

Decisão da Comissão**de 20 de Julho de 2005****relativa ao auxílio estatal concedido pela França a favor de dois navios de cruzeiro para o desenvolvimento da Polinésia Francesa***[notificada com o número C(2005) 2731]***(Apenas faz fé o texto em língua francesa)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2006/219/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o primeiro parágrafo do n.º 2 do artigo 88.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente a alínea a) do n.º 1 do artigo 62.º,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1540/98 do Conselho, de 29 de Junho de 1998, que estabelece novas regras de auxílio à construção naval ⁽¹⁾,

Após ter convidado os interessados a apresentarem as suas observações, em conformidade com os referidos artigos ⁽²⁾, e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

I. PROCEDIMENTO

- (1) A Comissão autorizou, pela Decisão 1999/719/CE ⁽³⁾, um auxílio ao desenvolvimento para a construção de dois navios, R3 e R4. Este auxílio era autorizado na condição de os navios serem utilizados exclusivamente na Polinésia Francesa durante um período de, pelo menos, cinco anos.
- (2) Por carta de 3 de Outubro de 2002, a França informou a Comissão de que as autoridades francesas tinham aceite que os dois navios pudessem, em certa medida, ser explorados fora da Polinésia Francesa.
- (3) Por carta de 2 de Abril de 2003, a Comissão informou a França da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE relativamente ao auxílio em questão.

- (4) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽⁴⁾. A Comissão convidou os interessados a apresentarem as suas observações sobre o auxílio.
- (5) A Comissão recebeu observações de uma parte interessada. Transmitiu-as à França para comentários, tendo recebido os comentários por carta do 15 de Setembro de 2003.
- (6) A Comissão recebeu da França outras cartas datadas, respectivamente, de 11 de Junho de 2003, 13 de Outubro de 2003, 10 de Fevereiro de 2004, 24 de Março de 2004, 3 de Junho de 2004 e 10 de Maio de 2005.

II. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DA MEDIDA

- (7) Os dois navios de cruzeiro quase idênticos R3 e R4, entregues respectivamente em Maio e Setembro de 1999, foram construídos pela empresa Chantiers de l'Atlantique situada em França. Eram elegíveis para um auxílio ao desenvolvimento pela França, uma vez que destinados a apoiar o turismo na Polinésia Francesa, território que pode beneficiar de auxílios ao desenvolvimento de acordo com as regras da OCDE e da Comunidade aplicáveis à construção naval.
- (8) Os proprietários de origem dos navios R3 e R4 eram investidores privados em França. Beneficiaram de uma redução fiscal com base no seu investimento nos navios, em conformidade com um regime fiscal de apoio a investimentos nos Departamentos e Territórios Franceses Ultramarinos ⁽⁵⁾, a chamada «Lei Pons». Na Decisão 1999/719/CE, o elemento de auxílio era estimado em 41,6 % do valor dos navios.
- (9) De acordo com o âmbito do regime instaurado pela «Lei Pons», os proprietários dos navios R3 e R4 comprometeram-se a alugar os navios a um preço competitivo, por

⁽¹⁾ JO L 202 de 18.7.1998, p. 1.

⁽²⁾ JO C 105 de 1.5.2003, p. 30.

⁽³⁾ JO L 292 de 13.11.1999, p. 23.

⁽⁴⁾ Ver nota de rodapé 2.

⁽⁵⁾ Lei alterada, de 11 de Julho de 1986, relativa aos investimentos produtivos nos Departamentos e Territórios Ultramarinos.

cinco anos, à Renaissance Financial, e a vendê-los a esta última a um preço inferior ao preço do mercado após esse período de cinco anos.

- (10) Por conseguinte, o auxílio ao operador devia ser concedido por intermédio dos proprietários, quer numa base anual quer sob a forma de lucro único no final do período de cinco anos. A condição a que estava sujeita a aprovação do auxílio na Decisão 1999/719/CE era que, a fim de assegurar o conteúdo «desenvolvimento» do auxílio, os navios fossem utilizados exclusivamente na Polinésia Francesa durante, pelo menos, cinco anos. Esta condição relativa à utilização dos navios expirou, respectivamente, em Maio e em Setembro de 2004.
- (11) A Renaissance Financial entrou em falência em Setembro de 2001. De acordo com os proprietários (os investidores privados franceses), o acordo entre a Renaissance Financial e os armadores, no que se refere aos navios R3 e R4, foi rescindido no final de 2001.
- (12) Os proprietários dos navios deviam, portanto, encontrar um novo operador. Só a P&O Princess Cruises (a seguir designada «P&O PC») apresentou uma proposta relativamente aos dois navios. Por conseguinte, em Agosto de 2002, os proprietários assinaram com a P&O PC um acordo que prevê que esta alugaria os navios por três anos, procedendo, em seguida, à sua aquisição. A P&O PC era nessa altura uma empresa considerada independente, mas em Abril de 2004 foi retomada pela Carnival Corporation e cindida em duas filiais (P&O Cruises e Princess Cruises).
- (13) O navio R3 passou a designar-se *Pacific Princess* e é utilizado em todo o oceano Pacífico, incluindo a Austrália e o Alasca. O navio R4 passou a designar-se *Tahitian Princess*, e a sua base é no Tahiti, na Polinésia Francesa. Efectua a maior parte dos seus cruzeiros entre as ilhas da Polinésia Francesa, mas navega também noutras regiões, como as Ilhas Cook e a Samoa. Os navios são explorados pela Princess Cruises.
- (14) Embora estas novas medidas prevejam, contrariamente à condição imposta pela Decisão 1999/719/CE, a utilização dos navios fora da Polinésia Francesa, as autoridades fiscais francesas autorizaram esta solução, decidindo que os benefícios fiscais atribuídos ao abrigo da «Lei Pons» podiam ser mantidos.
- (15) Em conformidade com o artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de Março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE ⁽⁶⁾, a Comissão pode, em caso de utilização abusiva de um auxílio, dar início a um procedimento formal de investigação. Por carta de 18 de Outubro de 2002, a Comissão informou a França desta possibilidade, mas a França não reagiu.
- (16) Tendo em conta as condições claras impostas pela Comissão na Decisão 1999/719/CE e o facto de se ter verificado que os dois navios eram, pelo menos parcialmente, utilizados fora da Polinésia Francesa, a Comissão considerou, na sua decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, que a condição prevista na sua decisão de 1999 já não estava a ser respeitada, o que permitia suspeitar de uma eventual utilização abusiva do auxílio estatal.

III. OBSERVAÇÕES COMUNICADAS PELOS INTERESSADOS

- (17) A European Corporate Partners (ECP), sociedade anónima co-proprietária do navio R3, apresentou observações por carta de 16 de Julho de 2003. A ECP considera que, apesar da mudança de utilização dos navios, continuam preenchidas as condições às quais está sujeita a sua exploração. A Princess Cruises comprometeu-se a autorizar despesas locais de 4 milhões de dólares americanos para desenvolver o turismo e a empregar, na medida do possível, mão-de-obra local. Segundo a ECP, a Polinésia Francesa obteria um benefício financeiro anual de 30 milhões de euros. A ECP declarou igualmente que a Princess Cruises visa um segmento do mercado superior àquele em que operava a Renaissance Financial, o que deveria traduzir-se num aumento das despesas locais. A ECP invoca igualmente que é necessário aplicar um multiplicador de 2,5 para avaliar o efeito positivo total para a Polinésia Francesa. Finalmente, no que diz respeito à componente «desenvolvimento», a ECP sublinha que as despesas efectuadas fora da Polinésia Francesa, em regiões que também são elegíveis para auxílios ao desenvolvimento, devem igualmente entrar em linha de conta para a avaliação do efeito de desenvolvimento global dos navios.
- (18) A ECP invoca igualmente que foi uma razão de força maior (os acontecimentos de 11 de Setembro de 2001) que levou à necessidade de mudar de operador e alterar as condições de exploração dos navios. Por último, considera que o princípio da proporcionalidade deveria levar a Comissão a concluir que, tendo em conta as circunstâncias difíceis, a melhor solução é a que foi encontrada com a P&O PC.

IV. COMENTÁRIOS DA FRANÇA

- (19) A França considera que, no essencial, são respeitadas as condições impostas pela Decisão 1999/719/CE, mesmo no contexto da nova utilização dos navios, já que o efeito de desenvolvimento, para a Polinésia Francesa em especial e para outras regiões elegíveis para efeitos de auxílios ao desenvolvimento em geral, está em conformidade com os objectivos fundamentais da decisão. A França considera ainda que é fundamental que, embora doravante se diferenciem pela sua utilização, os dois navios sejam objecto de uma apreciação conjunta.

⁽⁶⁾ JO L 83 de 27.3.1999, p. 1. Regulamento alterado pelo Acto de Adesão de 2003.

- (20) Além disso, para justificar o facto de ter autorizado a nova utilização dos navios, a França apresenta os argumentos seguintes.
- (21) O número de escalas em zonas elegíveis para efeitos de auxílios ao desenvolvimento é, em termos globais, idêntico ao que era no contexto da utilização prevista inicialmente.
- (22) O efeito de desenvolvimento total produzido no âmbito da nova utilização é muito semelhante ao que era considerado inicialmente para a Polinésia Francesa.
- (23) A perda de efeitos de desenvolvimento resultante do ano de não exploração dos navios a seguir à falência da Renaissance Financial não tem de ser obrigatoriamente compensada por uma prorrogação das condições relativas à utilização dos navios, dado que a falência estava associada a uma razão de força maior (os atentados terroristas de 11 de Setembro de 2001).
- (24) Para, em certa medida, compensar o tempo perdido durante o período de não exploração dos navios, a França impôs uma prorrogação da obrigação de utilização dos dois navios, respectivamente, de quatro e cinco meses, até a meados de 2005, condição que foi aceite pelo proprietário.
- (25) A Princess Cruises decidiu continuar a explorar, pelo menos, um dos navios na Polinésia Francesa até Abril de 2006, e actualmente está em negociações com o governo da Polinésia Francesa para uma nova extensão da sua presença no local.
- (26) Nas suas comunicações posteriores, a França considera que as despesas geradas pelos dois navios em regiões que podem beneficiar de auxílios ao desenvolvimento ascendem a 28,9 milhões de euros por ano, dos quais 78 %, ou seja, 22,5 milhões de euros por ano, na Polinésia Francesa. As despesas totais geradas na Polinésia Francesa pela nova utilização dos navios ascenderiam, por conseguinte, a 175,5 milhões de euros (ver quadro).

Quadro

Estimativa das despesas com os navios Pacific Princess (ex-R3) e Tahitian Princess (ex-R4) na Polinésia Francesa

(em milhões de euros)

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

- (27) Por último, a França subscreve as observações apresentadas pela ECP.

V. APRECIACÃO

Base jurídica da avaliação

- (28) O n.º 1 do artigo 87.º do Tratado declara incompatíveis com o mercado comum, na medida em que falseiam ou ameaçam falsear a concorrência e que afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios

concedidos a certas empresas pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, excepto se forem abrangidos pelo âmbito de aplicação das derrogações previstas nos n.ºs 2 e 3 do artigo 87.º do Tratado.

- (29) No que diz respeito ao n.º 3 do artigo 87.º do Tratado, o Conselho adoptou a Directiva 90/684/CEE, de 21 de Dezembro de 1990, relativa aos auxílios à construção naval ⁽⁸⁾, em conformidade com a qual o presente auxílio foi inicialmente notificado e autorizado. Nos termos do n.º 7 do artigo 4.º da referida directiva, os auxílios concedidos, enquanto auxílios ao desenvolvimento a um país em vias de desenvolvimento, não estão sujeitos ao limite aplicável aos auxílios ao funciona-

⁽⁷⁾ Embora não tenham sido explorados durante um ano, os navios foram sujeitos a manutenção e, de acordo com a França, geraram cerca de 8,5 milhões de euros de despesas locais na Polinésia Francesa, sob a forma de despesas com a tripulação (ainda que não esteja a ser explorado, um navio necessita de uma tripulação para a sua manutenção), de combustível, de manutenção técnica, de despesas portuárias, etc.

⁽⁸⁾ JO L 380 de 31.12.1990, p. 27. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 94/73/CE (JO L 351 de 31.12.1994, p. 10).

mento. Para apreciar a compatibilidade do auxílio ao desenvolvimento com o mercado comum, a Comissão:

- verifica que o auxílio é abrangido pelo âmbito de aplicação do acordo do Grupo de Trabalho n.º 6 da OCDE relativo à interpretação dos artigos 6.º, 7.º e 8.º do acordo relativo aos créditos à exportação de embarcações da OCDE;
- verifica a componente específica «desenvolvimento» do auxílio prevista ⁽⁹⁾.

(30) Por conseguinte, para autorizar o auxílio, a Comissão verificou a componente «desenvolvimento». Na sua Decisão 1999/719/CE que autoriza a auxílio, refere:

«É evidente que se os navios não são explorados na Polinésia Francesa, não produzirão qualquer desenvolvimento económico neste território. Por conseguinte, é essencial que o auxílio se encontre ligado à condição de estes navios serem colocados em funcionamento na Polinésia Francesa. A França comprometeu-se a que fossem explorados exclusivamente neste território durante pelo menos cinco anos. A Comissão decidiu sujeitar a aprovação do auxílio a esta condição, a fim de que o conteúdo “desenvolvimento” do projecto não seja posto em causa.».

- (31) Na sua decisão de início do procedimento formal de investigação de 2003, a Comissão sublinhou que a França tinha admitido que um dos navios, o *Pacific Princess*, ex-R3, era explorado permanentemente fora da Polinésia Francesa e que o outro, o *Tahitian Princess*, ex-R4, embora baseado em Papeete, capital da Polinésia Francesa, era explorado igualmente ocasionalmente em regiões que não fazem parte da Polinésia Francesa.
- (32) Com base nesta observação e tendo em conta as condições claras impostas pela Comissão na sua Decisão 1999/719/CE, bem como no facto de que os dois navios eram, pelo menos parcialmente, utilizados fora da Polinésia Francesa, a Comissão considerou que já não estava a ser respeitada a condição imposta pela sua decisão de 1999, o que a levou a suspeitar de uma eventual utilização abusiva do auxílio estatal.
- (33) As regras relativas à utilização abusiva de um auxílio estatal são enunciadas no artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999. Este artigo faz referência às regras normais relativas ao procedimento formal de investigação e aos processos aplicáveis aos auxílios ilegais.
- (34) Por conseguinte, a presente apreciação centrar-se-á na questão de saber se o auxílio pode ser compatível com o mercado comum, com base na Decisão 1999/719/CE e

nas disposições relativas aos auxílios ao desenvolvimento contidas nas regras sobre os auxílios estatais à construção naval.

Apreciação da compatibilidade do auxílio

- (35) Em primeiro lugar, a Comissão salienta que foi apurado que os navios não foram utilizados em conformidade com a Decisão 1999/719/CE.
- (36) Por conseguinte, a Comissão examinará a questão de saber se o auxílio concedido em 1999 pode, no entanto, ser considerado compatível com o mercado comum, à luz dos factos novos verificados no âmbito da presente investigação e com base no objectivo inicial do referido auxílio, ou seja, o efeito de desenvolvimento económico específico da Polinésia Francesa.
- (37) Os dois principais aspectos que devem ser apreciados são as incidências dos atentados terroristas de 11 de Setembro de 2001 e o efeito de desenvolvimento económico específico sobre a Polinésia Francesa.

Efeitos dos atentados de 11 de Setembro de 2001

- (38) Em várias decisões relativas a auxílios estatais ⁽¹⁰⁾, a Comissão reconheceu que os atentados terroristas de 11 de Setembro de 2001 deviam ser considerados como circunstâncias excepcionais para o sector dos cruzeiros marítimos. A Comissão considera, por conseguinte, admissível o argumento invocado pela França e pela ECP segundo o qual estes acontecimentos criaram uma situação de força maior.
- (39) A Comissão considera que, no caso em apreço, os atentados terroristas de 11 de Setembro de 2001 tiveram um duplo impacto.
- (40) Em primeiro lugar, contribuíram para a falência da Renaissance Financial. Embora a Renaissance Financial já antes de 11 de Setembro de 2001 tivesse problemas financeiros, os atentados terroristas, pelo seu impacto nos mercados dos cruzeiros, foram determinantes, porque os potenciais investidores retiraram qualquer apoio à empresa. Tendo em conta as dificuldades para encontrar um novo operador, bem como os problemas jurídicos complicados que deviam ser resolvidos entre o síndico da Renaissance Financial, os proprietários, o governo francês e o novo operador, foi necessário quase um ano para colocar novamente em serviço os navios. Consequentemente, o facto de os navios não terem sido explorados durante quase um ano e a perda de efeitos de

⁽⁹⁾ A mesma disposição existe no Regulamento (CE) n.º 1540/98, que substituiu a Directiva 90/684/CEE, e no enquadramento dos auxílios à construção naval da Comissão (JO C 317 de 30.12.2003, p. 11), que é aplicável desde 1 Janeiro de 2004, após o termo de vigência do Regulamento (CE) n.º 1540/98.

⁽¹⁰⁾ Nomeadamente, a decisão proferida no processo N 843/01, Meyer Werft Papenburg (JO C 238 de 3.10.2002, p. 10).

desenvolvimento que resultou para a Polinésia Francesa podem estar relacionados com a situação de força maior criada pelos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001.

- (41) Os atentados de 11 de Setembro de 2001 tiveram como segundo efeito influenciar, a curto e médio prazo, a indústria dos cruzeiros, por um lado, ao obrigar as empresas a reduzirem os preços para segurar a sua clientela e, por outro lado, ao tornar os clientes potenciais menos propensos a percorrerem longas distâncias de avião. Uma vez que a Polinésia Francesa é distante dos Estados Unidos e da Europa, tornou-se mais difícil, do ponto de vista financeiro, explorar navios de cruzeiro. Embora actualmente se possa considerar ultrapassado, este efeito foi manifesto até 2003.
- (42) Com base nestas observações, a Comissão considera que o período de não exploração dos navios imputável às circunstâncias ligadas aos atentados terroristas não deve ser compensado e pode, por conseguinte, ser deduzido do efeito de desenvolvimento exigido para justificar o auxílio.

Efeitos de desenvolvimento

- (43) A Comissão apreciou os efeitos de desenvolvimento da utilização dos navios e comparou-os com o que estava previsto inicialmente.
- (44) A Comissão acede ao pedido da França no sentido de que os efeitos de desenvolvimento dos dois navios deveriam ser apreciados conjuntamente, dado que os dois navios foram objecto de uma apreciação conjunta na Decisão 1999/719/CE. Além disso, do ponto de vista do desenvolvimento, é o efeito total que importa e não a questão de saber a qual dos dois navios é imputável.
- (45) No entanto, a Comissão não considera necessário ter em conta os efeitos de desenvolvimento em todas as regiões susceptíveis de beneficiar de auxílios ao desenvolvimento, uma vez que a decisão inicial só se referia aos efeitos de desenvolvimento na Polinésia Francesa. O facto de tomar em consideração os efeitos noutras regiões ou países iria alterar o objectivo inicialmente previsto do auxílio.
- (46) Na decisão inicial, a Comissão baseou a sua autorização de auxílio em despesas anuais estimativas de cerca de 44 milhões de euros para os dois navios, ou seja, $5 \times 44 = 220$ milhões de euros para o período de cinco anos.

Feito em Bruxelas, em 20 de Julho de 2005.

- (47) Se se deduzir o tempo perdido na sequência dos acontecimentos de 11 de Setembro (um ano), os efeitos de desenvolvimento que seriam necessários para que a decisão inicial fosse respeitada seriam estabelecidos do seguinte modo: $4 \text{ anos} \times 44 = 176$ milhões de euros. As despesas geradas na Polinésia Francesa pela exploração dos navios, calculadas actualmente em 175,5 milhões de euros, equivalem praticamente a este montante.
- (48) Por conseguinte, é legítimo concluir que, tendo em conta a situação de força maior criada pelos atentados de 11 de Setembro, os navios geraram, no âmbito da sua exploração passada e futura hoje conhecida, um efeito de desenvolvimento idêntico ao previsto inicialmente.
- (49) A Comissão considera, por conseguinte, que o efeito de desenvolvimento específico do auxílio é garantido, que se encontram portanto preenchidas as condições de autorização e que, por conseguinte, o auxílio não foi objecto de uma aplicação abusiva.

VI. CONCLUSÃO

- (50) A Comissão verifica que a França alterou ilegalmente as condições aplicáveis ao auxílio ao desenvolvimento autorizado a favor da construção de dois navios, em violação do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado. No entanto, uma vez que os efeitos de desenvolvimento para a Polinésia Francesa, tendo em conta o tempo perdido por razões de força maior, equivalente ao que era previsto originalmente, o auxílio é compatível com o mercado comum e, em especial, com as regras em matéria de auxílios ao desenvolvimento a favor do sector da construção naval,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio ao desenvolvimento concedido pela França a favor da construção dos navios *Pacific Princess* (ex-R3) e *Tahitian Princess* (ex-R4), sob a forma de reduções fiscais, é compatível com o mercado comum ao abrigo da alínea e) do n.º 3 do artigo 87.º do Tratado.

Artigo 2.º

A República Francesa é a destinatária da presente decisão.

Pela Comissão
Neelie KROES
Membro da Comissão