité aussi dans les Antilles françaises et en Guyane.

Appréciation de l'aide

L'aide octroyée en faveur du navire en question doit être appréciée à la lumière des dispositions de l'article 4, paragraphe 7, de la directive du Conseil du 21 décembre 1990 concernant les aides à la construction navale, étant donné qu'il s'agit d'une aide liée à la construction navale qui a été octroyée comme aide au développement en 1996 dans le cadre d'un régime d'aides (la loi Pons) autorisé en 1992.

En vertu de l'article 4, paragraphe 7, de la directive sur la construction navale, les aides octroyées comme aides au développement à un pays en développement peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun si elles sont conformes aux dispositions arrêtées à cette fin par le groupe de travail n° 6 de l'OCDE dans son accord concernant l'interprétation des articles 6, 7 et 8 de l'arrangement concernant les crédits à l'exportation de navires, ou à tout addendum ou corrigendum ultérieur audit accord (ci-après dénommées "critères de l'OCDE"). La Commission doit vérifier la composante particulière "développement" de l'aide envisagée et s'assurer que cette aide entre dans le champ d'application de l'accord précité.

⁽¹⁾ JO C 279 du 25.10.1995, p. 3 (aide d'État C 8/95).

Ainsi que la Commission en a informé les États membres par lettre SG(89) D/311 du 3 janvier 1989, les projets d'aide au développement doivent satisfaire aux critères de l'OCDE suivants.

- 1) L'aide ne doit pas être accordée pour la construction de navires destinés à opérer sous pavillon de complaisance.
- 2) Si l'aide ne peut pas être classée comme aide publique au développement dans le cadre de l'OCDE, le donneur d'aide doit confirmer que celle-ci est accordée en vertu d'un accord intergouvernemental.
- 3) Le donneur d'aide doit donner les assurances appropriées que le propriétaire réel réside dans le pays bénéficiaire et que l'entreprise bénéficiaire n'est pas une filiale non opérationnelle d'une société étrangère. (Aux fins de la directive, les pays pouvant bénéficier d'une aide incluent non seulement les pays en développement classés comme tels par l'OCDE, mais également l'ensemble des pays et territoires d'outre-mer associés à l'Union européenne, y compris les territoires français d'outre-mer).
- 4) Le bénéficiaire doit s'engager à ne pas vendre le navire sans l'autorisation des pouvoirs publics.

En outre, l'aide octroyée doit comporter un élément de libéralité de 25 % au moins.

La Commission considère que le projet de développement satisfait aux critères de l'OCDE pour les raisons suivantes.

- *Le Levant* sera exploité sous pavillon français; la condition selon laquelle le navire ne peut pas être exploité sous un pavillon de complaisance est donc remplie.
- Saint-Pierre-et-Miquelon figure sur la liste des pays pouvant bénéficier d'une aide au développement, qui est annexée à la lettre SG(89) D/311 de la Commission aux États membres.
- L'exploitant (et propriétaire final) a son siège à Wallis-et-Futuna. Cet archipel n'est pas le "pays bénéficiaire" (qui est Saint-Pierre-et-Miquelon). Étant donné toutefois que les deux archipels figurent sur la liste de la Commission représentant les pays pouvant bénéficier d'une aide au développement, la Commission ne soulèvera pas d'objection à cet égard. De plus, CIL ne semble pas être une filiale non opérationnelle d'une société étrangère.
- *Le Levant* ne peut être revendu sans l'accord des pouvoirs publics français, puisque l'aide est octroyée à la condition que CIL exploite effectivement le navire pendant cinq ans au moins, à destination et au départ de Saint-Pierre-et-Miquelon principalement, et qu'elle le rachète ensuite aux investisseurs métropolitains dans le but de poursuivre son exploitation.

L'intensité d'aide est supérieure à 25 %.

Toutefois, ainsi qu'il a été indiqué ci-dessus, la Commission doit également vérifier en particulier que le projet inclut une véritable composante "développement". Dans l'affaire C-400/92 relative à une aide au développement octroyée par l'Allemagne

à la compagnie chinoise Cosco, la Cour a estimé que la Commission était tenue de vérifier séparément la composante "développement" du projet et le respect des critères de l'OCDE. Il s'ensuit que, aux fins de son appréciation, la Commission doit notamment vérifier que les projets poursuivent véritablement un objectif de développement et qu'ils ne seraient pas viables sans l'aide (et donc, que cette aide est nécessaire).

La Commission reconnaît qu'il est important de développer le tourisme à Saint-Pierre-et-Miquelon. L'incidence du projet en termes de développement semble toutefois limitée, le navire ne se trouvant en effet que rarement dans l'archipel. D'après les informations trouvées par la Commission sur l'Internet (<http://www.ponant.com>), il semble que depuis novembre 1998, le navire n'ait touché Saint-Pierre-et-Miquelon qu'une dizaine de fois seulement. De plus, les croisières comprenant cet archipel dans leur programme font aussi escale à Boston, Québec, Montréal et Toronto. Entre juin et septembre 1999, le navire a effectué six croisières de huit jours. Celles-ci n'incluaient même pas Saint-Pierre-et-Miquelon, mais se déroulaient dans la région des Grands Lacs canadiens. Par conséquent, même durant la période estivale, le navire a été utilisé principalement en-dehors de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon. En outre, de novembre à mai, il a croisé notamment le long de la côte est des États-Unis d'Amérique, avec des destinations comme Washington D.C. et New York, ainsi qu'en Amérique latine. En réalité, depuis que les croisières ont commencé, soit en novembre 1998, le paquebot s'est trouvé durant une période très longue en des lieux ne pouvant prétendre à des aides au développement.

En outre, la condition selon laquelle les membres d'équipage doivent être français n'implique pas nécessairement qu'il s'agira d'habitants de Saint-Pierre-et-Miquelon. L'incidence sur l'emploi dans cet archipel ne peut donc pas être vérifiée.

De surcroît, les retombées économiques du projet pour l'archipel (...) sont moins élevées que l'aide en cause (...), ce qui suscite des questions quant à la proportionnalité de l'aide.

Par conséquent, il existe à ce stade des doutes sérieux concernant le caractère d'aide au développement du projet et la nécessité de l'aide et, partant, sa compatibilité avec la directive susmentionnée.

À la lumière des considérations qui précèdent, la Commission, agissant dans le cadre de la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, demande à la France de lui présenter ses observations et de fournir tous les renseignements nécessaires pour apprécier l'aide en cause, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente lettre. Elle demande aux autorités françaises de transmettre sans tarder une copie de la présente lettre au bénéficiaire de l'aide.

La Commission rappelle à la France l'effet suspensif de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE et attire son attention sur la lettre adressée le 22 février 1995 à tous les États membres, dans laquelle elle précise que toute aide octroyée illégalement pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire selon les dispositions du droit national et en incluant un intérêt calculé sur la base du taux de référence utilisé pour le calcul de l'équivalent-subvention dans le cadre des aides régionales, qui court à partir de la date à laquelle l'aide a été mise à la disposition du bénéficiaire jusqu'à sa récupération effective.»