

II

(Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kurių skelbti neprivaloma)

SPRENDIMAI

KOMISIJA

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2008 m. gegužės 20 d.

dėl valstybės pagalbos, kurią Prancūzija suteikė kruizinio laivo *Le Levant* statybai
(C 74/99 (ex NN 65/99))

(pranešta dokumentu Nr. C(2007) 5419)

(Tekstas autentiškas tik prancūzų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(2008/746/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

tucijos savo pastabas pateikė 1999 m. gegužės 12 d. (A/33645) ir 1999 m. rugpjūčio 19 d. (A/36449) raštais.

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 88 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

- (2) Atsižvelgdama į šią informaciją, Komisija 1999 m. gruodžio 2 d. sprendimu⁽³⁾ pradėjo Sutarties 88 straipsnio 2 dalyje nustatytą oficialią tyrimo procedūrą dėl tam tikros pagalbos, suteiktos kruizinio laivo *Le Levant* statybai.

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

atsižvelgdama į 1990 m. gruodžio 21 d. Tarybos direktyvą 90/684/EEB dėl pagalbos laivų statybai⁽¹⁾, ypač į jos 4 straipsnio 7 dalį,

- (3) Priėmus šį sprendimą, Prancūzijos valdžios institucijos savo pastabas pateikė 2000 m. sausio 12 d. (A/30357), 2000 m. birželio 14 d. (A/34964), 2001 m. balandžio 30 d. (A/33440) ir 2001 m. birželio 11 d. (A/34609) raštais. Be to, Komisija gavo suinteresuotosios šalies, *Compagnie des Iles du Levant* (toliau – CIL), pastabas, kurios buvo perduotos Prancūzijos valdžios institucijoms ir į kurias minėtos institucijos atsakė.

paprašiusi suinteresuotųjų šalių pateikti savo pastabas pagal minėtus straipsnius⁽²⁾ ir atsižvelgdama į tas pastabas,

kadangi:

- (4) 2001 m. liepos 25 d. Komisijos sprendime 2001/882/EB dėl valstybės pagalbos, Prancūzijos suteiktos remiant kruizinio laivo *Le Levant*, pastatyto *Alstom Leroux Naval* ir skirto eksploatuoti Sen Pjere ir Mikeline, plėtrą⁽⁴⁾, tyrimo procedūra buvo baigta ir nuspręsta, kad valstybės pagalba nesuderinama su bendrąja rinka, todėl iš Prancūzijos reikalaujama „imtis visų reikalingų priemonių siekiant nutraukti ir susigrąžinti (pagalbą) iš investuotojų, kurie yra tiesioginiai pagalbos gavėjai ir dabartiniai laivo savininkai“.

I. PROCEDŪRA

- (1) Komisija, sužinojusi apie šiame sprendime nagrinėjama pagalbą, iš pradžių Prancūzijos valdžios institucijų paprašė informacijos 1998 m. gruodžio 2 d. ir 1999 m. birželio 4 d. raštais. Prancūzijos valdžios insti-

⁽¹⁾ OL L 380, 1990 12 31, p. 27.

⁽²⁾ OL C 33, 2000 2 5, p. 6 ir OL C 23, 2007 2 1, p. 28.

⁽³⁾ OL C 33, 2000 2 5, p. 6.

⁽⁴⁾ OL L 327, 2001 12 12, p. 37.

- (5) Sprendimas 2001/882/EB buvo panaikintas 2006 m. vasario 22 d. Europos Bendrijų Pirmosios instancijos teismo sprendimu⁽⁵⁾. Teismas nustatė, kad Komisijos sprendime trūko motyvų, dėl to jis negalėjo patikrinti, ar vykdomi Sutarties 87 straipsnio 1 dalies nuostatose valstybės pagalbai keliami reikalavimai.
- (6) Po Teismo sprendimo 1999 m. gruodžio 2 d. sprendime inicijuota tyrimo procedūra liko neužbaigta.
- (7) Atsižvelgdama į Teismo sprendime pateiktus motyvus ir į naują jai praneštą informaciją, Komisija nusprendė, kad reikėtų dar kartą Prancūzijos valdžios institucijų ir suinteresuotųjų šalių paprašyti pateikti savo pastabas pagal Sutarties 88 straipsnio 2 dalies nuostatas. Todėl 1999 m. gruodžio 2 d. sprendimas pradėti oficialią tyrimo procedūrą buvo papildytas 2006 m. gruodžio 6 d. sprendimu⁽⁶⁾.
- (8) Po šio sprendimo Prancūzijos valdžios institucijos, pirmiausia paprašiusios pratęsti atsakymui skirtą terminą ir gavusios sutikimą, savo komentarus pateikė 2007 m. kovo 16 d. (A/32335) ir 2007 m. gruodžio 12 d. (A/40301) raštais. Be to, 2007 m. kovo 21 d. įregistruotu raštu (A/32446) savo pastabas pateikė suinteresuotosios šalys, tai yra CL, o 2007 m. kovo 1 d. (A/31951) ir 2007 m. kovo 7 d. (A/32026) raštais – investuotojai, Banko⁽⁷⁾ remiami buvę laivo bendrasavininkų bendrovių akcininkai.
- (10) Prancūzija apie šias priemones pranešė Komisijai, kad ši galėtų išnagrinėti jų atitikimą valstybės pagalbai taikoms Bendrijos nuostatoms. 1993 m. sausio 27 d. raštu Komisija pranešė Prancūzijai, kad, išnagrinėjusi priemones, ji nusprendė nepareikšti prieštaravimų pagal Sutarties 92 ir 93 straipsnius (po pakeitimo – 87 ir 88 straipsnius). Tačiau Komisija patikslino, kad skiriant aptariamą pagalbą turi būti taikomi Bendrijos teisės aktai ir apribojimai, susiję su tam tikra veiklos sritimi.
- (11) Šiame sprendime nuorodos į *Pons* įstatymą laikomos nuorodomis į Bendrojo mokesčių kodekso (toliau – BMK) 238 a HA straipsnio I ir III dalių c punkto nuostatas, galiojusias 1996 m. lapkričio 23 d. ir kurias galima apibendrinti taip.

BMK 238 a HA straipsnio I dalis

- (12) Pagal BMK 238 a HA straipsnio I dalį įmonės iš apmokestinamų pajamų gali atskaičiuoti sumą, lygią visai investicijų į gamybą sumai, investuotai tam tikruose Prancūzijos užjūrio departamentuose ir teritorijose, tarp jų Sen Pjere ir Mikelone⁽⁸⁾. Šiame straipsnyje daroma išimtis iš BMK bendrojo režimo, pagal kurią tokių sumų neleidžiama atskaičiuoti siekiant nustatyti apmokestinamas įmonės pajamas.
- (13) BMK 238 a HA straipsnio III dalies b punkte patikslinama, kad investicijos tam tikruose sektoriuose, tarp jų ir pramoginių kruizų, suteikia teisę į minėto straipsnio I dalyje nustatytą atskaičiavimą tik su sąlyga, jei yra gautas išankstinis biudžeto ministro leidimas. Toks leidimas „gali būti suteiktas prieš tai gavus užjūrio departamentų ir teritorijų ministro nuomonę, jei investicija turi ekonominės svarbos departamentui, į kurią investuojama, jei ji įsilieja į teritorijos planavimo ir aplinkosaugos politiką ir jei ji užtikrina investuotojų ir trečiųjų asmenų apsaugą“.

II. IŠSAMUS PRIEMONĖS APRAŠYMAS

1. *Pons* įstatymas (*la loi Pons*)

- (9) Iš dalies pakeistame 1986 m. liepos 11 d. įstatyme dėl pataisytojo finansų įstatymo 1986 metams buvo nustatytos mokeskinės lengvatos, taikomos tam tikroms investicijoms Prancūzijos užjūrio teritorijose ir departamentuose (*Pons* įstatymas).

BMK 238 a HA straipsnio III dalies c punktas

- (14) BMK nustatyta, kad fiziniai asmenys moka pajamų mokesť. Šis mokestis taikomas mokesčių mokėtojo bendrai grynujų pajamų sumai, kurią sudaro visos grynosios pajamos iš tam tikrų kategorijų pajamų. Paprastai grynąsias pajamas iš įvairių kategorijų sudaro pajamos iš nuosavybės, kapitalo, atlyginimo ir pan., kurias gauna mokesčių mokėtojas, ir pelnas iš pelningų operacijų, kurias jis atlieka, suprantama, atskaičiavus tam tikroje pajamų kategorijoje per metus nustatytus nuostolius.

⁽⁵⁾ Byla T-34/02, EURL *Le Levant 001* prieš Komisiją, Rink. 2006, p. II-267. Anksčiau Prancūzija buvo pareiškusi ieškinį dėl Sprendimo 2001/882/EB pripažinimo negaliojančiu, kuri Teismas atmetė (2002 m. spalio 3 d. sprendimas, byla C-394/01, *Prancūzija/Komisija*, Rink. 2002, p. I-8245).

⁽⁶⁾ OL C 23, 2007 2 1, p. 28.

⁽⁷⁾ Aptariama bendrovė paprašė, kad jos tapatybė nebūtų atskleista. Todėl šiame sprendime ji bus vadinama „Banku“.

⁽⁸⁾ Sen Pjeras ir Mikelonas – 242 km² plotą užimantis ir maždaug 6 500 gyventojų turintis salynas netoli Kanados krantų (maždaug už 25 km nuo Niufaundlando) – yra užjūrio administracinis vienetas.

- (15) Tačiau kalbant apie „pelno iš pramoninės ir komercinės veiklos“ kategoriją, BMK 156 straipsnio 1 a punkte nustatyta, kad atskaityti negalima esant „nuostoliams, tiesiogiai ar netiesiogiai susijusiems su veikla, apimančia pramoninį ar komercinį pelną, kai įgyvendinant šią veiklą nėra asmeninio, nuolatinio ir tiesioginio bent vieno apmokestinamo subjekto nario dalyvavimo. Taip pat yra tuo atveju, kai veiklos valdymas teisiškai arba faktiškai patikėtas asmeniui, kuris nėra pagal įgaliojimus, darbo sutartį ar kitokią susitarimą veikiantis apmokestinamo subjekto narys“.
- (16) Nukrypstant nuo šio principo, BMK 238 a HA straipsnio III dalies c punkte nustatyta, kad 156 straipsnio 1 a punkto nuostatos netaikomos nuostoliams, susijusiems su minėto 238 a HA straipsnio I dalyje numatytu investicijų atskaičiavimu ir jų naudojimu, kai šios investicijos įgyvendintos nuo 1996 m. sausio 1 d. ir joms yra suteiktas išankstinis už biudžetą atsakingo ministro leidimas pagal 238 a HA straipsnio III dalies punkto sąlygas.

2. *Le Levant* finansavimo operacija

- (17) 1996 m. Bankas ir *Compagnie des Iles du Ponant* (toliau – CIP) susitarė dėl nedidelio pajėgumo (maždaug 95 keleiviai ir 55 ekipažo nariai) prabangaus kruizinio laivo *Le Levant* statybos ir eksploatavimo finansavimo sistemos. Šis susitarimas buvo patvirtintas 1996 m. gruodžio 9 d. Banko, CIP ir CIL, specialiai projekto tikslais įsteigto CIP filialo⁽⁹⁾, pasirašytu protokolu.
- (18) Atskiri finansavimo sistemos aspektai gali būti apibendrinti taip.

Bendros laivo nuosavybės bendrovė

- (19) Bankas ir CIL įsteigė bendros laivo nuosavybės bendrovę (pagal 1967 m. sausio 3 d. įstatymą Nr. 67–5 dėl laivų ir kitų jūros laivų statuso, iš dalies pakeistas) „Bendros *Le Levant* laivo nuosavybės bendrovė“, kurios buveinė yra Nante. Pagal įstatus bendros nuosavybės bendrovės tikslas – „finansuoti, įsigyti, įrengti ir eksploatuoti prabangų kruizinį laivą *Le Levant*“. Bendra nuosavybė padalyta į 740 akcijų, arba bendros laivo nuosavybės dalių, iš kurių dvi įsigijo CIL, o likusias 738 – Bankas.
- (20) Buvo nustatyta, kad bendros nuosavybės bendrovė užsakys laivo statybą laivų statykloje *Leroux & Lotz Naval* Prancūzijoje už 228 550 000 Prancūzijos frankų (FRF) (arba maždaug 35 mln. EUR⁽¹⁰⁾). Laivas turėjo būti pristatytas 1998 m.
- (21) CIL įmonė buvo paskirta bendros nuosavybės bendrovės administratore ir šiuo pagrindu už atlyginimą turėjo užtikrinti laivo statybos priežiūrą ir jo eksploatavimą po pristatymo.

Akcijų investavimas

- (22) Bankas savo 738 akcijas pardavė investuotojams, apmokestinamiems pajamų mokesčiu ir norintiems pasinaudoti *Pons* įstatymo teikiamomis mokesčinėmis lengvatomis. Šiuo tikslu kiekvienas investuotojas įsteigė vieno akcininko įmones, kurių veiklos tikslas – įsigyti bendros laivo nuosavybės dalių ir eksploatuoti bendros nuosavybės laivą (toliau – laivo bendrasavininkės bendrovės). Šios bendrovės turėjo ribotos atsakomybės vieno asmens bendrovės statusą (arba „EURL“).
- (23) Reikia patikslinti, kad EURL, kurios vienintelis akcininkas yra fizinis asmuo, yra finansiškai skaidri. Todėl akcininkas prie savo pajamų mokesčio (pramoninio ir komercinio pelno kategorijoje) priskaičiuoja iš EURL gautą pelną. Be to, reikalui esant, bendrovės trūkumus jis gali priskirti prie kitų pajamų, su sąlyga, kad jos būtų to paties pobūdžio. Vis dėlto pagal BMK 156 straipsnio 1 a punkto nuostatas akcininkas tik tuo atveju gali padengti nuostolius, susijusius su veikla, apimančia pramoninį ir komercinį pelną, kai įgyvendinant šią veiklą asmeniškai dalyvauja vienas apmokestinamo subjekto narys.

- (24) Kiekvienas investuotojas turėjo įsigyti mažiausiai dvi akcijas. Dviejų akcijų rinkinio kaina buvo 636 216 FRF (maždaug 100 000 EUR). Laivo bendrasavininkės bendrovės akcijų (dviejų akcijų rinkinio) įsigijimą finansavo tokiu būdu:

— 50 000 FRF (maždaug 7 700 EUR) vertės akcininko kapitalo įnašas.

⁽⁹⁾ CIL yra 100 % CIP kontroliuojamas filialas. CIP teikia garantiją už visus CIL pasirašytus įsipareigojimus, susijusius su *Le Levant* finansavimo operacija. Komisija mano, kad nereikėtų daryti skirtumo tarp šių dviejų subjektų, todėl šiame sprendime CIP ir CIL pavadinimai bus naudojami pakaitomis.

⁽¹⁰⁾ Kalbant apie įvykius iki euro įvedimo sumos Prancūzijos frankais tik informavimo tikslu verčiamos 6,5 FRF už 1 EUR kursu.

— Banko kreditas su 8 % fiksuotomis palūkanomis, suteiktas septyneriems metams skaičiuojant nuo 1996 m. gruodžio 31 d. Dviejų akcijų rinkinys kainavo 554 683 FRF (maždaug 85 300 EUR).

— CIL kiekvienai laivo bendrasavininkei bendrovei suteikto užstato dalis, užtikrinanti gerą bendros nuosavybės valdymą. Šis užstatas iš viso sudarė 40 000 000 FRF (maždaug 6 150 000 EUR) sumą, arba 108 108 FRF (maždaug 16 600 EUR) už dviejų akcijų rinkinį; jam buvo taikomos 8 % metinės palūkanos, kurios apskaičiuojamos kiekvienais metais pradedant nuo 1996 m. gruodžio 31 d. Garantija – pagrindinė suma ir sukauptos palūkanos – turėjo būti grąžinta 2003 m. gruodžio 31 d.

- (25) Bankui perleidus visas turimas akcijas, bendros laivo nuosavybės bendrovę sudarė laivo bendrasavininkės ir CIL (kaip dviejų akcijų savininkė).

Laivo eksploatavimo etapai

- (26) Pagal finansavimo sistemą *Le Levant* turėjo būti eksploatuojamas kaip kruizinis laivas nuo jo pristatymo iki 2003 m. pabaigos. Pagal bendros nuosavybės įstatus laivo bendrasavininkės turėtų dalytis su eksploatavimu susijusiu pelnu ir nuostoliais, atsižvelgiant į dalį, investuotą į laivą. Pabrėžtina, kad finansavimo sistema buvo pagrįsta prognoze, jog per pirmuosius penkerius *Le Levant* eksploatavimo metus bus patirtas didelis deficitas ⁽¹¹⁾.

- (27) Laivo bendrasavininkių lėšų poreikiai buvo susiję su:

— bendros nuosavybės eksploatavimo rezultatais, pagal prognozes – deficitiniais,

— grąžinamais anuitetais ir finansinėmis išlaidomis, susijusiomis su Banko suteikta paskola akcijoms pirkti, ir

— bendrovių valdymo išlaidomis.

- (28) Šį lėšų poreikį turėjo padengti investuotojai, kurie oficialiai įsipareigojo padidinti savo atitinkamų laivo bendrasavininkių bendrovių kapitalą kiekvienais metais į bendros nuosavybės bendrovę, iš naujo investuodami sutaupytus mokesčius, gautus atskaičius laivo eksploatavimo pagal bendros nuosavybės principą deficitą (išskyrus paskutinius eksploatavimo metus, kai sutaupyti mokesčiai turėjo likti investuotojams). Eksploatavimo etape tokios pakartotinės sutaupyto mokesčių investicijos buvo vienintelis laivo bendrasavininkių finansavimo šaltinis.

Operacijos pabaiga

- (29) Laivo bendrasavininkės abipusiais pažadais įsipareigojo pasibaigus laivo eksploatavimo etapui perduoti Bankui (o Bankas – pirkti) savo akcijas už 124 861 905 FRF (arba maždaug 19 mln. EUR). Vis dėlto ši kaina, vadinama „bazine kaina“, galėjo kisti pagal iš anksto nustatytą formulę, atsižvelgiant į mokesčių tarifus, faktiškai taikomus didžiausiai pajamų mokesčio 1997–2003 m. daliai. Perleidimo dieną (iš esmės – CIL suteiktos garantijos ir sukauptų palūkanų grąžinimo dieną) iš bazinės kainos turėjo būti išskaičiuotas laivo bendrasavininkių pasyvas. Apskaičiuota, kad grynoji kaina bus 56 494 213 FRF (maždaug 8,7 mln. EUR), arba 153 101 FRF (maždaug 23 500 EUR) už dviejų akcijų rinkinį. Buvo numatyta, kad šis perleidimas įvyks vėliausiai 2004 m. vasario 29 d.

- (30) Savo ruožtu Bankas ir CIL buvo vienas kitam pažadėję, kad CIL taps visų Banko turimų akcijų savininke už kainą, atitinkančią Banko sumokėtą kainą. Šis perleidimas, po kurio CIL turėjo tapti teisėta *Le Levant* savininke, turėjo įvykti vėliausiai 2004 m. vasario 29 d.

3. Prancūzijos valdžios institucijų leidimas

- (31) Bankas ir CIP 2 skirsnyje aprašytą priemonę pateikė Prancūzijos valdžios institucijoms, siekdami gauti reikiamą leidimą *Pons* įstatyme numatytiems mokestinėms lengvatomis gauti.

- (32) 1996 m. lapkričio 26 d. leidimu, suteiktu pagal BMK 238 a HA straipsnio III dalies b ir c punktus, biudžeto ministras nusprendė, kad:

— laivo bendrasavininkės bendrovės gali iš savo apmokestinamų pajamų, gautų įsigijus akcijas, išskaičiuoti investicijų sumą (nustatyta bendra atskaičiavimo bazė – 228,5 mln. FRF, pridėjus galimas tarpininkavimo išlaidas), ir kad

⁽¹¹⁾ Kaip matyti iš *Le Levant* projekto rėmėjų Rinkos operacijų komisijai (ROK) pateiktų informacinių dokumentų, akcininkai „... reinvestuos teoriškai beveik visą mokesčių ekonomiją, kasmet pasirašydami laivo bendrasavininkių kapitalo padidinimą. Toks kapitalo padidinimas bus atliekamas taip, kad padėtų išlaikyti bendrovių finansinių išteklių pusiausvyrą, tačiau nepalikytų perviršio“. Kalbant apie laivo bendrasavininkių finansinius išteklius, „iš prognozuojamų bendros nuosavybės bendrovės sąskaitų“, pridėtų prie ROK pateiktų dokumentų, matyti, kad numatomas eksploatavimo rezultatas buvo neigiamas kiekvienais 1996–2003 m. laikotarpio metais.

— BMK 156 straipsnio 1^o a punkto nuostatos nebus taikomos deficitui, atsiradusiam dėl laivo įsigijimo ir jo eksploatavimo (o tai laivo bendrasavininkų bendrovių akcininkams leido tokį deficitą išskaičiuoti iš savo pajamų).

- (33) Leidimo tekste Prancūzijos valdžios institucijos aiškiai pažymėjo tam tikrus su operacija susijusius dalykus, visų pirma tai, kad CIP ir Bankas „užtikrins ... bendrovių, įsteigtų siekiant nusipirkti akcijų, akcijų turėtojams turimų akcijų išpirkimą po penkerių eksploatavimo metų už 56,756 mln. FRF“.
- (34) Leidime buvo nustatyta sąlyga, kad laivo bendrasavininkės bendrovės turi išlaikyti savo bendros nuosavybės dalis penkerius metus nuo laivo pristatymo ir kad šis laivas penkerius metus bus skirtas eksploatuoti užjūrio teritorijose, visų pirma iš Sen Pjero ir Mikelono. Per tą patį laikotarpį akcininkai turėjo išlaikyti savo dalis laivo bendrasavininkėse bendrovėse.
- (35) Be to, iš leidimo prašymo matyti, kad Bankas ir CIP žinojo, jog prašoma mokesstinė lengvata yra valstybės pagalba pagal Sutarties 87 straipsnį⁽¹²⁾. Bankas ir CIP įgyvendino finansavimo priemonę, nors sprendime dėl leidimo nieko nebuvo pasakyta apie galimą pranešimą Komisijai dėl šios pagalbos pagal Sutarties 88 straipsnį ar dėl jos suderinamumo su bendrąja rinka.

4. Dabartinė padėtis

- (36) Pagal Komisijos turimą informaciją *Le Levant* finansavimo operacija buvo įgyvendinta remiantis 2 skirsnyje apibendrinta finansavimo sistema.
- (37) Įvairūs pardavimo ir pirkimo pažadai, siejantys finansavimo sistemos šalis, buvo įvykdyti, kaip numatyta, ir todėl 2004 m. sausio mėn. CIL už 17 825 989 EUR būtų tapo visų *Le Levant* akcijų savininke.
- (38) Komisija pabrėžia, kad pagal Prancūzijos teisę visų laivo akcijų sutelkimas vienose rankose yra bendros laivo nuosavybės bendrovės veiklos nutraukimo priežastis.

Laivo bendrasavininkių veikla buvo nutraukta ir jos išbrauktos iš prekybos registro 2004 m. gegužės ir liepos mėnesiais⁽¹³⁾.

III. PRIEŽASTYS, DĖL KURIŲ PRADĖTA PROCEDŪRA

- (39) 1999 m. gruodžio 2 d. ir 2006 m. gruodžio 6 d. sprendimuose pradėti procedūrą Komisija tvirtino, kad *Pons* įstatymo taikymas *Le Levant* laivo finansavimo sistemai suteikė pranašumą laivo bendrasavininkių akcininkams (toliau – investuotojams) bei CIL bendrovei ir kad šis privalumas, lemiantis mokesčių įplaukų sumažinimą, buvo suteiktas iš valstybės išteklių. Dėl šio privalumo atrankinio pobūdžio Komisija pabrėžė, kad *Pons* įstatymo taikymo sritis yra atrankinio pobūdžio, nes ta sistema buvo taikoma tik kai kurių Prancūzijos užjūrio administracinių vienetų investicijoms. Be to, Komisija manė, kad pagalba galėjo iškreipti konkurenciją kruizinių laivų rinkoje, kuriai būdinga valstybių narių tarpusavio prekyba. Todėl Komisija nustatė, kad aptariama priemonė yra valstybės pagalba.
- (40) Komisija abejojo dėl šios pagalbos suderinamumo su bendrąja rinka ir ar ji atitinka Direktyvos 90/684/EEB 4 straipsnio 7 dalyje nustatytas pagalbos plėtrai taikomas sąlygas. Ypač Komisija išreiškė abejonių dėl sąlygos, pagal kurią tikrasis laivo savininkas turi gyventi teritorijoje, kuriai gali būti skirta pagalba plėtrai, ir dėl tikro „plėtos požymio“ buvimo.
- (41) Todėl Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą.

IV. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

- (42) Komisija gavo CIL ir Banko remiamų investuotojų atstovų pastabas.

1. CIL pastabos

- (43) CIL visų pirma abejoja galimybe pritaikyti Direktyvą 90/684/EEB. CIL mano, kad Direktyvos 90/684/EEB tikslas yra reglamentuoti pagalbą, kuria – tiesiogiai arba netiesiogiai – gali pasinaudoti Bendrijoje įsisteigusios laivų statyklos. Iš to ji sprendžia, kad minėta direktyva gali būti taikoma tik pagalbai, kuri teikia naudą laivų statyklai. Kadangi neįrodė, kad tokia nauda buvo suteikta, Komisija negali savo tyrimo dėl pagalbos pagrįsti Direktyva 90/684/EEB.

⁽¹²⁾ 1996 m. rugpjūčio 19 d. Banko ir CIP leidimo prašymas (toliau – leidimo prašymas), p. 21–22.

⁽¹³⁾ Išskyrus dvi EURL, kurios dėl techninių priežasčių negalėjo būti išbrauktos, bet kurios nuo 2004 m. sausio 2 d. neveikia.

- (44) Be to, CIL neigia valstybės pagalbos buvimą pagal Sutarties 87 straipsnio 1 dalį. Dėl pranašumo, kurį CIL neva gavo nusipirkusi investuotojų turimas laivo akcijas: CIL pabrėžia, kad ji laivo akcijas iš laivo bendrasavininkų išpirko už 17 825 989 EUR. Ši kaina buvo didesnė už laivo rinkos kainą, kurią 2004 m. birželio mėn. garsus laivų brokeris *Barry Rogliano Salles* įvertino nuo 14,5 ir 16,1 mln. EUR. Be to, ji buvo didesnė už kainą, už kurią CIL perpardavė laivą 2004 m. birželio mėn. (15 322 581 mln. EUR). Todėl Komisijos teiginys, kad CIL turėjo naudoti perpirkdama investuotojų turimas akcijas už sumažintą kainą, nėra tikslus.
- (45) Dėl pranašumo, kurį CIL neva suteikė *Le Levant* eksploatavimas, CIL daro tris pastabas. Visų pirma ji mano, kad neteisinga teigti, jog CIL eksploatavo laivą, nes ji veikė tik kaip administratorė bendros nuosavybės bendrovės, tikrojo laivo operatoriaus, vardu. Be to, CIL mano, kad Komisija neįrodė, jog pagalba padėjo eksploatuoti *Le Levant* palankesnėmis negu kitiems ekonominių operacijų vykdytojams prieinamomis sąlygomis, nes Komisija neapskaičiavo tariamos naudos dydžio.
- (46) Galiausiai dėl poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai kriterijaus CIL pabrėžia, kad *Le Levant* yra mažo pajėgumo laivas, kad per pirmuosius penkerius jo eksploatavimo metus jis niekad nebuvo eksploatuojamas Bendrijos vandenyse, kad per šį laikotarpį jo klientai iš esmės buvo iš Šiaurės Amerikos, vadinasi, ne iš Bendrijos, ir, galiausiai, kad jis neturi jokio konkurento savo sektoriuje Europoje. CIL abejoja, ar galima tvirtinti, kad *Le Levant* eksploatavimas galėjo turėti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (47) Be to, CIL nepasinaudojo pagalba kaip laivo bendrasavininkė, nes, būdama ne metropolijoje įsteigta bendrovė, ji nemokėjo mokesčių Prancūzijoje ir todėl negalėjo naudotis jokia mokesčių lengvata.
- (48) Be to, investuotojai mano, kad 2006 m. gruodžio 6 d. papildomame sprendime yra daug klaidų ir trūkumų, atitinkančių spragas, kurias Teismas nurodė savo 2006 m. vasario 22 d. sprendime, ir susijusių visų pirma su investuotojų, Banko ir CIL ekonominių santykių pobūdžiu.
- (49) Investuotojai pabrėžia, kad jie pasirašė Banko pasiūlytą sutartį, skirtą tam, kad jie pasinaudotų palankia mokesčių sistema. Be to, jie pažymi, kad neturi jokios kvalifikacijos vykdyti kruizų veiklą, nes dauguma iš jų yra vadovai, laisvųjų profesijų atstovai (gydytojai, farmacininkai, advokatai, antstoliai, notarai) arba pensininkai. Nors iš principo ir teisinga, kad jie buvo laivų bendrasavininkų bendrovių akcininkai, šios bendrovės be akcijų neturėjo jokio kito turto, todėl niekad nebuvo bendrovės pagal Sutarties 87 straipsnio 1 dalį. Investuotojai buvo ne ekonominių operacijų vykdytojai, prisiimančys su ekonomine veikla susijusią riziką, o paprasti mažiausio našumo, kurį užtikrino finansavimo sistemos rėmėjai, finansinio produkto akcininkai. Iš to matyti, kad nei investuotojai, nei jų laivo bendrasavininkės bendrovės ar bendros nuosavybės bendrovė, kuri jas jungė, negalėjo būti valstybės pagalbos gavėjos, nes nevykdė ekonominės veiklos.
- (50) Be to, investuotojai mano, kad Komisija suklydo aptariamai pagalbai taikydama Direktyvą 90/684/EEB. Jie mano, kad minėta direktyva taikoma tik pagalbai laivų statytojams (tai yra laivų statykloms), o į tai šiuo konkrečiu atveju Komisija neatsižvelgė. Be to, šiuo požiūriu investuotojai mano, kad tokia Komisijos išvada kyla paviršutiniškai tiriant atvejį ir kad atidesnis faktų nagrinėjimas būtų parodęs, kad suteikta pagalba suteikė laivų statyklai pranašumą. Todėl sutarties sudarymas buvo gyvybiškai svarbus statyklai, kuri turėjo finansinių sunkumų. Laivas nebūtų buvęs pastatytas be *Pons* įstatyme nustatytos finansinės sistemos, todėl aptariamos mokesstinės lengvatos suteikė statyklai finansinį pranašumą be kompensacijos.
- (51) Savo pastabose Prancūzijos valdžios institucijos visų pirma atkreipia dėmesį, kad tikrasis *Pons* įstatymo tikslas buvo padėti užjūrio teritorijų operatoriams plėtoti savo veiklą, kad jie ištaisytų būdingus trūkumus. Todėl tai jokiū būdu nėra pagalba laivų statybai, be to, pagal projektą statybai nebuvo skirta jokia tiesioginė pagalba.

2. Investuotojų pastabos

- (48) Visų pirma investuotojai mano, kad Komisijos atliekama procedūra yra neteisinga. 2006 m. vasario 22 d. Teismo sprendimu buvo panaikintas 1999 m. gruodžio 2 d. sprendimas pradėti procedūrą, nes pastarasis buvo glaudžiai susijęs su galutiniu panaikintu sprendimu, todėl Komisija neturėjo pagrindo jį papildyti 2006 m. gruodžio 6 d. sprendimu. Taikydama procedūrą, Komisija turėjo

V. PRANCŪZIJOS VALDŽIOS INSTITUCIJŲ PASTABOS

- (52) Savo pastabose Prancūzijos valdžios institucijos visų pirma atkreipia dėmesį, kad tikrasis *Pons* įstatymo tikslas buvo padėti užjūrio teritorijų operatoriams plėtoti savo veiklą, kad jie ištaisytų būdingus trūkumus. Todėl tai jokiū būdu nėra pagalba laivų statybai, be to, pagal projektą statybai nebuvo skirta jokia tiesioginė pagalba.

- (53) Šiuo atžvilgiu Prancūzijos valdžios institucijos taip pat atkreipia dėmesį, kad nors laivą finansuojant pagal *Pons* įstatymą reikia imtis išorinės tvarkos, t. y. leisti dalyvauti į laivo bendros nuosavybės bendrovę susijungusiems investuotojams, kurie laivą atiduoda naudoti tikrajam operatoriui, šie investuotojai yra tik gatavo finansinio produkto pirkėjai, kurio rentabilumas yra mokestinio pobūdžio ir kuriuo pagalba tenka operatoriui, tikrajam jos gavėjui, nes galiausiai pagal šią sistemą jam leidžiama palankiomis sąlygomis išsigyti laivą. Todėl valdžios institucijos griežtai nesutinka, kad investuotojams būtų priskirtas valstybės pagalbos gavėjų statusas.
- (54) Dėl pagalbos atrankinio pobūdžio: Prancūzijos valdžios institucijos neigia Komisijos papildomai pateiktą argumentą dėl valdžios institucijoms paliktos veiksmų laisvės išduodant mokestinėms lengvatoms pagal *Pons* įstatymą skirti reikalingus leidimus. Prancūzijos valdžios institucijos visų pirma pažymi, kad šis aspektas yra *Pons* įstatymo, kuriam be jokių išlygų pritarė Komisija, dalis. Be to, Prancūzijos valdžios institucijos stebisi, kad leidimo suteikimo kriterijai gali būti laikomi „neapibrėžtais“, nors yra apibrėžti administracinėse instrukcijose ir atitinka kriterijus, nustatytus *Paul* ir *Girardin* įstatymuose, kuriais reglamentuojama valstybės pagalba ir kuriems be išlygų šiuo požiūriu pritarė Komisija ⁽¹⁴⁾.
- (55) Be to, Prancūzijos valdžios institucijos pabrėžia, kad Direktyva 90/684/EEB negali būti taikoma, nes pagalba nesuteikė laivų statybai, ir ypač *Le Levant* pastačiusiai laivų statyklai, naudos.
- (56) Net ir tuo atveju, jei pagalba turėtų būti nagrinėjama atsižvelgiant į Direktyvą 90/684/EEB, Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad yra visos sąlygos aptariamą pagalbą laikyti suderinamą kaip pagalbą plėtrai pagal minėtos direktyvos 4 straipsnio 7 dalį. Šiuo klausimu Prancūzijos valdžios institucijos visų pirma pateikia tokius argumentus.
- (57) Dėl sąlygos, kad realus savininkas turi gyventi pagalbą gaunančioje šalyje, o pagalbą gaunanti įmonė neturi būti neveikiantis užsienio įmonės filialas: Prancūzijos valdžios institucijos, remdamosi Komisijos atliktu tyrimu panašioje byloje *Renaissance* ⁽¹⁵⁾, atkreipia dėmesį, kad CIL turi būti laikoma tikrąja laivo savininke ir tikrąja pagalbos gavėja. Kadangi CIL įsteigta Volise ir Futūnoje, pagalbos plėtrai reikalavimus atitinkančioje teritorijoje, gyvenamosios vietos sąlyga yra įvykdyta. Be to, kadangi CIL užtikrina visus laivo eksploatavimo aspektus, nėra neveikiantis filialas.
- (58) Dėl „plėtos požymio“ Prancūzijos valdžios institucijos pateikia tokias pastabas:
- Pirma, Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad pagalba turi būti nagrinėjama atsižvelgiant į ypatingą Sen Pjero ir Mikelono padėtį, visų pirma į jo atokumą, sudėtingas eksploatavimo sąlygas, susijusias su klimatu ir nepalankia geografinę padėtimi, ir ypač salyno ekonominę ir socialinę padėtį, susijusią su žvejybos monokultūros krize. Šiuo požiūriu Prancūzijos valdžios institucijos pažymi diversifikavimo į turizmą svarbą siekiant atgaivinti vietinę ekonomiką ir tvirtina, kad *Le Levant* eksploatavimas yra vienas iš retų plataus masto projektų, galinčių prisidėti prie ekonomikos atgaivinimo.
 - Antra, dėl poveikio darbo vietoms: Prancūzijos valdžios institucijos nurodo, kad per pirmuosius penkerius eksploatavimo metus 16 asmenų iš Sen Pjero ir Mikelono buvo įdarbinti *Le Levant* laive. Su laivo eksploatavimu salyne patirtos išlaidos per 1999–2003 metus vertinamos iš viso 3 328 891 EUR. Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad prie šios sumos reikia pridėti sumas, išleistas kitose pagalbos plėtrai reikalavimus atitinkančiose teritorijose, kai *Le Levant* sustoja kruizų metu.
- (59) Galiausiai Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad pagalbos proporcingumas turi būti vertinamas ne absoliučiajais, bet santykiniais vertinimais. Pagalbos poveikis turi būti vertinamas atsižvelgiant į salyno ekonomikos apimtį ir pajėgumą.

⁽¹⁴⁾ Apie *Paul* įstatymą žr. 2001 m. gruodžio 3 d. Komisijos sprendimą (OL C 30, 2002 2 2, p. 13), apie *Girardin* įstatymą žr. 2003 m. lapkričio 11 d. Komisijos sprendimą (OL C 16, 2004 1 22, p. 24).

⁽¹⁵⁾ 1999 m. kovo 30 d. Komisijos sprendimas 1999/719/EB dėl valstybės pagalbos, kurią Prancūzija numato suteikti kaip pagalbą plėtrai dviem kruiziniais laivams, pastatytiems *Chantiers de l'Atlantique* ir eksploatuojamiems *Renaissance Financial* Prancūzijos Polinezijoje, pirkti (OL L 292, 1999 11 13, p. 23).

VI. PRANCŪZIJOS VALDŽIOS INSTITUCIJŲ ATSAKYMAS Į SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABAS

- (60) Suinteresuotųjų trečiųjų šalių pastabos buvo perduotos Prancūzijos valdžios institucijoms, kurios nepateikė papildomų pastabų.

VII. PAGALBOS VERTINIMAS

1. Procedūra

(61) Visų pirma reikėtų at mesti investuotojų kaltinimus dėl procedūros neteisingumo.

(62) Komisija negali pritarti nuomonei, kad dėl Teismo panaikinto Sprendimo 2001/882/EB turėjo būti panaikintas 1999 m. gruodžio 2 d. sprendimas pradėti procedūrą. Pagal nusistovėjusią Teismo praktiką Bendrijos institucijos išleisto akto panaikinimas nebūtinai turi poveikį parengiamiesiems aktams, skirtiems jo priėmimui ⁽¹⁶⁾.

(63) Institucija, kurios aktas buvo panaikintas, turi imtis visų priemonių, kurios, atsižvelgiant tiek į sprendimo dėl panaikinimo baigiamąją dalį, tiek į jo pagrindus, atrodo būtinos siekiant pašalinti trūkumus, dėl kurių jis buvo panaikintas. Šiuo atveju Teismas panaikino Sprendimą 2001/882/EB dėl to, kad Komisija pažeidė teisę į gynybą ir išipareigojimą pagrįsti savo išvadas, susijusias su valstybės pagalbos buvimu pagal Sutarties 87 straipsnio 1 dalį.

(64) Dėl parengiamųjų aktų, skirtų galutiniam sprendimui šioje byloje, Teismo sprendime Komisija įpareigojama imtis reikiamų tyrimo priemonių, kad būtų visiškai laikomasi valstybės narės ir suinteresuotųjų šalių teisės į gynybą. Tai jokiū būdu nereiškia, kad 1999 m. gruodžio 2 d. sprendimas pradėti procedūrą turi būti laikomas negaliojančiu ir pašalintu iš procedūros, kaip, atrodo, mano investuotojai. Pakanka, kad šis sprendimas būtų iš dalies pakeistas ir papildytas ten, kur yra spragų, kad Prancūzijos valdžios institucijos ir suinteresuotosios šalys galėtų tinkamai pateikti savo pastabas, kaip nustatyta Sutarties 88 straipsnio 2 dalyje ⁽¹⁷⁾. Toks rezultatas visiškai pasiektas papildomu 2006 m. gruodžio 6 d. sprendimu.

2. Valstybės pagalbos buvimas

(65) Po oficialios tyrimo procedūros ir atsižvelgdama į šiuo klausimu Prancūzijos valdžios institucijų ir suinteresuotųjų šalių pateiktus argumentus Komisija mano, kad *Le Levant* statybai ir eksploatavimui suteiktos mokesstinės lengvatos yra valstybės pagalba pagal Sutarties 87

straipsnio 1 dalį, pagal kurią „valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškreipti, yra nesuderinama su bendrąja rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“.

(66) Nacionalinės priemonės laikymas valstybės pagalba reiškia, kad ji atitinka tokias viena kitą papildančias sąlygas: 1) aptariama priemonė suteikia pranašumą iš valstybinių išteklių; 2) šis pranašumas yra atrankinio pobūdžio, t. y. jis sudaro palankias sąlygas tam tikroms įmonėms arba tam tikrų prekių gamybai; ir 3) aptariama priemonė iškraipo arba gali iškreipti konkurenciją ir gali daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai ⁽¹⁸⁾.

(67) Reikėtų pateikti priežastis, leidžiančias manyti, kad dėl *Le Levant* statybos priimtose mokesstinės priemonės atitinka šias sąlygas.

2.1. Dėl pranašumo, suteikto iš valstybinių lėšų, buvimas

(68) Pons įstatymo nuostatos, taikomos aptariamai finansavimo sistemai, yra bendrojo mokesčių įstatymo pažeidimas; jos teikia didesnių nei paprastai atskaiciavimų galimybę, todėl suteikia pranašumą mokesčių mokėtojams, kuriems jos yra taikomos. Suteikdama tokį pranašumą Prancūzija atsisako mokesčių įplaukų, dėl to sumažėja jos ištekliai. Vadinasi, pranašumas suteiktas iš valstybinių išteklių.

(69) Tokį pranašumą suteikiantis dokumentas yra 1996 m. lapkričio 23 d. biudžeto ministro sprendimas dėl leidimo. Pagal šį leidimą BMK 238 a HA straipsnio III dalies b ir c punktuose nustatyta privilegija suteikiama „*Le Levant* laivo bendros nuosavybės bendrovei“.

(70) Tačiau bendros nuosavybės bendrovės pajamos apmokestinamos šią bendrovę sudarančių laivo bendrasavininkų lygmeniu ir būtent šioms bendrovėms skirta galimybė iš jų apmokestinamų pajamų atskaiciuoti akcijų išgijimo sumą (suteikta pagal Bendrojo mokesčių kodekso 238 a HA straipsnio I dalies nuostatas).

⁽¹⁶⁾ 1998 m. lapkričio 12 d. Teismo sprendimas byloje C-415/96, *Ispanija prieš Komisiją*, Rink. 1998, p. I-6993, 32 punktas.

⁽¹⁷⁾ Šiuo klausimu žr. Teismo sprendimą byloje C-415/96, ypač jo 33 ir 34 punktus.

⁽¹⁸⁾ Žr., pavyzdžiui, 2006 m. sausio 10 d. Teismo sprendimą byloje C-222/04, *Ministero dell'Economia e delle Finanze prieš Cassa di Risparmio di Firenze*, Rink. 2006 p. I-289, 129 punktas.

- (71) Išimtis iš BMK 156 straipsnio 1 a punkto, suteikta pagal BMK 238 a HA straipsnio III dalies c punktą, suteikia naudos investuotojams, kurių valdomų laivo bendrasavininkų bendrovių pajamos bus apmokestintos (pajamų mokesčiu) remiantis laivo bendrasavininkų bendrovių finansiniu skaidrumu. Todėl leidimu suteiktas pranašumas sukelia tiesioginį finansinį poveikį investuotojams, nes sutaupomi mokesčiai, atskaičius pagal *Pons* įstatymo leidžiančias nukrypti nuostatas.
- (72) Vis dėlto reikėtų pažymėti, kad sutaupyti mokesčių lėšų investuotojai negali panaudoti; pagal finansavimo sistemą, patvirtintą Prancūzijos valdžios institucijų sprendimu dėl leidimo, lėšos iš anksto paskirstomos. Iš tikrųjų pagal pasirašytas investavimo sąlygas investuotojai yra įpareigoti pakartotinai investuoti beveik visą sutaupyti mokesčių sumą į bendros nuosavybės bendrovę ir taip padidinti atitinkamų laivo bendrasavininkų bendrovių kapitalą, kad padengtų su *Le Levant* įsigijimu susijusias finansines išlaidas ir su jo eksploatavimu susijusį deficitą (žr. 27 konstatuojamąją dalį).
- (73) Pagalbos gavėjams nustatyti reikia išsamaus *Le Levant* įsigijimo ir eksploatavimo aplinkybių tyrimo.
- (74) Visų pirma reikėtų priminti, kad pats finansavimo sistemos tikslas, kaip matyti iš CIP pateikto prašymo dėl leidimo, buvo „laivo įsigijimas“⁽¹⁹⁾.
- (75) Tačiau „CIP neturi reikiamų finansinių išteklių, kad padengtų *Le Levant* įsigijimo išlaidas pagal klasikinio finansavimo procedūrą (hipotekos kredita)“. Todėl CIP savo laivą ketina finansuoti „pagal finansavimo planą, kuriam taikomos mokesčių lengvatos investicijoms užjūrio teritorijose“, kuris bus pagrįstas „finansavimo schema, pagrįsta bendros laivo nuosavybės bendrovės įsteigimu“. Šiuo tikslu Bankas „pasiūlys savo klientams įsigyti bendros nuosavybės bendrovės akcijų“ ir „pradės viešą pardavimą ...“⁽²⁰⁾.
- (76) Todėl akivaizdu, kad finansavimo sistemos tikslas buvo sudaryti CIP sąlygas įsigyti laivą ir tapti jo savininke ir kad tarp Banko klientų rastų investuotojų veikla apsiribojo šio įsigijimo finansavimu.
- (77) Šiuo tikslu pasirinkta finansavimo sistema, itin dažna neapmokestinamų investicijų užjūrio teritorijose atveju⁽²¹⁾, yra išorinė, pagal kurią bendrovė, norinti įsigyti įrangos, bet dėl lėšų trūkumo negalinti įgyvendinti tokios investicijos, kreipiasi į išorės investuotojus, kurie įsigyja turtą ir atiduoda ekonominių operacijų vykdytojui, kuris juo naudojasi ir, pasibaigus įstatyme nustatytam eksploatavimo laikotarpiui, tampa jo savininku. Tokios rūšies finansavimo sistemose mokeskinė lengvata iš dalies perleidžiama pirkėjui, o kita dalis pelno lieka investuotojui, kuris tokiu būdu užsitikrina investicijos grąžą. Lengvatos perleidimas pirkėjui dažniausiai atliekamas sumažinant nuomos mokesčių eksploatavimo laikotarpiu (nuomos finansavimo procedūra).
- (78) Komisija jau nagrinėjo tokių finansavimo sistemų, susijusių su kruizinių laivų finansavimu, pasinaudojant *Pons* įstatymo lengvatomis, valstybės pagalbos aspektus bylose *Club Med*⁽²²⁾ ir *Renaissance*⁽²³⁾. Pastaroji byla yra itin įdomi, nes panaši į *Le Levant* finansavimo operaciją. Abiem atvejais kalbama apie investuotojus, kurių mokeskinė padėtis leidžia gauti naudos iš atleidimo nuo mokesčio, susijungusius į bendros nuosavybės bendrovę ir perkančius kruizinius laivus, kuriuos nustatytą laiką tarpą užjūrio teritorijose eksploatuoja pirkėjas (*Renaissance* arba CIL), įsipareigojantis investuotojams perpirkti laivą pasibaigus eksploatavimo laikotarpiui.
- (79) Byloje *Renaissance* laivas buvo išnuomotas operatoriui, o mokeskinė lengvata, kuria naudojosi investuotojai pagal *Pons* įstatymą, jam buvo perleista sumažinus nuomą pagal tradicinį metodą, aprašytą 77 konstatuojamojoje dalyje. Prancūzijos valdžios institucijos atkreipė dėmesį, kad ši finansavimo sistema sudarė sąlygas „faktiškai perleisti mokestinę lengvatą operatoriui“. Komisija (kuri sprendime pradėti procedūrą nustatė, kad investuotojai buvo „tiesioginiai lengvatos gavėjai“ ir „skaičiais išreikštos pagalbos gavėjai“⁽²⁴⁾) nustatė, kad „RF (*Renaissance*) yra tikroji pagalbos gavėja ir atsižvelgiant į tai, kad yra įpareigota perpirkti laivus, RF gali būti laikoma tikrąja jų savininke“. Todėl Komisija tarp investuotojų išskyrė tiesioginius pagalbos gavėjus ir tikrąjį pagalbos gavėją (pagal valstybės pagalbai taikomas taisykles), kuriam dalis mokeskinės lengvatos buvo perleista sumažinus nuomą, palyginti su laivo rinkos verte⁽²⁵⁾.

⁽¹⁹⁾ Leidimo prašymas, p. 11.

⁽²⁰⁾ Leidimo prašymas, p. 11 ir 15.

⁽²¹⁾ Žr. informacinę ataskaitą, atliktą Valstybės finansų, biudžeto kontrolės ir ekonominių sąskaitų komisijos vardu dėl atleidimo nuo mokesčių užjūrio departamentuose ir teritorijose (Senatas, 2002–2003 m. eilinė sesija, ataskaita Nr. 51, pridėta prie 2003 m. lapkričio 7 d. posėdžio protokolo).

⁽²²⁾ OL C 279, 1995 10 25, p. 3.

⁽²³⁾ Minėtas sprendimas 1999/719/EB.

⁽²⁴⁾ OL C 307, 1998 10 7, p. 6.

⁽²⁵⁾ Toks požiūris palaikomas naujesnėje Komisijos praktikoje byloje „*GIE fiscaux*“: 2006 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimas 2007/256/EB dėl pagalbos sistemos, Prancūzijos skirtos pagal Bendrojo mokesčių kodekso 39 CA straipsnį (OL L 112, 2007 4 30, p. 41), 101–103 punktai.

- (80) *Le Levant* atveju investuotojų (tiesioginių gavėjų) mokesčių lengvatų perleidimas CIL užtikrinamas kitokia tvarka. Byloje *Renaissance* investuotojai nuomojo laivus operatoriui, o šioje byloje CIL oficialiai naudojasi laivu tik kaip bendros nuosavybės bendrovės, kuri pati oficialiai yra laivo operatorė, administratorė. Todėl *a priori* nėra nuomos santykių, kurie sudarytų sąlygas perleisti lengvatą sumažinant nuomos mokesť.
- (81) Lengvatos perleidimas CIL vyksta taip.
- (82) Laivo įsigijimo išlaidos ir su jo eksploatavimu susijęs deficitas išreiškiamas deficitu laivo bendrasavininkų bendrovėse (EURL). Dėl mokesčių lengvatų, suteiktų pagal *Pons* įstatymą, investuotojai šį deficitą gali atskaičiuoti nuo kitų pajamų mokesčiu apmokestinamų pajamų, tokiu būdu sutaupydami mokesčius, o tai yra mokesstinė lengvata, kuri šiuo požiūriu yra valstybiniai ištekliai pagal Bendrijos teisę. Tačiau vietoj to, kad pasilyktų sutaupyti mokesčius, investuotojai įsipareigojo didžiąją jų dalį skirti kvietimams sumokėti įnašus, skirtus padengti EURL deficitus.
- (83) Pagal įprastą rentabilumo principą investuotojas rūpinasi savo investicijos (šiuo atveju – laivo) rentabilumu, užsitikrindamas investicijos grįžimą, kuris padengia įsigijimo išlaidas ir užtikrintų patenkinamą pelną. Nuomos finansavimo atvejais bylose *Club Med* ir *Renaissance* toks rezultatas pasiektas pirkėjui sumokėjus nuomą (ta nuoma buvo palanki pirkėjui, nes dalis mokesstinės lengvatos jam buvo perleista kaip už rinkos kainą mažesnis nuomos mokesť).
- (84) Įprastomis sąlygomis tokias išlaidas (pavyzdžiui, nuomos mokesť arba visų nuostolių padengimą) prisiimtų CIL, o ne investuotojas. Tačiau aptariamoje finansavimo sistemoje šias išlaidas prisiima EURL ir pagal kvietimo sumokėti įnašus tvarką jos padengiamos iš sutaupytų mokesčių, kurie yra valstybiniai ištekliai pagal Sutarties 87 straipsnio 1 dalį. CIL kartu atpalaiduojama nuo išlaidų, susijusių su laivo eksploatavimu, kurias ji turėtų patirti. Dėl visų šių priežasčių Komisija nustatė, kad investuotojai perleidžia lengvatą CIL. Vis dėlto reikia atkreipti dėmesį, kad CIL pervedama ne visa lengvatos suma. Iš tikrųjų pagal finansavimo sistemos sąlygas investuotojai sau pasilieka 2003 m., t. y. paskutiniųjų eksploatavimo metų, sutaupytus mokesčius.
- (85) Neatsižvelgiant į techninį sistemos skirtumą, padariniai nesiskiria nuo byloje *Renaissance* taikytos finansavimo sistemos pasekmių. Kaip ir byloje *Renaissance*, CIL realiai pradeda naudotis *Le Levant* nuo pat jo pristatymo, tokiu būdu anksčiau gaudama oficialią laivo nuosavybę, kuri taps reali tik pasibaigus finansavimo procedūrai. Kaip ir byloje *Renaissance*, laivas atiduotas naudoti CIL, tačiau realiai ji neapmoka išlaidų, nes iš jos nereikalaujama jokia finansinė kompensacija. Tokiu būdu išlaidos, kurias CIL būtų turėjusi apmokėti už laivo eksploatavimą, yra sumažintos, o tai CIL suteikia pranašumą.
- (86) Investuotojai gali atiduoti nemokamai laivą naudoti CIL būtent dėl mokesčių lengvatų, kurios jiems yra suteiktos pagal *Pons* įstatymą ir kurios jiems leidžia per EURL iš apmokestinamų pajamų atskaičiuoti laivo pirkimo kainą ir jų EURL nuostolius, kurie apima visų pirma kapitalo anuitetus ir palūkanas už Banko akcijų pirkimui suteiktą paskolą. Atskaitomas EURL pelnas taip pat apima atitinkamas *Le Levant* eksploatavimo pelno dalis pagal CIL garantuojamus apribojimus.
- (87) Ši finansavimo sistema, investuotojų finansavimo išlaidų ir bent iš dalies *Le Levant* eksploatavimo išlaidų padengimas, taikant kvietimo sumokėti privalomus įnašus EURL naudai tvarką, yra skirtas tam, kad CIL pasinaudotų *Pons* įstatymo suteiktomis lengvatomis. Tokia pagalbos perleidimo tvarka buvo nustatyta prašyme dėl leidimo ir patvirtinta Prancūzijos valdžios institucijų. Toks investuotojų išteklių perleidimas bendros nuosavybės bendrovei leidžia CIL subsidijuoti *Le Levant* eksploatavimą. Be tokios tvarkos CIL vykdomas laivo eksploatavimas būtų ekonomiškai neperspektyvus.
- (88) Finansinė sistema pelną investuotojams atneša pasibaigus finansavimo operacijai, kai išperkamos jų akcijos ir kai jie gali sau pasilikti 2003 m., t. y. paskutiniųjų eksploatavimo metų (kurie nėra susiję su kvietimu sumokėti privalomus įnašus), sutaupytus mokesčius.
- (89) Tokiu būdu valstybiniai ištekliai (sudaryti iš investuotojų sutaupytų mokesčių) padalijami CIL, kuriai perleidžiama beveik visa pagalbos suma, ir investuotojams. CIL perleidžiamą lengvatos dalį sudaro kvietimo sumokėti įnašus, į kurį investuotojai atsiliepi EURL naudai, suma.
- (90) Todėl į CIL pastabas, kad Komisija neįrodė, jog pagalba būtų leidusi eksploatuoti *Le Levant* palankesnėmis sąlygomis, negu prieinamos kitiems ekonominių operacijų vykdytojams, neturėtų būti atsižvelgta.

(91) Dėl *Le Levant* pardavimo CIL 2004 m. sausio mėn. kainos: atsižvelgiant į Komisijos turimą informaciją, neatrodo, kad ji būtų palanki CIL. CIL nuomone, nepriklausomas laivų brokeris perpardavimo kainą įvertino kaip didesnę už laivo rinkos kainą. Komisija neturi kitų įrodymų, paneigiančių šią informaciją.

2.2. Dėl valstybės išteklių gavėjų kvalifikavimo įmone

(92) Papildoma sąlyga vertinant valstybės pagalbą yra ta, kad pagalba suteikia pranašumą tam tikroms įmonėms (arba tam tikrų prekių gamybai). Įmonės sąvoka pagal Sutarties 87 straipsnio 1 dalį apima bet kokią ekonominę veiklą vykdančią subjektą, neatsižvelgiant į šio subjekto teisinį statusą ir finansavimo būdą. Ekonominę veiklą sudaro bet kokia veikla, skirta atitinkamoje rinkoje siūlyti vertybes ar teikti paslaugas⁽²⁶⁾.

(93) Tačiau Europos Bendrijų Teisingumo Teismas byloje *Cassa di Risparmio*, kurioje jis turėjo atskirti „tiesiogiai rinkoje veikiančių operatorių ir netiesiogiai kitą subjektą, kontroliuojantį šį operatorių ekonominio vieneto, kurį jie sudaro, pagrindą“, teigė, kad „paprasčiausių, net kontroliuojamų, disponavimo nepakanka, norint apibūdinti tas akcijas turinčio subjekto ekonominę veiklą, kai ji yra susijusi tik su akcininko ar dalininko teisių įgyvendinimu ir, reikalui esant, dividendų gavimu, t. y. paprastu nuosavybės teisės į turtą realizavimu“⁽²⁷⁾.

(94) Todėl Teismo praktika rodo, kad, be teisinės formos, subjekto kvalifikavimas įmone turi būti pagrįstas atskiro atvejo ekonominių realijų tyrimu. Todėl CIL ir investuotojų kvalifikavimas įmone turi būti grindžiamas finansavimo sistemos ekonominių santykių tyrimu, siekiant nustatyti, koku būdu faktiškai vykdoma ekonominė veikla, susijusi su *Le Levant*, kaip kruizinio laivo, eksploatavimu.

(95) Pirmiausia reikėtų pažymėti, kad pagal oficialias finansavimo sistemos sąlygas investuotojai per EURL susijungę į bendros nuosavybės bendrovę yra pristatomi kaip laivo savininkai ir operatoriai savo sąskaita, o CIL vaidmuo

apsiriboja laivo administratorės funkcija „bendros nuosavybės bendrovės sąskaita ir rizika“⁽²⁸⁾. Žinoma, visiškai įmanoma, kad savininkas operatorius kasdienį savo veiklos valdymą patikėtų administratoriui ir kartu neprarastų savo kaip įmonės kvalifikacijos pagal valstybės pagalbai taikomas taisykles, tačiau su sąlyga, kad atitinka Teismo praktikoje nustatytus esminius kriterijus – dalyvauja siūlant vertybes ir teikiant paslaugas rinkoje ir neapsiriboja akcijų disponavimu ir dividendų gavimu.

(96) Šiuo atveju Komisija pažymi, kad pagal bendros nuosavybės bendrovės įstatus kiekvienas investuotojas teisės į laivą įgyvendins per savo akcijas, bet tos teisės gali būti įgyvendinamos tik bendrai (kiekviena akcija taip pat suteikia teisę į proporcingą dalį eksploatavimo pajamų). Investuotojai savo teises įgyvendina bendrasavininkų visuotiniame akcininkų susirinkime, kur kiekvienas akcijų turėtojas turi balsavimo teisę, proporcingą jo daliai bendros nuosavybės bendrovėje. Šiuo požiūriu investuotojų padėtis panaši į akcininkų arba dalininkų.

(97) Be to, investuotojai nėra aktyviai įtraukti į ekonominę *Le Levant* veiklą, kuri yra visiškai patikėta CIL. Iš valdymo įgaliojimo matyti, kad CIL įpareigota dėl visų laivo eksploatavimo aspektų ir turi visus reikalingus įgaliojimus, todėl bet koks investuotojų įsikišimas yra atmestinas. Taigi:

— CIL įpareigota organizuoti laivo aprūpinimą, priežiūrą, eksploatavimą ir techninį bei komercinį jo valdymą.

— CIL organizuoja viešbučių ir restoranų, tarpinių sustojimų ir turistinių maršrutų valdymą. CIL išipareigoja dėl uosto, laivo valdymo ir kt. išlaidų valdymo. Bendresniu požiūriu ji eksploatuoja laivą tinkamiausiomis ekonominėmis sąlygomis ir „yra įgaliota sudaryti visas frachtavimo sutartis ir bendresniu požiūriu vesti derybas dėl visų komercinių dokumentų“ (valdymo įgaliojimų 3.1 straipsnis). Bendros nuosavybės bendrovė CIL suteikė visišką veiksmų laisvę pagrindinėje aptariamose ekonominėse veiklose – kruizų *Le Levant* laivu – srityje.

⁽²⁶⁾ Žr., pavyzdžiui, minėtą sprendimą *Cassa di Risparmio*, 107 ir 108 punktus.

⁽²⁷⁾ Minėtas sprendimas *Cassa di Risparmio*, 109–114 punktai.

⁽²⁸⁾ *Le Levant* laivo bendros nuosavybės bendrovės valdymo įgaliojimai, 4 priedas prie ROK pateiktos bylos (toliau – valdymo įgaliojimai).

- „Administratorius trečiųjų asmenų atžvilgiu naudojami plačiausiai įgaliojimais valdydamas bendros nuosavybės bendrovės turtą bei reikalus ir gali atlikti visas administracines užduotis, įskaitant laivo pastatymą konservavimui, bet ne nuosavybės naudojimą“ (valdymo įgaliojimų 6 straipsnis). Taigi bendros nuosavybės bendrovė suteikia CIL beveik visišką autonomiją ir CIL savo iniciatyva ir nepasitarusi su investuotojais net gali pradėti ruošti laivą konservavimui, t. y. nutraukti jo eksploatavimą.
- Pagal valdymo įgaliojimų 6 straipsnį administratorius „užtikrins arba padės kitam subjektui užtikrinti bendros nuosavybės bendrovės vardu visų pirma tokius veiksmus: darbuotojų samdymą ir vadybą, darbo laive organizavimą [...]. Administratoriui suteikti įgaliojimai yra tokie platūs todėl, kad šis galėtų kaip įmanoma lanksčiau užtikrinti bendros nuosavybės bendrovės valdymą“.
- (98) Investuotojų pasitraukimas nuo eksploatavimo susijęs ne su komerciniu pasirinkimu, kurį jie galėtų lengvai pakeisti, bet su pačia finansavimo sistemos struktūra. Pagal investavimo sutarčių sąlygas kiekviena laivo bendrasavininkė bendrovė valdoma dviejų administratorių, kurie iš tikrųjų yra Banko tarnautojai. Šie administratoriai arba Banko pasiūlyti asmenys atsakingi už visus praktinius laivo bendrasavininkių bendrovių įsteigimo ir eksploatavimo aspektus; bendros nuosavybės bendrovės visuotiniame akcininkų susirinkime (kur teoriškai investuotojai galėtų įgyvendinti savo teises į laivą ir jo eksploatavimą) laivo bendrasavininkės bendrovėms atstovauja ne jų akcininkai, o administratoriai. Taigi investuotojas gali paskirti kitus administratorius arba net pats priimti savo EURL valdymą su sąlyga, kad atsisakys Banko pažado pirkti akcijas, kuris yra jo investicijos rentabilumo garantija. Kalbant apie bendros nuosavybės bendrovės administratoriaus pasirinkimą ir jo įgaliojimų sąlygas, bendros nuosavybės bendrovės įstatuose (kuriuos sudarė Bankas ir CIP) CIL buvo paskirta administratore ir praktiškai gali būti atšaukta tik dėl didelio pažeidimo ar sukčiavimo. Todėl Komisija konstatuoja, kad finansavimo sistemoje nėra numatyta galimybių bendros nuosavybės bendrovei tikrai kištis į *Le Levant*, kaip kruizinio laivo, eksploatavimą, tai yra į pačią ekonominę veiklą, kuri yra išimtinis CIL reikalas. Apibendrinant galima daryti išvadą, kad investuotojai pasirašė sutartį, kurios sąlygų jie negalėjo laisvai nustatyti.
- (99) Be to, svarbu konstatuoti, kad savininko operatoriaus ir administratoriaus santykiuose ekonominė rizika, susijusi su turto eksploatavimu, paprastai tenka savininkui, nes administratoriui atlyginama už jo paslaugas ir jis nėra suinteresuotas eksploatavimo rezultatais. *Le Levant* atveju investuotojai, iš projekto rėmėjų gavę rentabilumo garantiją, nepriima realios rizikos, susijusios su *Le Levant* eksploatavimo rezultatais. Iš tikrųjų ši rizika atitenka CIL, kuri, nors turi tik dvi iš 740 bendros nuosavybės bendrovės akcijų, sutiko prisiimti visą atsakomybę už visą nuostolių perviršį, palyginti su eksploatacijos prognozėmis 1996–2003 m. laikotarpiui. Komisija konstatuoja, kad toks rizikos paskirstymas, neįprastas normaliems santykiams tarp operatoriaus ir administratoriaus, įrodo tai, kad komercine veikla užsiima tik CIL.
- (100) Todėl *Le Levant* projektas potencialiems investuotojams teisingai buvo apibūdinamas ne kaip pasiūlymas dalyvauti kruizų *Le Levant* laivu organizavimo ir pardavimo veikloje, bet kaip „rentabili, nerizikinga ir administravimo rūpesčių nekelianti investicija“⁽²⁹⁾. Be to, tikruosius CIL ir investuotojų santykius rodo tai, kad „CIP per savo filialą CIL“ yra kvalifikuojama „armatoriumi ir bendros nuosavybės bendrovės administratore“⁽³⁰⁾.
- (101) Tokia struktūra puikiai parodo finansavimo sistemos tikslą – CIL turi įsigyti laivą, o investuotojai tik jį finansuoti, nesiekdami dalyvauti jo eksploatavimo veikloje. Tai, kad investuotojai per savo bendroves yra oficialūs laivo savininkai, grindžiama tik finansavimo sistemos fiskaline inžinerija ir nereiškia realaus dalyvavimo jo komercinio eksploatavimo veikloje.
- (102) Investuotojų veikla apsiriboja dalyvavimu siekiant rentabilumo, bet realiai nedalyvaujant *Le Levant* eksploatavimo veikloje. Tačiau CIL, oficialiai paprasta administratore, turi garantiją pasibaigus finansavimo sistemai įgyti išimtinę laivo nuosavybę už kainą, kurios apskaičiavimo būdai buvo nustatyti iš anksto, ir, laukdama teisinio savo teisių į laivą pripažinimo, ji laisvai (priešingai nei investuotojai) priima sprendimus dėl jo eksploatavimo būdų. *Le Levant* komercinio eksploatavimo atveju CIL veikia kaip reali laivo savininkė.
- (103) Kalbant apie *Le Levant* eksploatavimą, tik CIL gali būti kvalifikuojama kaip įmonė pagal Sutarties 87 straipsnio 1 dalį. Kadangi šiuo požiūriu investuotojai nėra įmonės, pagalba *Le Levant* finansavimo sistemai, kurią jie gavo iš valstybinių lėšų, nėra valstybės pagalba.

⁽²⁹⁾ Reklaminius leidinius „Tapkite kruizinio laivo *Le Levant* bendrasavininkiu“, pridėtas prie ROK pateiktų dokumentų.

⁽³⁰⁾ *Idem*. Pagal Prancūzijos jūrų laivininkystės teisę faktas, kad subjektas yra laivo bendrasavininkis, nereiškia, jog jis automatiškai gali būti kvalifikuojamas laivo armatoriumi. Tai gali reikšti tik prielaidą, kuri gali būti patvirtinta arba atmesta, atsižvelgiant į valdymo veiksmus, susijusius su aptariamu laivu, siekiant iš šių veiksmų (kapitono skyrimas, atsakomybė už laivybos ir (arba) komercinį administravimą) nustatyti, kas yra laivo operatorius (1969 m. sausio 3 d. Įstatymas Nr. 69–8 dėl jūros laivų įrengimo ir pardavimo, iš dalies pakeistas, 1 ir 2 straipsniai).

(104) Dėl laivų statyklos statuso: Komisija konstatuoja, kad suinteresuotųjų šalių pastabos šiuo atžvilgiu nesuteikia jokių įrodymų dėl statyklai skirtos pagalbos iš valstybės lėšų. Oficiali tyrimo procedūra neatskleidė jokių įtinkamų įrodymų, leidžiančių manyti, kad statykla yra pagalbos gavėja.

2.3. Dėl priemonės atrankinio pobūdžio

(105) Valstybinės priemonės ypatingumas, t. y. jos atrankinis pobūdis, yra vienas iš valstybės pagalbos sąvokos požymių pagal Sutarties 87 straipsnio 1 dalį. Šiuo atžvilgiu svarbu patikrinti, ar aptariama mokesstinė priemonė suteikia pranašumą ar jo nesuteikia išskirtinai tam tikroms įmonėms arba tam tikriems veiklos sektoriams ⁽³¹⁾.

(106) Iš esmės tam, kad mokesstinė priemonė galėtų būti laikoma valstybės pagalba, tokią priemonę gavusios įmonės turi priklausyti tam tikrai kategorijai, apibrėžiamai teisiškai ar faktiškai pritaikius kriterijų, nustatytą aptariamoms priemonėms ⁽³²⁾. Šiuo atveju pakanka konstatuoti, kad nagrinėjama priemonė yra *Pons* įstatymo, t. y. mokesstinio režimo, taikomo tik investicijoms tam tikruose Prancūzijos užjūrio administraciniuose vienuose ir kurio atrankinį pobūdį Komisija pripažino savo 1993 m. sausio 27 d. sprendime neprieštaraujančiu *Pons* įstatymo sukurtai valstybės pagalbos schemai, taikymas ⁽³³⁾.

(107) Komisija mano, kad aptariamoms priemonėms atrankinį pobūdį pakankamai įrodo tai, kad ji susijusi su *Pons* įstatymo atrankinio režimo taikymu, todėl jai nėra būtina pateikti savo poziciją dėl Prancūzijos valdžios institucijų veiksmų laisvės suteikiant BMK 238 a HA straipsnio III dalies b punkte numatytus leidimus, t. y. dėl klausimo, kurį Komisija iškėlė kaip šalutinį.

2.4. Dėl poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai ir konkurencijos iškreipimo sąlygų

(108) Prancūzijos valdžios institucijos ir CIL pažymėjo, kad *Le Levant* buvo eksploatuojamas iš Sen Pjero ir Mikelono, vadinasi, labai ribotoje rinkoje, kurioje veiklos nevykdė

jokia kita kruizų kompanija. Be to, CIL nurodė nedidelį *Le Levant* pajėgumą ir tai, kad jo pasiūla iš esmės buvo orientuota į Šiaurės Amerikos klientus. Dėl šių priežasčių Prancūzijos valdžios institucijos ir CIL neigia, kad CIL suteiktas pranašumas būtų galėjęs turėti poveikį konkurencijos iškreipymui ir daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

(109) Reikėtų priminti, kad pagalba, skirta įmonėms išlaidoms, kurias paprastai ji būtų patyrusi dėl kasdieninio valdymo ar įprastos veiklos, sumažinti, iš esmės iškreipia konkurencijos sąlygas ⁽³⁴⁾. Buvo nuspręsta, kad bet koks pagalbos skyrimas įmonei, kuri savo veiklą vykdo Bendrijos rinkoje, gali iškreipti konkurenciją ir daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai ⁽³⁵⁾.

(110) Komisija mano, kad nėra tikslinga kruizus iš Sen Pjero ir Mikelono laikyti atskira rinka. Tikėtina, kad šiame regione kruizinę kelionę planuojantis vartotojas taip pat pasirenkęs planuoti kruizą kitomis kryptimis arba iš kitų uostų ir kad jo pasirinkimą lemia keletas veiksnių, pavyzdžiui, kaina, kuriai nagrinėjama priemonė gali turėti įtakos. Taigi kruizai yra dalis didesnės rinkos ir kadangi aptariamoms mokesstinėms lengvatom atpalaiduoja CIL nuo išlaidų, kurias paprastai ji būtų patyrusi finansuodama savo ekonominę veiklą, pagalba gali iškreipti konkurenciją šioje rinkoje.

(111) Dėl įtakos valstybių narių tarpusavio prekybai Komisija pažymėjo, kad *Le Levant* pasiūla iš esmės buvo orientuota į Šiaurės Amerikos rinką ir kad šiuo tikslu CIL bendradarbiavo su amerikiečių kelionių agentūra, kuri rūpinosi kruizų reklama ir sklaida. Vis dėlto Komisija pažymi, kad negalima atmesti fakto, jog pagalba gali iškreipti konkurenciją net tais atvejais, kai pagalbos gavėjas beveik visą savo produkciją eksportuoja į Bendrijai nepriklausančias šalis ⁽³⁶⁾. Be to, atrodo, kad kruizai tam tikru mastu buvo parduodami ir Europoje.

(112) Todėl aptariama priemonė gali iškreipti konkurenciją ir daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

⁽³¹⁾ Žr., pavyzdžiui, 1996 m. rugsėjo 26 d. Teisingumo Teismo sprendimą byloje C-241/94, *Prancūzija* prieš Komisiją, Rink. 1996, p. I-4551, ir 1998 m. gruodžio 1 d. sprendimą byloje C-200/97, *Ecotrade* prieš *Altiforni e Ferriere di Servola*, Rink. 1998, p. I-7907.

⁽³²⁾ Šiuo klausimu žr. Teismo sprendimą byloje T-308/00, *Salzgitter* prieš Komisiją, Rink. 2004, p. II-1933, 38 punktą.

⁽³³⁾ Žr. 10 konstatuojamąją dalį.

⁽³⁴⁾ Žr. 2000 m. rugsėjo 19 d. sprendimą byloje C-156/98, *Vokietija* prieš Komisiją, Rink. p. I-6857, 30 punktą, ir minėtą Teismo praktiką.

⁽³⁵⁾ Žr. visų pirma 1980 m. rugsėjo 17 d. Teisingumo Teismo sprendimą byloje 730/79, *Philip Morris* prieš Komisiją, Rink. 1979, p. 2671, 11 ir 12 punktai.

⁽³⁶⁾ 1990 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimas byloje C-142/87, *Belgija* prieš Komisiją, Rink. 1990, p. I-959, 35 punktą.

2.5. Pagalbos intensyvumas

- (113) Komisija mano, kad pagalba apima visus sutaupytus mokesčius, kuriuos investuotojai pervedė į bendros nuosavybės bendroves kaip kapitalo padidinimą, dėl kurio jie išpareigojo prisidedami prie *Le Levant* finansavimo sistemos.
- (114) Prancūzijos valdžios institucijos teigė negalinčios apskaičiuoti sutaupytų mokesčių, kol neatliko kiekvieno investuotojo mokestinės padėties tyrimo.
- (115) Komisija bet koku atveju nemano, kad ji turėtų tiksliai apskaičiuoti pagalbą, bet tik patikslinti jos apskaičiavimo pagrindus. Vis dėlto Komisija pažymi (tai neturi poveikio bendros pagalbos sumos apskaičiavimui), kad pagal Banko apskaičiavimus, pagrįstus standartinio investuotojo savybėmis⁽³⁷⁾, sutaupyti mokesčiai, gauti atskaičius vien tik laivo pirkimo kainą, leidžia gauti 278 506 FRF kapitalo įnašų už dvejų akcijų rinkinį, t. y. iš viso 102 490 200 FRF už 738 investuotojams parduotas akcijas, arba maždaug 44,8 % intensyvumą, palyginti su laivo kaina.

3. Dėl pagalbos suderinamumo su bendrąja rinka

Taikomas teisinis pagrindas

- (116) Komisijai nustačius, kad aptariama priemonė yra valstybės pagalba pagal Sutarties 87 straipsnio 1 dalį, reikėtų išnagrinėti jos suderinamumą su bendrąja rinka. Šiuo požiūriu Komisija savo sprendimuose pradėti procedūrą nurodė, kad, jos manymu pagalba turėtų būti nagrinėjama atsižvelgiant į Direktyvą 90/684/EEB ir ypač, atsižvelgiant į pagalbos tikslą, į minėtos direktyvos 4 straipsnio 7 dalį⁽³⁸⁾. Prancūzijos valdžios institucijos ir suinteresuotosios šalys užginčijo šio teisinio pagrindo tinkamumą dėl IV ir V dalyse nurodytų priežasčių. Todėl visų pirma reikėtų pagrįsti šio teisinio pagrindo pasirinkimą.
- (117) 1993 m. sausio 27 d. Komisijos sprendime neprieštarauti dėl valstybės pagalbos, susijusios su *Pons* įstatymu, aiškiai

nustatyta, kad „aptariamoms pagalbos skyrimui taikomi Bendrijos teisės taisyklės ir gairės dėl (...) tam tikrų pramonės veiklos sektorių...“. Todėl minėtas sprendimas neapima nagrinėjamos pagalbos, nes ji priklauso Direktyvos 90/684/EEB taikymo sričiai.

- (118) Prancūzija ir suinteresuotosios šalys teigia, kad Direktyva 90/684/EEB taikoma tik pagalbai, skiriamai laivų statytojui ir kadangi Komisija nenustatė pranašumo, suteikto *Le Levant* pastačiusiai laivų statyklai, Direktyva 90/684/EEB šioje byloje netaikytina. Komisija negali pritarti šiam argumentui. Iš pačios Direktyvos 90/684/EEB 3 straipsnio 1 dalies formuluotės aišku, kad ji taikoma „visų rūšių pagalbai, teikiama armatoriams arba tretiesiems asmenims kaip pagalba laivų statybai arba perdirbimui“. Todėl lemiančią reikšmę turi ne tiek pagalbos gavėjo statusas, kiek pagalbos tikslas, kad būtų taikoma Direktyva 90/684/EEB, skirta pagalbai laivų statybai, o ne laivų statytojams. Tokį aiškinimą patvirtina Teisingumo Teismo praktika, kuris, atsakydamas į argumentą, kad pagal Direktyvą 90/684/EEB turi būti atsižvelgiama tik į laivų gamybą, o ne jų eksploatavimą, nusprendė, kad jos nuostatos taikytinos „ne tik bet kokios rūšies pagalbai gamybai, tiesiogiai skirtai statykloms, bet ir 3 straipsnio 2 dalyje nustatytai pagalbai, nes šioje nuostatoje numatyta bet kokios rūšies pagalba, skirta armatoriams ar tretiesiems asmenims, kai ši pagalba iš tikrųjų naudojama laivų statybai ar perdirbimui Bendrijos statyklose“⁽³⁹⁾.

- (119) Todėl Komisija patvirtina, kad pagalbos suderinamumas su bendrąja rinka turi būti vertinamas atsižvelgiant į Direktyvą 90/684/EEB.

Suderinamumo tyrimas

- (120) Pagal Direktyvos 90/684/EEB 4 straipsnio 7 dalį pagalba, susijusi su laivų statyba ir perdirbimu, suteikta kaip pagalba plėtrai besivystančiai šaliai, gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka, jei ji atitinka šiuo tikslu Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos (EBPO) 6 darbo grupės sutarties dėl eksporto kreditų laivams susitarimo 6, 7 ir 8 straipsnių aiškinimo nuostatas arba bet kokius minėto susitarimo (toliau – EBPO kriterijai) pakeitimus.

⁽³⁷⁾ Žr. 2006 m. gruodžio 6 d. papildomą sprendimą, 72 punktą.

⁽³⁸⁾ Direktyva 90/684/EEB nustojo galioti 1997 m. gruodžio 31 d. Vis dėlto, atsižvelgiant į Komisijos pranešimą dėl taisyklių, taikomų siekiant nustatyti neteisėtą valstybės pagalbą, apibrėžimo, ji yra tinkama nagrinėjant šią bylą, nes jos nuostatos galiojo pagalbos skyrimo metu (OL C 119, 2002 5 22, p. 22).

⁽³⁹⁾ 1993 m. gegužės 18 d. Teismo sprendimas jungtinėse bylose C-356/90 ir C-180/91, *Belgija* prieš Komisiją (Rink. 1993, p. I-2323), 14 punktas.

- (121) Kaip 1989 m. sausio 3 d. raštu SG (89) D/311 Komisija pranešė valstybėms narėms, pagalbos plėtrai projektai turi atitikti tokius EBPO kriterijus:
- laivai neturi plaukioti su patogios šalies vėliava,
 - jei pagalba negali būti priskirta valstybės pagalbai plėtrai pagal EBPO, pagalbos teikėjas turi patvirtinti, kad ji suteikiama pagal tarpvyriausybinių susitarimą,
 - pagalbos teikėjas turi užtikrinti, kad tikrasis savininkas gyvena pagalbą gaunančioje šalyje ir kad pagalbą gaunanti įmonė nėra neveikiantis užsienio bendrovės filialas (šalys, kurios gali gauti pagalbą, yra ne tik besivystančios šalys, kurias prieš tų priskyrimą EBPO, bet ir visos asociacijos ryšiais su Europos Sąjunga susijusios šalys ir užjūrio teritorijos, įskaitant Prancūzijos užjūrio teritorijas),
 - pagalbos gavėjas turi išipareigoti neparduoti laivo be valdžios institucijų leidimo.
- (122) Be to, suteikiamą pagalbą turi sudaryti mažiausiai 25 % nekompensuojama dalis.
- (123) Be to, kaip jau buvo nurodyta, Komisija taip pat turi patikrinti, ar projektas turi tikrą „plėtros požymį“. Teisingumo Teismo nuomone⁽⁴⁰⁾, Komisija privalo atskirai patikrinti projekto „plėtros“ požymį ir EBPO kriterijų laikymąsi. Todėl Komisija vertinimo tikslais privalo patikrinti, ar projektai iš tikrųjų skirti plėtrai ir ar jie nebūtų įgyvendinti negavus pagalbos (t. y. ar ši pagalba yra reikalinga).
- (124) Kaip Komisija nurodė sprendimuose pradėti procedūrą, aptariama pagalba atitinka EBPO kriterijus dėl tokių priežasčių:
- *Le Levant* eksploatuojamas su Prancūzijos vėliava. Todėl sąlyga, kad laivas negali būti eksploatuojamas su patogios šalies vėliava, yra įvykdyta.
- Sen Pjeras ir Mikelonas įrašytas šalių, galinčių gauti pagalbą plėtrai, sąrašė, kuris pridėtas prie Komisijos rašto valstybėms narėms SG (89) D/311.
- Komisija pabrėžia, kad CIL pagal finansavimo sistemos sąlygas yra skirta tapti vienintele laivo savininke ir kad tarpiniu laikotarpiu ji eksploatuoja laivą, vykdydama savo komercines operacijas kaip faktinė savininke. Dėl savininko gyvenamosios vietos sąlygos: Komisijos nuomone, CIL reikėtų vertinti kaip tikrąją *Le Levant* savininke⁽⁴¹⁾. CIL buveinė yra Volise ir Futūnoje. Šis salynas nėra „pagalbą galinti gauti šalis“ (toks yra Sen Pjeras ir Mikelonas). Vis dėlto atsižvelgiant į tai, kad abu salynai yra Komisijos sąrašė, kuriame išvardytos šalys, galinčios gauti pagalbą plėtrai, Komisija šiuo požiūriu nekels prieštaravimų. Be to, CIL nėra neveikiantis užsienio bendrovės filialas.
- Laivas negali būti perarduotas be Prancūzijos valdžios institucijų sutikimo, nes pagalba suteikta su sąlyga, kad CIL iš tikrųjų eksploatuos laivą mažiausiai penkerius metus, visų pirma į Sen Pjerą ir Mikeloną ir iš jo.
- Pagalbos intensyvumas yra didesnis negu 25 % (žr. 115 konstatuojamąją dalį).
- (125) Komisija taip pat turi patikrinti „plėtros požymį“, t. y. įsitikinti, kad pagalba gali prisidėti prie pagalbą gaunančios teritorijos plėtros. Šiame tyrime reikia atsižvelgti į aptariamą teritorijos aplinkybes ir specifinius poreikius. Šiuo požiūriu Prancūzijos valdžios institucijos pažymėjo, kad pagalbos skyrimo metu Sen Pjero ir Mikelono ekonomika buvo ypač nepalankioje padėtyje. Istoriniu požiūriu salynas buvo priklausomas nuo pramoninės žvejybos. Staigus ir masinis šios pramonės žlugimas 1993 m., po Prancūzijai nepalankaus teismo ginčo su Kanada dėl žvejybos teisių sprendimo ir Kanados moratoriumo dėl menkių žvejybos, sukėlė neatidėliotiną poreikį pertvarkyti teritorijos ekonomiką. Atsižvelgiant į nedidelę salyno teritoriją ir gyventojų skaičių, santykinį jo izoliuotumą ir ribotą ekonomiką, gerokai sumažinančią tokio pertvarkymo galimybes, ekonomikos diversifikavimas į turizmą, atskleidžiantis teritorijos nepalankios gamtos ir nedidelio atstumo iki Šiaurės Amerikos žemyno privalumus, atrodė patraukliausia sritis. Sen Pjeras ir Mikelonas neturi sąlygų ilgalaikiam turizmui, todėl atrodė tikslinga bandyti plėtoti salyną kaip kruizų uostą.

⁽⁴⁰⁾ 1994 m. spalio 5 d. Teisingumo Teismo sprendimas byloje C-400/92, *Vokietija prieš Komisiją*, Rink. 1994, p. I-4701.

⁽⁴¹⁾ Šis tyrimas atitinka minėtoje *Renaissance* byloje atliktą tyrimą.

- (126) Pastabose, pateiktose po 1999 m. gruodžio 2 d. sprendimo pradėti procedūrą, Prancūzijos valdžios institucijos pažymėjo, kad *Le Levant* eksploatavimas gali prisidėti prie Sen Pjero ir Mikelono plėtros: sukuriamos darbo vietos, dėl eksploatavimo teritorijoje patiriamos išlaidos.
- (127) Vis dėlto Sprendime 2001/882/EB Komisija padarė išvadą, kad „plėtros požymio“ nėra ⁽⁴²⁾. Toks vertinimas visų pirma buvo pagrįstas tokiais su pagalbos ekonominiu poveikiu susijusiomis išvadomis:
- Remdamasi turima informacija Komisija manė, kad *Le Levant* eksploatavimo finansinis poveikis 1999–2001 m. laikotarpiu gali būti vertinamas 5,52 mln. FRF, arba maždaug 0,84 mln. EUR.
- Dėl tiesioginių darbo vietų sukūrimo: Komisija manė, kad joks poveikis nėra įrodytas, nes Prancūzijos valdžios institucijų pateiktoje informacijoje minima tik tai, kad „keturi buvę salyno žvejai buvo mokyti dirbti laive“.
- Galiausiai dėl poveikio salyno infrastruktūros plėtrai ir netiesioginio poveikio, susijusio su kruizinių kelionių operatorių atvykimu, Komisija nustatė, kad Prancūzijos valdžios institucijų teiginiai nebuvo pagrįsti skaičiais ir kad nebuvo būtina į juos atsižvelgti siekiant įvertinti pagalbos priemonę *Le Levant* laivui.
- (128) Šios išvados žinoma buvo pagrįstos informacija, kurią Komisija turėjo sprendimo priėmimo metu. Kaip aiškiai matyti iš Teisingumo Teismo sprendimo po pateikto ieškinio dėl panaikinimo minėtoje byloje C-394/01 ⁽⁴³⁾, Komisija savo sprendimą galėjo pagrįsti tik tais faktais, kuriuos ji sužinojo per oficialią tyrimo procedūrą, pradėtą 1999 m. gruodžio 2 d. sprendimu, todėl atmetama tam tikra informacija, kurią Prancūzijos valdžios institucijos pateikė tik Teismo procedūros metu.
- (129) Be to, naujose pastabose, kurias jos pateikė po 2006 m. gruodžio 6 d. Komisijos papildomo sprendimo, Prancūzijos valdžios institucijos ir suinteresuotosios šalys pateikė informaciją, kurios Komisija neturėjo priimdama Sprendimą 2001/882/EB ir kuri pateikia skirtingą *Le Levant* eksploatavimo ekonominio poveikio vaizdą.
- (130) Todėl kalbant apie darbo vietas iš Prancūzijos valdžios institucijų pastabų matyti, kad nuo 1999 m. iki 2001 m. liepos 25 d. mažiausiai 14 asmenų iš Sen Pjero ir Mikelono buvo įdarbinti *Le Levant* laive. Prie šių darbo vietų jūroje prisideda darbo vietos sausumoje, susijusios su vietiniais tiekėjais ir paslaugų teikėjais. Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad dėl *Le Levant* eksploatavimo nuo 1999 m. iki 2001 m. liepos 25 d. buvo sukurta mažiausiai 10 darbo vietų sausumoje ⁽⁴⁴⁾.
- (131) Pagal tą pačią Prancūzijos valdžios institucijų pateiktą informaciją *Le Levant* eksploatavimas per 1999–2001 m. laikotarpį sukūrė Sen Pjere ir Mikelone 1,66 mln. EUR tiesioginių išlaidų (susijusių su laivo aprūpinimu degalais, keleivių pervežimu ir t. t.) ⁽⁴⁵⁾.
- (132) Priešingai nei informacija, kurią Komisija turėjo 2001 m., šie nauji duomenys leidžia nustatyti pagrįstą poveikį darbo vietų kūrimui. Šis poveikis negali būti vertinamas kaip nedidelis atsižvelgiant į nedidelę teritorijos darbo rinką ir palyginus jį su darbo ieškančių žmonių skaičiumi (1999 m.–409 asmenys) ⁽⁴⁶⁾. Be to, šie duomenys rodo, kad su *Le Levant* eksploatavimu susijusios tiesioginės išlaidos Sen Pjere ir Mikelone yra maždaug du kartus didesnės už sumą, į kurią Komisija atsižvelgė Sprendimo 2001/882/EB motyvuose ⁽⁴⁷⁾.
- ⁽⁴⁴⁾ Pagal Prancūzijos valdžios institucijas, per pirmuosius penkerius *Le Levant* eksploatavimo metus, t. y. 1999–2003 m., laive buvo įdarbinti 14–16 Sen Pjero ir Mikelono gyventojų. Per tą patį laikotarpį dėl *Le Levant* eksploatavimo sausumoje buvo sukurta 11–12 darbo vietų. Vis dėlto dėl su teisinio tikrumo principu susijusių aspektų šiame sprendime Komisija atsižvelgs tik į faktus, susijusius su laikotarpiu iki Sprendimo 2001/882/EB. Be to, Komisija atsižvelgs tik į mažiausių darbo vietų skaičių.
- ⁽⁴⁵⁾ Šis laikotarpis apima visus 2001 m. Be to, pažymėtina, kad Prancūzijos valdžios institucijos 2002 ir 2003 m. tiesiogiai su *Le Levant* susijusias išlaidas vertina 1,66 mln. EUR per metus, arba maždaug 3,4 mln. EUR per pirmuosius penkerius *Le Levant* eksploatavimo metus.
- ⁽⁴⁶⁾ 1999 m. gruodžio 31 d. darbo ieškančių žmonių skaičius (*Institut d'émission des départements d'outremer*, ataskaita „Sen Pjeras ir Mikelonas 1999 m.“).
- ⁽⁴⁷⁾ Arba, 1999–2001 m. laikotarpiu, maždaug 1,66 mln. EUR, palyginti su maždaug 0,84 mln. EUR (5,52 mln. FRF) suma, kurią įvertino Komisija Sprendime 2001/882/EB.

⁽⁴²⁾ Sprendimas 2001/882/EB, 33 konstatuojamoji dalis.

⁽⁴³⁾ Žr. 5 išnašą.

(133) Šie nauji duomenys leidžia konstatuoti, kad pagalba *Le Levant* laivui turėjo ekonominį poveikį, žinoma, ribotą, bet vis dėlto galintį prisidėti prie Sen Pjero ir Mikelono ekonominės plėtros.

(134) Prancūzijos valdžios institucijos taip pat pabrėžė, kad pagalba bendresniu požiūriu galėjo prisidėti prie Sen Pjero ir Mikelono plėtros, skatindama būtiną jo ekonomikos diversifikaciją. Šiuo požiūriu tyrimo procedūra leido Komisijai nustatyti, kad Sen Pjero ir Mikelono ekonomikai iki 1993 m. buvo būdinga beveik išimtinė priklausomybė nuo pramoninės žvejybos, vėliau priklausomybė nuo viešojo sektoriaus ir viešųjų pirkimų⁽⁴⁸⁾.

(135) Komisija pripažįsta, kad priklausomybė nuo labai riboto darbo vietų ir pajamų šaltinių skaičiaus gali stabdyti teritorijos plėtrą. Atsižvelgdama į geografinius Sen Pjero ir Mikelono ypatumus ir ribotą jo vidaus rinkos pobūdį Komisija pripažįsta, kad ekonomikos diversifikacija buvo naudinga jo plėtrai ir kad pagalbos skyrimo metu turizmas galėjo tapti daug žadančia diversifikacijos priemone. Komisija taip pat pritaria Prancūzijos valdžios institucijų pastaboms, kad salyno dydis sumažina galimybes siūlyti turizmą, pagrįstą ilgalaikėmis viešnagėmis, tačiau jo padėtis tinka kruizų veiklos plėtrai.

(136) Komisija pažymi, kad pagal Prancūzijos valdžios institucijų pateiktą informaciją salyną aplankančių kruizų keliautojų skaičius prieš suteikiant pagalbą ir pradėdant eksploatuoti *Le Levant* patyrė didelių svyravimų, tačiau nuo 2000 m. padėtis, atrodo, stabilizavosi ir buvo palyginti aukšto lygio⁽⁴⁹⁾.

(137) Poveikis Sen Pjero ir Mikelono plėtrai vis dėlto gali pasirodyti nedidelis, visų pirma palyginti su pagalbos intensyvumu. Tačiau Komisija mano, kad pagalbos suderinamumas su bendrąja rinka turi būti vertinamas lyginant poveikį, kurį pagalba gali turėti Sen Pjero ir Mikelono plėtrai, ir prekybos tarp valstybių narių iškraipymo, kurį ji gali sukelti, dydį. Šiuo požiūriu Komisija mano, kad jei

⁽⁴⁸⁾ 1999 m. statybos ir viešųjų darbų bei žvejybos sektoriai, plačiai remiami valdžios institucijų, sudarė 63,8 % darbo vietų. Tarnautojai sudarė 25,8 % darbingų gyventojų (žr. *Institut d'émission des départements d'outremer*, ataskaita „Sen Pjeras ir Mikelonas 1999 m.“).

⁽⁴⁹⁾ 1995 m. buvo 2 134 kruizų, 1996 m. – 820, 1997 m. – 785, 1997 m. – 2 123, 1998 m. – 2 123, 1999 m. – 428, o 2000 m. pasiekė 3 242, 2001 m. – 2 474. Be to, toks lygis išsilaikė per visą *Le Levant* eksploatavimo laikotarpį ir 2002 m. pasiekė 5 120 kruizų keliautojų ir 2003 m. – 3 022.

negalima paneigti, jog pagalba gali turėti tam tikrą neigiamą poveikį prekybai tarp valstybių narių, kaip buvo nurodyta 2.4 dalyje, vis dėlto gali būti, kad tas poveikis yra labai ribotas atsižvelgiant į ypatingas bylos aplinkybes. Tokiomis sąlygomis Komisija visų pirma pabrėžia, kad:

— *Le Levant* yra labai nedidelio pajėgumo laivas, galintis talpinti tik maždaug 95 keleivius – tai riboja jo poveikį rinkai.

— *Le Levant* kruizų paslauga iš Sen Pjero ir Mikelono (tai reiškia ne Bendrijos vandenyse) iš esmės buvo orientuotas į Šiaurės Amerikos rinką⁽⁵⁰⁾ tiek dėl CIL sudarytų prekybinių tinklų, tiek dėl būtent salyno geografinės padėties, t. y. kruizų „mazgo“ (už maždaug 4 600 kilometrų nuo Paryžiaus, bet vos už 25 kilometrų nuo Kanados krantų)⁽⁵¹⁾.

— Komisija taip pat pabrėžia, kad pagal jai pateiktą informaciją joks kitas Bendrijoje įsteigtas operatorius nesiūlo arba atitinkamu laikotarpiu nesiūlė kruizų į Sen Pjerą ir Mikeloną ir kad *Le Levant* organizuojami kruizai, jungiantys didelę prabangą ir neįprastas kryptis, akivaizdžiai buvo skirti labai siaurai ir mažai Europoje išplėtotai kruizų rinkos daliai.

(138) Atsižvelgdama į ankstesnius teiginius Komisija konstatuoja, kad aptariama pagalba gali turėti įtakos Sen Pjero ir Mikelono plėtrai, padėdama sukurti darbo vietas ir diversifikuoti jo ekonomiką ir kad net ir nedidelis įnašas yra svarbesnis už prekybos tarp valstybių narių iškraipymą, kurį gali sukelti pagalba.

⁽⁵⁰⁾ Iš Banko ir CIP Prancūzijos valdžios institucijoms pateikto leidimo prašymo matyti, kad *Le Levant* projektas labai priklausė nuo „ryšių, jungiančių CIP ir Travel Dynamics [...], amerikiečių turų operatorių, kurio specializacija – kruizų organizavimas“. CIP pažymi, kad *Le Levant* projektas parengtas remiantis patirtimi, įgyta dirbant su pirmuoju laivu – Ponant – kurio „klientai ... visų pirma iš Šiaurės Amerikos ... šiuo metu iš esmės yra dėl su Travel Dynamics įsteigtos partnerystės“. CIP pridūrė, kad ji įrodė, jog „gali į Prancūzijos laivą pritraukti klientų iš Šiaurės Amerikos“. Iš Institut d'émission d'outre-mer ataskaitos „Sen Pjeras ir Mikelonas 1999 m.“ (37 puslapis) taip pat matyti, kad keliones tokia kryptimi 1999 m. pardavinėjo vienuolika Šiaurės Amerikos turų operatorių, palyginti tik su dviem Prancūzijos turų operatoriais.

⁽⁵¹⁾ Komisija 2002 m. liepos 24 d. Sprendime 2003/66/EB dėl koncentracijos pripažinimo suderinama su bendrąja rinka ir EEE susitarimo veikimu (Byla COMP/M.2706 – Carnival Corporation/P & O Princess) (OL L 248, 2003 9 30, p. 1) nustatė, kad kruizų rinka yra iš esmės nacionalinė rinka.

(139) Be to, Komisija konstatuoja, kad ši pagalba buvo reikalinga. Iš tikrųjų laivo eksploatavimo iš Sen Pjero ir Mike-lono rentabilumo perspektyvos pagal Prancūzijos valdžios institucijų patvirtintą finansavimo sutartį buvo tokios, kad projekto rentabilumas galėjo būti užtikrintas tik dėl pagalbos. Todėl *Le Levant* statybos ir eksploata-vimo projektas nebūtų buvęs įgyvendintas negavus pagalbos.

(140) Dėl pirmiau pateiktų priežasčių Komisija konstatuoja, kad pagalba *Le Levant* laivui turi „plėtros požymį“.

VIII. IŠVADOS

(141) Komisija konstatuoja, kad Prancūzija neteisėtai skyrė aptariamą pagalbą, pažeisdama Sutarties 88 straipsnio 3 dalies nuostatas. Tačiau Komisija mano, kad ši pagalba yra pagalba plėtrai pagal Direktyvos 90/684/EEB 4 straipsnio 7 dalį, todėl yra suderinama su bendrąja rinka,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Valstybės pagalba, kurią Prancūzija skyrė *Compagnie des Îles du Levant* kruizinio laivo *Le Levant* statybai, yra suderinama su bendrąja rinka.

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Prancūzijos Respublikai.

Priimta Briuselyje, 2008 m. gegužės 20 d.

Komisijos vardu

Neelie KROES

Komisijos narė