

II

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och vars offentliggörande inte är obligatoriskt)

BESLUT

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 20 maj 2008

om det statliga stöd C 74/99 (ex NN 65/99) som Frankrike har genomfört till förmån för byggandet av kryssningsfartyget *Le Levant*

[delgivet med nr K(2007) 5419]

(Endast den franska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2008/746/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DETTA BESLUT

franska myndigheterna inkom med synpunkter genom skrivelser av den 12 maj 1999 (A/33645) och den 19 augusti 1999 (A/36449).

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

(2) Mot bakgrund av dessa uppgifter beslutade kommissionen den 2 december 1999⁽³⁾ att inleda det formella granskningsförfarandet enligt artikel 88.2 i fördraget avseende vissa stöd som beviljats till byggandet av kryssningsfartyget *Le Levant*.

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

(3) Till följd av kommissionens beslut lämnade de franska myndigheterna sina synpunkter genom skrivelser av den 12 januari 2000 (A/30357), den 14 juni 2000 (A/34964), den 30 april 2001 (A/33440) samt den 11 juni 2001 (A/34609). Kommissionen har också mottagit synpunkter från en berörd part, nämligen *Compagnie des Iles du Levant* (nedan kallad CIL), vilka vidarebefordrades till de franska myndigheterna, som i sin tur besvarade dem.

med beaktande av rådets direktiv 90/684/EEG av den 21 december 1990 om statligt stöd till varvsindustrin⁽¹⁾, särskilt artikel 4.7,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig⁽²⁾ och med beaktande av dessa synpunkter, och

(4) Genom kommissionens beslut 2001/882/EG av den 25 juli 2001 om ett statligt stöd som genomförts av Frankrike i form av utvecklingsstöd till kryssningsfartyget "Le Levant", som byggts av Alstom Leroux Naval och är avsett att användas i Saint-Pierre-et-Miquelon⁽⁴⁾, avslutades granskningsförfarandet och det fastställdes att det rörde sig om ett statligt stöd som var oförenligt med den gemensamma marknaden varför Frankrike uppmanades att "vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att upphäva stödet och från investerarna, som är de direkta mottagarna av stödet och de nuvarande ägarna av kryssningsfartyget, återkräva [stödet]".

av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

(1) När kommissionen fick kännedom om det stöd som behandlas i detta beslut begärde den i ett första skede upplysningar från de franska myndigheterna genom skrivelser av den 2 december 1998 och den 4 juni 1999. De

⁽¹⁾ EGT L 380, 31.12.1990, s. 27.

⁽²⁾ EGT C 33, 5.2.2000, s. 6 och EUT C 23, 1.2.2007, s. 28.

⁽³⁾ EGT C 33, 5.2.2000, s. 6.

⁽⁴⁾ EGT L 327, 12.12.2001, s. 37.

- (5) Beslut 2001/882/EG ogiltigförklarades genom en dom i Europeiska gemenskapernas förstainstansrätt av den 22 februari 2006⁽⁵⁾. Domstolen bedömde bland annat att kommissionens beslut var bristfälligt motiverat med följd att domstolen inte kunde kontrollera att kriterierna för statligt stöd enligt artikel 87.1 i fördraget var uppfyllda.
- (6) Till följd av domstolens dom är det formella granskningsförfarande som inleddes genom beslutet av den 2 december 1999 fortfarande inte avslutat.
- (7) Med hänsyn till hur domstolen motiverade sin dom och de nya uppgifter som kommit till kommissionens kännedom bedömde kommissionen det som lämpligt att på nytt uppmana de franska myndigheterna och berörda parter att inkomma med synpunkter enligt artikel 88.2 i fördraget. Beslutet av den 2 december 1999 om att inleda det formella granskningsförfarandet kompletterades på så vis genom ett beslut av den 6 december 2006⁽⁶⁾.
- (8) Till följd av detta beslut begärde de franska myndigheterna en förlängd svarsfrist, vilket de också beviljades, och inkom med synpunkter genom skrivelser av den 16 mars 2007 (A/32335) och den 12 december 2007 (A/40301). Synpunkter ingavs även av berörda parter, nämligen CIL, genom en skrivelse som diariefördes den 21 mars 2007 (A/32446), samt investerare och tidigare andelsägare i de andelsägande företagen, med stöd av Banken⁽⁷⁾, genom skrivelser diarieförda den 1 mars 2007 (A/31951) och den 7 mars 2007 (A/32026).
- (10) Frankrike har anmält dessa åtgärder till kommissionen i syfte att granska om de är förenliga med gemenskapens bestämmelser om statligt stöd. I en skrivelse av den 27 januari 1993 informerade kommissionen Frankrike om att den efter en granskning av dessa åtgärder beslutat att inte resa några invändningar enligt artiklarna 92 och 93 i fördraget (nuvarande artiklarna 87 och 88). Kommissionen påpekade emellertid att tillämpningen av stödåtgärderna i fråga fortfarande omfattades av gemenskapsrättsens regler och bestämmelser om vissa verksamhetsområden.
- (11) När Pons-lagen nämns i detta beslut avses tillämpliga bestämmelser i artikel 238 a HA I och III c i den allmänna skattelagen (Code Général des Impôts, nedan kallad CGI), per den 23 november 1996. Dessa kan sammanfattas som följer:

Artikel 238 a HA I i CGI

- (12) Enligt artikel 238 a HA I i CGI får företag minska sina beskattningsbara inkomster med ett belopp motsvarande de produktiva investeringar som har genomförts i vissa utomeuropeiska franska departement och territorier, däribland Saint-Pierre-et-Miquelon⁽⁸⁾. Artikeln innebär ett undantag från den allmänna skatteordningen i CGI, enligt vilken det inte är tillåtet att dra av sådana belopp vid beräkningen av ett företags beskattningsbara inkomst.

- (13) I artikel 238 a HA III b i CGI påpekas att investeringar i vissa verksamhetsområden, exempelvis privata nöjesfartyg, endast berättigar till skatteavdrag enligt första stycket i nämnda artikel på villkor att budgetministern på förhand givit sitt godkännande. Detta godkännande "får beviljas, efter det att ministern för utomeuropeiska departement och territorier har konsulterats, förutsatt att investeringen är av ekonomiskt intresse för det departement där den genomförs, att den är förenlig med strategin för fysisk planering och miljö samt att investerare och berörda parter garanteras skydd".

Artikel 238 a HA III c i CGI

II. DETALJERAD BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

1. Pons-lagen

- (9) I den ändrade lagen av den 11 juli 1986 om rättelse av finanserna för år 1986 föreskrivs skattelättnader för vissa investeringar i de utomeuropeiska franska departementen och territorierna (*Pons-lagen*).

⁽⁵⁾ Mål T-34/02, *EURL Le Levant 001 mot kommissionen*, REG 2006, s. II-267. Frankrike hade tidigare väckt talan om ogiltigförklaring av beslut 2001/882/EG. Talan ogillades av domstolen (dom av den 3 oktober 2002 i mål C-394/01, *Frankrike mot kommissionen*, REG 2002 s. I-8245).

⁽⁶⁾ EUT C 23, 1.2.2007, s. 28.

⁽⁷⁾ Företaget i fråga har begärt att dess identitet inte ska offentliggöras. I detta beslut kommer företaget därför endast att kallas "Banken".

⁽⁸⁾ Den utomeuropeiska besittningen Saint-Pierre-et-Miquelon är en ögrupp med en yta på 242 km² och 6 500 invånare, belägen utanför Kanadas kust (cirka 25 km från Newfoundland).

(15) När det gäller kategorin "vinst från industriell verksamhet och handelsverksamhet", är skatteavdrag enligt artikel 156 1^oa i CGI inte tillåtna för "underskott som direkt eller indirekt hänför sig till verksamheter som faller under kategorin industriella eller kommersiella vinster när dessa verksamheter inte innebär att en av skattehushållets medlemmar kontinuerligt och direkt personligen deltar i fullgörandet av de åtgärder som krävs för verksamheten. Så är exempelvis fallet när förvaltningen av verksamheten rättsligt eller i praktiken har överlåtits till en person som inte ingår i skattehushållet, till följd av en fullmakt, ett anställningsavtal eller något annat avtal."

(16) Genom undantag från denna princip föreskrivs i artikel 238 a HA III c i CGI att bestämmelserna i artikel 156.1^oa inte ska tillämpas på underskott som uppstått genom avdrag av kostnaderna för de investeringar som avses i stycke I i nämnda artikel 238 a HA och användningen av investeringarna om dessa har genomförts efter den 1 januari 1996 och på förhand godkänts av den budgetansvarige ministern enligt villkoren i artikel 238 a HA III b.

2. Finansieringen av Le Levant

(17) År 1996 upprättade Banken och Compagnie des Iles du Ponant (nedan kallat CIP) en finansieringsplan som gjorde det möjligt att finansiera byggandet och driften av ett mindre lyxkryssningsfartyg (cirka 95 passagerare och 55 besättningsmän) med namnet "Le Levant". Avtalet nedtecknades i form av ett protokoll av den 9 december 1996 mellan Banken, CIP och CIL, ett dotterbolag till CIP som upprättats särskilt för projektet ⁽⁹⁾.

(18) De olika delarna i finansieringsplanen kan sammanfattas som följer:

Samägandebolaget

(19) Banken och CIL upprättade tillsammans ett samägandebolag (enligt den ändrade lagen nr 67-5 av den 3 januari 1967 om fartyg och andra skepp), kallat "bolaget för

samägande av fartyget Le Levant" med administrativt säte i Nantes. Enligt bolagets stadgar syftade samägandet till "finansiering, förvärv, upprustning och drift av ett lyxkryssningsfartyg med namnet Le Levant". Bolaget för samägande var uppdelat på 740 andelar, varav CIL förvärvade två och Banken de 738 återstående andelarna.

(20) Fartyget skulle beställas från skeppsvarvet Leroux & Lotz Naval i Frankrike till ett pris av 228 550 000 franska franc (FRF) (motsvarande 35 miljoner EUR ⁽¹⁰⁾). Fartyget skulle levereras under 1998.

(21) CIL utsågs till förvaltare för samägandebolaget och skulle mot ersättning övervaka byggandet av fartyget och driften av fartyget efter leverans.

Försäljningen av andelar

(22) Banken sålde sina 738 andelar till investerare, som var skyldiga att erlägga inkomstskatt och gärna ville komma i åtnjutande av de skattelättnader som Pons-lagen erbjuder. För detta ändamål bildade varje investerare ett bolag med sig själv som enda ägare där föremålet för bolagets verksamhet var att förvärva andelar och driva fartyget via ett samägandebolag ("de andelsägande bolagen"). I rättsligt hänseende var bolagen enmansbolag med begränsat ansvar (EURL).

(23) Påpekas bör att ett enmansbolag där den enda ägaren är en fysisk person är skattemässigt transparent. Ägaren ska därför ta upp de sociala förmåner som följer med enmansbolaget i sin inkomstbeskattning (under kategorin vinst från industriell verksamhet och handelsverksamhet). Han kan också vid behov kvitta bolagets underskott mot andra inkomster, förutsatt att de är av samma slag. Enligt bestämmelserna i artikel 156.1^oa i CGI, får han i princip endast kvitta underskott från verksamheter som faller under kategorin industriella eller kommersiella vinster om en av skattehushållets medlemmar personligen deltar i fullgörandet av de åtgärder som krävs för verksamheten.

(24) Varje investerare var tvungen att köpa minst två andelar. Priset för två andelar uppgick till 636 216 FRF (cirka 100 000 EUR). De andelsägande bolagen finansierade köpet av andelar på följande vis (för två andelar):

— Ett kapitaltillskott från andelsägaren på 50 000 FRF (cirka 7 700 EUR).

⁽⁹⁾ CIL är ett dotterbolag som till 100 procent kontrolleras av CIP. CIP påtar sig i form av en garanti det fulla betalningsansvaret för CIL:s åtaganden i samband med finansieringen av Le Levant. Kommissionen konstaterar dock att det inte finns anledning att göra åtskillnad mellan dessa båda enheter, och CIP och CIL kommer fortsättningsvis att vara synonyma i detta beslut.

⁽¹⁰⁾ När det gäller händelser som inträffade före eurons införande har beloppen i franska franc konverterats till euro till en rent indikativ kurs på 1 EUR = 6,5 FRF.

— Ett sjuårigt lån till en fast ränta på 8 procent som Banken beviljade från den 31 december 1996. För två andelar uppgick beloppet till 554 683 FRF (cirka 85 300 EUR).

— Bolagets andel av den säkerhet som CIL utställde gentemot alla andelsägande företag som garanti för att samägandebolaget förvaltades på ett bra sätt. Säkerheten uppgick till sammanlagt 40 miljoner FRF (cirka 6,15 miljoner EUR), motsvarande 108 108 FRF (cirka 16 600 EUR) för två andelar med en årsbaserad ränta på 8 procent som kapitaliserades årligen per den 31 december 1996. Säkerheten skulle betalas tillbaka till sitt nominella värde plus kapitaliserad ränta den 31 december 2003.

- (25) När Banken hade överlåtit hela sitt andelsinnehav utgjordes samägandebolaget av de andelsägande bolagen och CIL (som ju innehade två andelar).

Driftsfasen

- (26) Enligt finansieringsplanen skulle Le Levant användas som kryssningsfartyg från det att fartyget levererades fram till slutet av 2003. Enligt samägandeaftalets stadgar skulle de andelsägande bolagen dela på vinster och förluster i samband med driften i förhållande till respektive andelsinnehav. Det är emellertid värt att notera att finansieringsplanen byggde på antagandet att de fem första årens drift av Le Levant skulle medföra stora förluster ⁽¹¹⁾.

- (27) De andelsägande bolagens likviditetsbehov uppstod till följd av,

— Det förväntade negativa rörelseresultatet för samägandebolaget,

— årliga annuiteter på skulden och finansiella kostnader för banklånet som Banken beviljat för köpet av andelarna, och

⁽¹¹⁾ Det framgår till exempel av den dokumentation som marknadsförarna av projektet "Le Levant" lämnade till den franska börstransaktionskommissionen (*Commission des opérations de bourse*, nedan kallad COB) att ägarna "...i teorin kommer att återinvestera så gott som hela skattebesparingen, genom årliga kapitalökningar i de andelsägande bolagen. Dessa kapitalökningar ska genomföras så att likviditetsbalansen i bolagen kan bevaras, dock utan att lämna några överskott". När det gäller likviditeten i de andelsägande bolagen framgår det av "samägandebolagets beräknade rörelseresultat", som bifogas den dokumentation som lämnats till COB, att det beräknade rörelseresultatet var negativt för varje år under perioden 1996–2003.

— bolagens förvaltningskostnader.

- (28) Likviditetsbehovet skulle täckas av investerarna, som formellt åtog sig att i form av kapitalökningar i respektive andelsägande bolag årligen återinvestera de skattebesparingar som de gjort genom att dra av fartygets driftsförluster i samägandebolaget (med undantag för fartygets sista driftsår, då investerarna fick behålla skattebesparingen). Dessa återinvesterade skattebesparingar utgjorde de andelsägande bolagens enda finansieringskälla under driftsfasen.

Finansieringsplanens avslutning

- (29) Genom korsvisa åtaganden förband sig bolagen att till Banken sälja (och Banken att köpa) sina andelar till ett totalt pris av 124 861 905 FRF (motsvarande cirka 19 miljoner EUR) efter det att fartygets driftsfas avslutats. Detta så kallade "baspris" kunde emellertid variera enligt en på förhand fastställd formel beroende på faktiskt tillämpad skattesats i de högsta inkomstskatteskiten under åren 1997–2003. De andelsägande bolagens skulder vid tidpunkten för överlåtelsen drogs av från baspriset (i huvudsak handlade det om den av CIL utställda säkerheten plus kapitaliserad ränta). Nettopriset beräknades till 56 494 213 FRF (cirka 8,7 miljoner EUR), det vill säga 153 101 FRF (cirka 23 500 EUR) för två andelar. Överlåtelsen skulle ske senast den 29 februari 2004.

- (30) Banken och CIL var i sin tur bundna av korsvisa åtaganden som innebar att CIL förband sig att förvärva samtliga Bankens andelar till ett pris motsvarande det Banken hade betalat. Senast den 29 februari 2004 skulle den överlåtelse ske som gjorde CIL till Le Levants lagliga ägare.

3. De franska myndigheternas godkännande

- (31) Banken och CIP lämnade in det upplägg som beskrivs i avsnitt 2 till de franska myndigheterna i syfte att få det godkännande som krävs för att beviljas skattelättnader enligt Pons-lagen.

- (32) Genom ett godkännande av den 26 november 1996, beviljat enligt artikel 238 a HA III b och c i CGI, beslutade budgetministern följande:

— De andelsägande bolagen fick justera sitt skatteutfall för det räkenskapsår då de förvärvade sina andelar genom att dra av ett belopp motsvarande deras investeringar (det totala avdragsgilla grundbeloppet fastställdes till 228,5 miljoner FRF, plus eventuella överföringskostnader).

— Bestämmelserna i artikel 156 1^oa i CGI skulle inte tillämpas på underskott som uppstått i samband med köpet av fartyget och fartygets drift (vilket innebar att de andelsägande bolagens andelsägare kunde dra av dessa underskott från sina inkomster).

- (33) I överenskommelsen nämner de franska myndigheterna uttryckligen vissa aspekter av förfarandet och i synnerhet det faktum att CIP och Banken ska "garantera ... innehavarna av andelar i de bolag som bildats för att köpa andelar i fartyget att deras andelar vid utgången av det femte driftsåret återköps till ett värde av 56 756 miljoner franc".
- (34) Godkännandet beviljades på villkor att de andelsägande bolagen behöll sina andelar i bolaget för samägande under fem år från fartygets leverans samt att fartyget under fem år användes för trafik i utomeuropeiska territorier och departement, främst från Saint-Pierre-et-Miquelon. Under samma period skulle andelsägarna behålla sina andelar i de andelsägande bolagen.
- (35) Det framgår för övrigt av ansökan om godkännande att Banken och CIP var medvetna om att den begärda skatteförmånen utgjorde ett statligt stöd enligt artikel 87 i fördraget ⁽¹²⁾. Banken och CIP genomförde emellertid finansieringsplanen trots att det i beslutet om godkännande inte sägs någonting om att anmäla stödet till kommissionen enligt artikel 88 i fördraget och inte heller om dess förenlighet med den gemensamma marknaden.

4. Den nuvarande situationen

- (36) Enligt de uppgifter kommissionen förfogar över har finansieringen av Le Levant genomförts i enlighet med den finansieringsplan som kortfattat beskrivs i avsnitt 2.
- (37) De olika åtaganden om förvärv och försäljning som parterna ingått genom finansieringsplanen uppges ha tillämpats såsom planerat, med följd att CIL i januari 2004 förvärvade samtliga andelar i Le Levant till ett pris av 17 825 989 EUR.
- (38) Kommissionen noterar att ett samägandebolag enligt fransk lag ska upplösas när samtliga andelar i ett fartyg finns samlade hos en ägare. Enligt uppgift upplöstes de

andelsägande bolagen och ströks ur handelsregistret i maj och juli 2004 ⁽¹³⁾.

III. SKÄLEN TILL ATT FÖRFARANDET INLEDDES

- (39) I sina beslut om att inleda förfarandet av den 2 december 1999 och den 6 december 2006 ansåg kommissionen att det förhållande att Pons-lagen var tillämplig på Le Levants finansieringsplan innebar en förmån för de andelsägande bolagens andelsägare (nedan kallade *investerarna*) och för CIL, och att denna förmån medförde att statens skatteintäkter minskade och följaktligen hade beviljats med hjälp av statliga medel. Vad gäller frågan om förmånens selektiva karaktär påpekade kommissionen att Pons-lagens tillämpningsområde var selektivt eftersom lagen endast var tillämplig på investeringar i vissa utomeuropeiska franska departement och territorier. Kommissionen ansåg slutligen att stödet riskerade att snedvrída konkurrensen på marknaden för kryssningsfartyg, en marknad med en omfattande handel mellan medlemsstaterna. Kommissionen konstaterade således att åtgärden i fråga utgjorde statligt stöd.
- (40) När det gällde frågan om huruvida detta stöd var förenligt med den gemensamma marknaden menade kommissionen att stödet inte verkade uppfylla villkoren för utvecklingsstöd enligt artikel 4.7 i direktiv 90/684/EEG. Kommissionen ställde sig tvivlande till om villkoret att fartygets faktiske ägare måste vara bosatt i ett territorium som är berättigat till utvecklingsstöd var uppfyllt, liksom till huruvida stödet verkligen innehöll ett "inslag av utveckling".
- (41) Kommissionen inledde därför det formella granskningsförfarandet.

IV. SYNUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

- (42) Kommissionen har mottagit synpunkter från CIL och företrädare för investerarna, som stöds av Banken.

1. CIL:s synpunkter

- (43) Först och främst ifrågasätter CIL om direktiv 90/684/EEG är tillämpligt. CIL anser att syftet med direktiv 90/684/EEG är att skapa ett regelverk för stöd som skeppsvarv inom gemenskapen direkt eller indirekt kan komma i åtnjutande av. CIL drar härav slutsatsen att nämnda direktiv endast är tillämpligt på stöd till förmån för skeppsvarv. Eftersom kommissionen inte har visat att så är fallet kan den inte utgå från direktiv 90/684/EEG i sin analys.

⁽¹²⁾ Bankens och CIP:s ansökan om godkännande av den 19 augusti 1996 (nedan kallad *ansökan om godkännande*), sidorna 21–22.

⁽¹³⁾ Bortsett från två enmansbolag med begränsat ansvar som av tekniska skäl inte kunnat strykas men som inte bedrivit någon verksamhet sedan den 2 januari 2004.

- (44) CIL ifrågasätter vidare att det är fråga om ett statligt stöd enligt kriterierna i artikel 87.1 i fördraget. När det gäller den förmån CIL påstås ha erhållit i samband med köpet av investerarnas andelar i fartyget, påpekar CIL att man köpte tillbaka fartygsandelarna från de andelsägande bolagen till ett pris av 17 825 989 EUR. Detta pris uppges vara högre än fartygets marknadsvärde, som i juni 2004 värderades till mellan 14,5 och 16,1 miljoner EUR av den välnommerade fartygsmäklaren Barry Rogliano Salles. Priset överstiger också det pris CIL sålde fartyget för i juni 2004 (15 322 581 miljoner EUR). Kommissionens påstående att CIL tilldelats en förmån genom återköp av investerarnas andelar till ett lägre pris är därmed inte med sanningen överensstämmande.
- (45) När det gäller den förmån som driften av Le Levant påstås ha inneburit för CIL, gör CIL tre påpekanden. För det första anser CIL att det inte är korrekt att hävda att bolaget har drivit fartyget, eftersom det i själva verket endast har agerat som förvaltare åt samägandebolaget, som i praktiken har ansvarat för driften av fartyget. CIL anser vidare att kommissionen inte har kunnat visa att stödet har gjort det möjligt att driva Le Levant på gynnsammare villkor än övriga aktörer, med tanke på att kommissionen inte har gjort någon kvantitativ bedömning av den beviljade förmånen.
- (46) När det gäller kriteriet att handeln mellan medlemsstaterna ska påverkas påpekar CIL att Le Levant är ett fartyg med begränsad kapacitet, att det aldrig under de fem första driftsåren har trafikerat gemenskapens vatten, att dess kundkrets under denna period i huvudsak har varit nordamerikansk och därmed hemmahörande utanför gemenskapen, samt slutligen att fartyget saknar europeiska konkurrenter i sin marknadsnisch. CIL ställer sig tvivlande till om det kan hävdas att driften av Le Levant har påverkat handeln mellan medlemsstaterna.
- (47) CIL har för övrigt inte kommit i åtnjutande av stödet i sin egenskap av andelsägare, eftersom bolaget varit etablerat utanför moderlandet Frankrike och därför inte betalat skatt i Frankrike och följaktligen inte heller kunnat göra några skatteavdrag.
- (49) Investeringarna anser vidare att det kompletterande beslutet av den 6 december 2006 är felaktigt och otillräckligt på en rad punkter och att domstolen påpekade motsvarande brister i sin dom av den 22 februari 2006, bland annat i fråga om arten av de ekonomiska förbindelserna mellan investeringarna, Banken och CIL.
- (50) Investeringarna framhåller att de har skrivit under ett anslutningsavtal som förelagts dem av Banken och vars syfte är att de ska omfattas av skattelättnader. De betonar också att de helt saknar kompetens för att bedriva kryssningsverksamhet, eftersom de flesta av dem är högre tjänstemän och utövare av fria yrken (läkare, apotekare, advokater, exekutionstjänstemän, notarier) eller pensionärer. Även om det i formell mening är riktigt att de har varit andelsägare i de andelsägande bolagen har dessa bolag aldrig haft andra tillgångar än andelarna och aldrig varit företag i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget. Investeringarna har aldrig varit ekonomiska aktörer, som står för riskerna i samband med en näringsverksamhet, utan endast tecknat sig för en finansiell produkt kopplad till en minimiavkastning som utlovades av finansieringsplanens marknadsförare. Av detta följer att varken investeringarna, de andelsägande bolagen eller deras gemensamma organ samägandebolaget kunde vara mottagare av statligt stöd, eftersom de inte bedrev någon näringsverksamhet.
- (51) Investeringarna anser vidare att kommissionen har begått ett misstag som har tillämpat direktiv 90/684/EEG på stödet i fråga. De menar att nämnda direktiv endast är tillämpligt på stöd som har gynnat den som bygger ett fartyg (det vill säga ett skeppsvarv), något som kommissionen har uteslutit i det aktuella fallet. I detta sammanhang anser investeringarna för övrigt att kommissionens slutsats bygger på en otillräcklig analys och att en grundligare genomgång av händelserna skulle ha avslöjat att det beviljade stödet faktiskt har medfört en förmån för ett skeppsvarv. När skeppsvarvet, som befann sig i ekonomiska svårigheter, tilldelades kontraktet innebar det nämligen en veritabel syreinjektion. Eftersom fartyget aldrig skulle ha blivit byggt utan den finansieringsplan som möjliggjordes genom Pons-lagen har skatteförmånerna i fråga verkligen medfört en ekonomisk förmån utan krav på motprestation för varvet.

2. Investeringarnas synpunkter

- (48) Investeringarna anser först och främst att det förekommit oegentligheter i samband med kommissionens förfarande. Genom domstolens dom av den 22 februari 2006 blev beslutet om att inleda förfarandet av den 2 december 1999 föråldrat, eftersom det är oupplösligt förbundet med det ogiltigförklarade slutliga beslutet, med följd att kommissionen inte på ett tillfredsställande sätt kunnat komplettera detta genom sitt beslut av den 6 december 2006. För att följa reglerna borde kommissionen ha fattat ett nytt beslut om att inleda förfarandet, och kommissionens kompletterande beslut av den 2 december 2006 ska ses som ett sådant *ex novo*-beslut.

V. KOMMENTARER FRÅN DE FRANSKA MYNDIGHETERNA

- (52) I sina synpunkter påpekar de franska myndigheterna först och främst att det verkliga syftet med Pons-lagen var att hjälpa operatörer i utomeuropeiska departement och territorier att utveckla sin verksamhet för att motverka de särskilda svårigheter de ställs inför. Det rör sig således ingalunda om ett stöd till skeppsbyggnad, och för övrigt har inga direkta stöd till byggnation beviljats inom ramen för detta projekt.

- (53) I detta sammanhang påpekar de franska myndigheterna även att finansieringen av fartyget med hjälp av Pons-lagen visserligen förutsätter en plan för extern finansiering som omfattar investerare som går samman i ett bolag för samägande som ställer fartyget till förfogande för den faktiska operatören, men att dessa investerares roll inskränker sig till att teckna sig för en "nyckelfärdig" finansiell produkt, som ger skattemässiga fördelar och överför stödet till den användare som är stödets faktiska mottagare såtillvida att arrangemanget gör det möjligt för denne användare att i slutänden köpa fartyget på förmånliga villkor. De franska myndigheterna ifrågasätter därmed formellt att investerarna betraktas som mottagare av statligt stöd.
- (54) När det gäller stödets selektiva karaktär ifrågasätter de franska myndigheterna kommissionens argument, som läggs fram för fullständighetens skull, och menar att den drar alltför långtgående slutsatser av att utfärdandet av de godkännanden som krävs för att bevilja skatteförmåner enligt Pons-lagen överlätits åt myndigheternas skönmässiga bedömning. De franska myndigheterna hävdar först och främst att denna aspekt utgör en del av Pons-lagen sådan den har godkänts av kommissionen utan några förbehåll. Vidare är de franska myndigheterna förvånade över att kriterierna för godkännande beskrivs som "vaga", trots att de förtydligas i en administrativ skrivelse och är identiska med kriterierna i de så kallade Paul- och Girardin-lagarna, två statliga stödordningar som i det avseendet godkändes av kommissionen utan förbehåll⁽¹⁴⁾.
- (55) De franska myndigheterna hävdar vidare att stödet inte har gynnat varvsindustrin (och mer specifikt inte det skeppsvarv som har byggt Le Levant), varför direktiv 90/684/EEG inte är tillämpligt.
- (56) Även om stödet ska analyseras utifrån direktiv 90/684/EEG anser de franska myndigheterna att villkoren är uppfyllda för att stödet i fråga ska betraktas som förenligt med utvecklingsstöd enligt artikel 4.7 i nämnda direktiv. De franska myndigheterna anför i det avseendet nedanstående argument.
- (57) När det gäller villkoret att den faktiska ägaren ska vara bosatt i det stödmottagande landet och att det stödmottagande företaget inte får vara ett icke-operativt dotterföretag till ett utländskt företag, hävdar de franska myndigheterna med stöd av den analys som kommissionen gjort i det likartade ärendet "Renaissance"⁽¹⁵⁾ att CIL ska anses vara fartygets faktiska ägare och stödets faktiska mottagare. CIL är etablerat i Wallis-et-Futuna, ett område berättigat till utvecklingsstöd, varför villkoret om hemvist är uppfyllt. Dessutom är CIL inte något icke-operativt dotterföretag eftersom det ansvarar för alla aspekter av fartygets drift.
- (58) När det gäller frågan om "inslaget av utveckling" lämnar de franska myndigheterna följande synpunkter:
- För det första anser de franska myndigheterna att stödet måste analyseras i förhållande till de särskilda förhållandena på Saint-Pierre-et-Miquelon, särskilt ögruppens avsides belägenhet, de svåra driftsförhållandena till följd av klimat och geografiska begränsningar och i synnerhet den ekonomiska och sociala situationen i anslutning till krisen i den monokultur som fisket utgör i ögruppen. De franska myndigheterna betonar i det sammanhanget behovet av diversifiering i form av satsningar på turism för att få igång den lokala ekonomin och hävdar att driften av Le Levant är ett av de få större projekt som kan bidra till en sådan nystart.
 - När det gäller konsekvenserna för sysselsättningen pekar de franska myndigheterna på att 16 personer från Saint-Pierre-et-Miquelon fick anställning ombord på Le Levant under de fem första åren då fartyget var i drift. Utgifterna i ögruppen i samband med fartygets drift beräknas till sammanlagt 3 328 891 EUR för åren 1999–2003. De franska myndigheterna anser att man till detta belopp ska lägga utgifter i andra områden berättigade till utvecklingsstöd i samband med att Le Levant anlöper dessa under sina kryssningar.
- (59) De franska myndigheterna anser slutligen att stödets proportionalitet inte ska anges i absoluta, utan i relativa tal. Stödets effekter måste bedömas i förhållande till ögruppens ekonomi och ekonomiska potential.

⁽¹⁴⁾ I fråga om Paul-lagen hänvisas till kommissionens beslut av den 3 december 2001 (EGT C 30, 2.2.2002, s. 13) och i fråga om Girardin-lagen till kommissionens beslut av den 11 november 2003 (EUT C 16, 22.1.2004, s. 24).

⁽¹⁵⁾ Kommissionens beslut 1999/719/EG av den 30 mars 1999 om det statsstöd som Frankrike planerar att bevilja som utvecklingsbistånd för försäljningen av två kryssningsfartyg byggda vid Chantiers de l'Atlantique för Renaissance Financial som skulle bedriva verksamhet med fartygen i franska Polynesien (EGT L 292, 13.11.1999, s. 23).

VI. DE FRANSKA MYNDIGHETERNAS SVAR PÅ SYN- PUNKTERNA FRÅN BERÖRDA PARTER

- (60) Synpunkterna från andra berörda parter har meddelats de franska myndigheterna, som inte har formulerat några ytterligare kommentarer.

VII. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN

1. Förfarandet

- (61) Först och främst bör investerarnas klagomål om oegentligheter i förfarandet avvisas.
- (62) Kommissionen kan inte dela uppfattningen att domstolens ogiltigförklaring av beslut 2001/882/EG har lett till att beslutet om att inleda förfarandet av den 2 december 1999 blev föråldrat. Det framgår av en fast rättspraxis att ogiltigförklaring av en rättsakt från en gemenskapsinstitution inte nödvändigtvis påverkar de förberedande rättsakternas giltighet ⁽¹⁶⁾.
- (63) Det åligger den institution vars rättsakt har ogiltigförklarats att vidta alla åtgärder som visar sig nödvändiga för att åtgärda de felaktigheter som legat till grund för ogiltigförklaringen, med beaktande av både domslut och domskäl i domen om ogiltigförklaring. I det föreliggande fallet var skälet till att domstolen ogiltigförklarade beslut 2001/882/EG att kommissionen hade åsidosatt rätten till försvar och skyldigheten att motivera sina slutsatser rörande förekomsten av statligt stöd enligt artikel 87.1 i fördraget.
- (64) När det gäller de förberedande rättsakterna till det slutliga beslutet i det aktuella målet åläggs således kommissionen genom domstolens dom att vidta nödvändiga åtgärder för bevisupptagning, för att fullt ut respektera medlemsstatens och berörda parter rätt till försvar. Detta innebär ingalunda att beslutet om att inleda förfarandet av den 2 december 1999 ska anses föråldrat och lämnas utan avseende, såsom investerarna verkar anse. Det räcker att detta beslut ändras och kompletteras i de delar där det uppvisar brister, på ett sådant sätt att de franska myndigheterna och berörda parter på ett lämpligt sätt kan inkomma med synpunkter enligt vad som föreskrivs i artikel 88.2 i fördraget ⁽¹⁷⁾. Det resultatet uppnås tveklöst genom det kompletterande beslutet av den 6 december 2006.

2. Förekomsten av statligt stöd

- (65) Efter det formella granskningsförfarandet och med beaktande av alla argument som de franska myndigheterna och berörda parter lagt fram i detta sammanhang anser kommissionen att de beviljade skattelättnaderna i samband med byggandet och driften av Le Levant utgör

statligt stöd enligt artikel 87.1 i fördraget, enligt vilken "stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, [är] oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna".

- (66) För att en nationell stödåtgärd ska klassas som statligt stöd krävs att följande kumulativa villkor är uppfyllda: 1) åtgärden i fråga ger en förmån med hjälp av statliga medel, 2) förmånen är selektiv, vilket innebär att den gynnar vissa företag eller viss produktion, och 3) åtgärden i fråga snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen och riskerar att påverka handeln mellan medlemsstaterna ⁽¹⁸⁾.
- (67) Det är lämpligt att redogöra för varför det finns skäl att anse att de skatteåtgärder som antogs i samband med byggandet av Le Levant uppfyller dessa villkor.

2.1 Förekomsten av statligt stöd som givits med hjälp av statliga medel

- (68) Bestämmelserna i Pons-lagen som tillämpades på den omtvistade finansieringsplanen utgör ett undantag från den allmänna skattelagen och ger de skattskyldiga den tillämpas på en förmån eftersom den erbjuder möjligheter till större skatteavdrag än vad som normalt är tillåtet. Genom att bevilja denna förmån avstår Frankrike från skatteintäkter, med följd att de statliga medlen minskar. Förmånen ges således med hjälp av statliga medel.
- (69) Den rättsakt genom vilken förmånen beviljas är budgetministerns beslut om godkännande av den 23 november 1996. Enligt detta godkännande får "bolaget för samägande av fartyget Le Levant" dra fördel av artikel 238 a HA III b och c i CGI.

- (70) Samägandebolagets resultat är emellertid skattepliktiga i de andelsägande bolag som tillsammans utgör samägandebolaget, och det är samma företag som berörs av möjligheten att minska sitt skatteutfall med ett belopp motsvarande köpet av andelarna (som beviljats på grundval av artikel 238 a HA I i CGI).

⁽¹⁶⁾ Domstolens dom av den 12 november 1998 i mål C-415/96, *Spanien mot kommissionen*, REG 1998, s. I-6993, punkt 32.

⁽¹⁷⁾ Se i detta sammanhang domstolens dom i ovan nämnda mål C-415/96, i synnerhet punkterna 33 och 34.

⁽¹⁸⁾ Se till exempel domstolens dom av den 10 januari 2006 i mål C-222/04, *Ministero dell'Economia e delle Finanze mot Cassa di Risparmio di Firenze*, REG 2006 s. I-289, punkt 129.

- (71) Undantaget från artikel 156 1^oa i CGI, som beviljats på grundval av artikel 238 a HA III c i CGI, gynnar investerarna vars andelsägande bolag är skattemässigt transparenta vilket innebär att andelsägarna beskattas med inkomstskatt på bolagens vinst. De förmåner som utgår enligt överenskommelsen får därför omedelbara finansiella effekter för investerarna i form av skattebesparingar som möjliggörs genom de avdrag de kan göra tack vare Pons-lagens undantagsordning.
- (72) Det är emellertid värt att notera att dessa skattebesparingar inte har ställs till investerarnas förfogande. Enligt finansieringsplanens villkor, som de franska myndigheterna godtagit genom sitt beslut om godkännande, ska de i stället användas på ett förutbestämt sätt. Enligt villkoren i det investeringsavtal som de har undertecknat är investerarna skyldiga att återinvestera så gott som hela skattebesparingen i samägandebolaget i form av kapitalökningar i sina respektive andelsägande bolag, i syfte att täcka kostnaderna för finansieringen av köpet av Le Levant och driftsförlusterna (se punkt 27).
- (73) För att fastställa vilka som har gynnats av stödet krävs en ingående granskning av de förhållanden som reglerar köpet och driften av Le Levant.
- (74) Först och främst är det värt att erinra om att själva syftet med finansieringsplanen var "att förvärva ett kryssningsfartyg" (19), vilket framgår av den ansökan om godkännande som inlämnades av CIP.
- (75) "CIP förfogar emellertid inte över de finansiella resurser som krävs för att bära kostnaden för köpet av Le Levant inom ramen för en traditionell finansiering (hypotekslån)." CIP erbjuder sig därför att finansiera sitt fartyg "inom ramen för en finansiering som omfattar skattelättnader för investeringar i utomeuropeiska departement och territorier", och som bygger på "en finansieringsplan grundad på bildandet av ett bolag för samägande". För detta syfte ska Banken erbjuda "sina kunder att köpa andelar i samägandebolaget", och "genomföra en notering av bolaget..." (20).
- (76) Det står därför klart att syftet med finansieringsplanen var att ge CIP möjlighet att förvärva ett fartyg som bolaget skulle bli ägare till och att de investerare som rekryterades bland bankens kunder hade till enda uppgift att finansiera detta köp.
- (77) För ändamålet valdes en typ av finansieringsplan som är mycket vanlig i samband med "skattebefriade" investeringar i utomeuropeiska departement och territorier (21) och som bygger på "extern finansiering" där ett företag som vill förvärva viss utrustning men inte förfogar över tillräckliga medel för att själv finansiera köpet vänder sig till externa investerare som förvärvar utrustningen och ställer den till förfogande för operatören, som använder utrustningen och efter den lagstadgade driftstiden blir ägare till den. I finansieringsplaner av denna typ överförs en del av skatteförmånen till köparen, samtidigt som en annan del av förmånen kvarstår hos investeraren, som på så vis försäkras om avkastning på investeringen. Överföringen av förmånen till köparen sker i de flesta fall i form av en hyresnedsättning under driftstiden ("hyresbaserad finansieringsplan").
- (78) Kommissionen har redan analyserat inslaget av statligt stöd i sådana finansieringsplaner för kryssningsfartyg där man utnyttjar Pons-lagens skattelättnader, nämligen i ärendena "Club Med" (22) och "Renaissance" (23). Det senare ärendet är särskilt relevant eftersom det finns stora likheter med finansieringsplanen för Le Levant. I båda dessa fall är det fråga om investerare som befinner sig i en sådan skattemässig situation att de kan dra fördel av skattebefrielsen och som går samman i ett samägandebolag och köper kryssningsfartyg avsedda att under en bestämd tid användas i utomeuropeiska departement och territorier av en köpare (Renaissance respektive CIL) som åtar sig att köpa tillbaka fartyget av investerarna efter driftstidens slut.
- (79) I ärendet "Renaissance" hyrdes fartyget ut till operatören och den skattelättnad som investerarna var berättigade till enligt Pons-lagen överfördes i form av en hyresnedsättning enligt det traditionella upplägget med en hyresbaserad finansieringsplan som beskrivs i punkt 77. De franska myndigheterna har påpekat att detta förfarande möjliggjorde "en överföring av skatteförmånen till operatören". Kommissionen (som i sitt beslut om att inleda förfarandet hade konstaterat att investerarna var "de omedelbara stödmottagarna" och "mottagarna av det kvantifierbara stödet" (24)) konstaterade att "RF [Renaissance] är den faktiska stödmottagaren och att RF kan anses vara den faktiska ägaren, eftersom företaget är skyldigt att köpa fartygen". Kommissionen gjorde således åtskillnad mellan investerarna, de omedelbara stödmottagarna och den "faktiska" stödmottagaren (enligt bestämmelserna om statligt stöd), till vilken skatteförmånerna delvis överfördes i form av en hyra som var låg i förhållande till fartygets marknadsvärde (25).

(19) Ansökan om godkännande, sidan 11.

(20) Ansökan om godkännande, sidorna 11 och 15.

(21) Se informationsrapporten från den franska statens kommitté för finanser, budgetkontroll och räkenskaper angående skattebefrielse i utomeuropeiska departement och territorier (franska senaten, ordinarie sammanträde 2002–2003, rapport nr^o 51, fogat som bilaga till protokollet från sammanträdet den 7 november 2003).

(22) EGT C 279, 25.10.1995, s. 3.

(23) Ovan nämnda beslut 1999/719/EG.

(24) EGT C 307, 7.10.1998, s. 6.

(25) Detta förfarande stöds för övrigt genom kommissionens senare praxis i målet om de så kallade "skattemässigt gynnade ekonomiska intressegrupperingarna": kommissionens beslut 2007/256/EG av den 20 december 2006 om den stödordning som Frankrike har genomfört enligt artikel 39 CA i den allmänna skattelagstiftningen (EUT L 112, 30.4.2007, s. 41), punkterna 101–103.

- (80) I fallet Le Levant överförs skatteförmånerna från investerarna (omedelbara stödmottagare) till CIL genom en annan mekanism. I ärendet "Renaissance" hyrde investerarna fartyg av operatören, medan CIL i det aktuella ärendet endast har formell förfoganderätt till fartyget i sin egenskap av förvaltare av samägandebolaget, som i sin tur är fartygets formella operatör i egen rätt. Det finns därför a priori inte något hyresförhållande som medger att förmånen överförs genom hyresnedsättning.
- (81) Konkret sker överföringen av förmånen till CIL på följande vis.
- (82) Kostnaderna för köpet av fartyget och driftsförlusten leder till underskott i de andelsägande enmansbolagen. Tack vare de skatteförmåner som beviljas enligt Ponslagen kan investerarna dra av dessa underskott från sina övriga inkomster som beskattas med inkomstskatt, och får därigenom en skattebesparing som är en materialisering av deras skatteförmån och som därför utgörs av statliga medel enligt gemenskapsrätten. Investerarna har åtagit sig att använda merparten av dessa skattebesparingar till att täcka underskotten i enmansbolagen, i stället för att behålla dem.
- (83) En investerare med ett normalt lönsamhetstänkande skulle emellertid se till att investeringen (i det här fallet fartyget) blir lönsam och försäkra sig om en avkastning som täcker kostnaderna för köpet och även ger en tillfredsställande vinstmarginal. I scenariot med den hyresbaserade finansieringsplanen i ärendena "Club Med" och "Renaissance" åstadkoms detta genom att köparen betalar hyra (hyran är emellertid förmånlig för köparen eftersom en del av skatteförmånen återgår till honom i form av en i förhållande till marknadspriset låg hyra).
- (84) I ett normalt scenario skulle CIL och inte investeraren ha svarat för dessa kostnader (betalningen av hyran och ansvaret för alla förluster). Enligt den aktuella finansieringsplanen ska emellertid dessa kostnader bäras av enmansbolagen och via mekanismen med betalningsuppsmaningar kompenseras genom skattebesparingar som är statliga medel enligt artikel 87.1 i fördraget. Samtidigt befrias CIL från de driftskostnader för fartyget som man i normala fall skulle ha burit. Av samtliga dessa skäl konstaterar kommissionen att det har skett en överföring av skatteförmånen från investerarna till CIL. Det bör dock påpekas att hela skatteförmånen inte har överförts till CIL. Enligt finansieringsplanens villkor ska nämligen investerarna för egen del behålla skattebesparingen för 2003, som är det sista driftsåret.
- (85) Oberoende av att finansieringsplanen i det här fallet är annorlunda konstruerad ger den upphov till samma effekter som i ärendet "Renaissance". Precis som i fallet med "Renaissance" får CIL komma i åtnjutande av Le Levant omedelbart efter leverans och föregriper därmed sin formella äganderätt till fartyget, som ju träder i kraft först då finansieringsplanen har avslutats. Precis som i ärendet "Renaissance" ställs fartyget till CIL:s förfogande utan att CIL behöver bära de verkliga kostnaderna, eftersom bolaget inte avkrävs någon ekonomisk motprestation. Härigenom minskas de driftskostnader för fartyget som CIL i normala fall skulle ha tvingats bära, vilket innebär en förmån för CIL.
- (86) Att investerarna kostnadsfritt kan ställa fartyget till CIL:s förfogande beror på att de enligt Ponslagen beviljas skatteförmåner som via deras enmansbolag ger dem möjlighet att minska sin beskattningsbara inkomst genom att dra av både inköpspriset för fartyget och förlusterna i enmansbolagen, vilka bland annat inbegriper annuiteter (kapital och ränta) på det lån som Banken beviljat för köpet av andelar. I det belopp som enmansbolagen får dra av ingår deras respektive andelar av rörelseresultatet för Le Levant inom de begränsningar som garanteras av CIL.
- (87) Syftet med finansieringsplanen och förfarandet att låta investerarna täcka finansieringskostnaderna och åtminstone en del av driftskostnaderna för Le Levant med hjälp av mekanismen med obligatoriska betalningsuppsmaningar till förmån för enmansbolagen är att CIL ska kunna dra fördel av Ponslagens skatteförmåner. Upplägget med en överföring av stödet angavs som ett villkor i ansökan om godkännande och godkändes som sådant av de franska myndigheterna. Överföringen av medel från investerarna till samägandebolaget innebär att CIL:s drift av Le Levant subventioneras. Utan detta förfarande skulle CIL inte kunna driva fartyget på ett ekonomiskt lönsamt sätt.
- (88) För investerarna materialiseras finansieringsplanens avkastning när finansieringsåtgärden avslutas, genom att deras andelar återköps och genom att de får behålla skattebesparingen för driftstidens sista år 2003 för egen del (utan någon obligatorisk betalningsuppsmaning).
- (89) Härigenom sker en omfördelning av det statliga stödet (i form av skattebesparingen för investerarna) mellan CIL, som övertar i stort sett hela stödet, och investerarna. Den del av förmånen som återgår till CIL utgörs av ett belopp motsvarande de betalningsuppsmaningar investerarna har besvarat till förmån för enmansbolagen.
- (90) CIL:s synpunkter att kommissionen inte har kunnat visa att stödet gjort det möjligt att driva Le Levant på mer gynnsamma villkor än andra operatörer kan därför inte beaktas.

(91) När det gäller priset för försäljningen av Le Levant till CIL i januari 2004 förefaller det mot bakgrund av de uppgifter kommissionen förfogar över inte som om det i försäljningspriset funnits en bidragsdel som gynnat CIL. Enligt CIL fastställde en oberoende skeppsmäklare ett försäljningspris som översteg fartygets marknadsvärde. Kommissionen förfogar inte över någon annan information som motsäger dessa uppgifter.

2.2 Frågan om huruvida mottagare av statliga medel kan kallas "företag"

(92) Ett ytterligare kriterium på statligt stöd är att förmånen ska gynna vissa företag (eller viss produktion). Begreppet företag i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget omfattar varje enhet som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett enhetens rättsliga form och oavsett hur den finansieras. Ekonomisk verksamhet utgörs av all verksamhet som består i att erbjuda varor eller tjänster på en viss marknad ⁽²⁶⁾.

(93) Europeiska gemenskapernas domstol anser i gengäld i målet *Cassa di Risparmio*, där domstolen fastställde skillnaden mellan "en aktör [...] i direkt kontakt med marknaden [...] [och] en annan enhet [som] indirekt kontrollerar aktören inom ramen för den ekonomiska helhet som de bildar tillsammans", att det inte är "tillräckligt att endast inneha andelar, inte ens ett kontrollerande innehav, för att den enhet som innehar andelarna skall anses bedriva ekonomisk verksamhet, när detta innehav endast föranleder ett utövande av en aktieägares eller delägars rättigheter såsom, som i förevarande fall, erhållande av utdelningar, vilka endast utgör avkastning från en tillgång" ⁽²⁷⁾.

(94) Bortsett från de rättsliga formerna framgår det således av rättspraxis att det är nödvändigt att utgå från en analys av de ekonomiska förhållandena i det specifika fallet för att fastställa om en enhet ska kallas företag. För att avgöra om CIL och investerarna är företag måste man därför analysera de ekonomiska förhållandena i finansieringsmekanismen för att fastställa på vilket sätt den ekonomiska verksamhet som består i att driva Le Levant som kryssningsfartyg faktiskt bedrivs.

(95) Det bör först och främst påpekas att det enligt finansieringsplanens formella villkor är investerarna som anges som fartygets självständiga ägare och operatörer, via sina i samägandebolaget sammanslagna enmansbolag, medan CIL:s roll inskränker sig till att förvalta fartyget "för sam-

ägandebolagets räkning och på deras risk" ⁽²⁸⁾. Det är självklart fullt tänkbart att en ägare och operatör överlåter det dagliga förvaltningsarbetet för sin ekonomiska verksamhet till en förvaltare, utan att ägaren för den skull kan undgå att kallas företag enligt bestämmelserna om statligt stöd, dock under förutsättning att han uppfyller de avgörande kriterier som har lagts fast genom rättspraxis, nämligen att han ska vara delaktig i en verksamhet som består i att erbjuda varor eller tjänster på en marknad och som inte inskränker sig till enbart innehav av andelar och erhållande av utdelning.

(96) I det aktuella fallet påpekar kommissionen att varje investerare enligt samägandebolagets stadgar ska utöva sina rättigheter över fartyget via sina andelar, och att dessa rättigheter endast kan utövas kollektivt (varje andel ger också rätt till en proportionell andel av intäkterna från driften). Investerarna utövar sina rättigheter i samband med samägandebolagets bolagsstämma, där varje andelsägare har en röstandel i förhållande till sin andel av samägandebolaget. I det avseendet är investerarnas situation jämförbar med en aktieägares eller delägars.

(97) Investerarna deltar dessutom inte aktivt i Le Levants ekonomiska verksamhet, som helt har överlåtits åt CIL. Det framgår nämligen av förvaltningsuppdraget att CIL ansvarar för samtliga aspekter av fartygets drift och har givits alla nödvändiga befogenheter, vilket innebär att ingen inblandning i driften från investerarnas sida kan komma i fråga. Sålunda gäller följande:

— CIL ansvarar för upprustning, underhåll, drift och teknisk och kommersiell förvaltning av fartyget.

— CIL organiserar förvaltningen av hotell- och restaurangverksamhet, anlöpningar och resrutten. CIL ansvarar för administrationen av hamnavgifter, lotsning, och så vidare. I ett vidare perspektiv ska bolaget driva fartyget på bästa sätt utifrån de ekonomiska förutsättningarna och "har befogenhet att ingå alla slags fraktaftal, och mer generellt att genomföra alla slags affärsmässiga transaktioner" (artikel 3.1 i förvaltningsuppdraget). Härigenom har samägandebolaget i praktiken gett CIL en blankofullmakt vad avser själva kärnan i näringsverksamheten i fråga, nämligen utbudet av kryssningsresor på fartyget Le Levant.

⁽²⁶⁾ Se exempelvis ovan nämnda dom i målet *Cassa di Risparmio*, punkterna 107 och 108.

⁽²⁷⁾ Ovan nämnda dom i målet *Cassa di Risparmio*, punkterna 109–114.

⁽²⁸⁾ Förvaltningsuppdraget för bolaget för samägande av fartyget Le Levant, bilaga 4 i de handlingar som inlämnats till börstransaktionskommissionen (nedan kallat *förvaltningsuppdraget*).

- "Förvaltaren ska gentemot tredje man åtnjuta mycket långtgående befogenheter vad avser förvaltningen av samägandebolagets utrustning och verksamhet och får vidta alla administrativa åtgärder, inbegripet sådana som rör skrotning av fartyget, dock inte förfoganderätten över egendom" (artikel 6 i förvaltningsuppdraget). Samägandebolaget ger därmed CIL en i det närmaste obegränsad självständighet som innebär att CIL till och med på eget initiativ och utan att samråda med investerarna kan genomföra en skrotning av fartyget, det vill säga upphöra med driften.
- Enligt artikel 6 i förvaltningsuppdraget ska förvaltaren "för samägandebolagets räkning säkerställa eller låta säkerställa bland annat följande åtgärder: rekrytering och förvaltning av personal, organisation av arbetet ombord [...]. De befogenheter som härigenom utgår till förvaltaren är mycket långtgående, för att förvaltaren ska kunna sköta förvaltningen av samägandebolaget så smidigt som möjligt."
- (98) Att investerarna inte är engagerade i driften är inte följden av ett affärsmässigt övervägande som investerarna fritt kan ompröva, utan en konsekvens av själva finansieringsmekanismen. Enligt de andelsägande bolagens investeringsavtal ska nämligen varje bolag ledas av två medförvaltare som i själva verket är tjänstemän i Banken. Alla praktiska aspekter av bildandet och driften av de andelsägande bolagen sköts av dessa förvaltare eller av personer som utnämns av Banken, och vid samägandebolagets bolagsstämma (där investerarna i teorin skulle kunna utöva sina rättigheter över fartyget och dess drift) företräds de andelsägande bolagen inte av sina andelsägare utan av förvaltarna. En investerare kan inte utse andra förvaltare, eller ens själv leda sitt enmansbolag, med mindre än att han avstår från den av banken utfärdade "återköpsgarantin för andelar" som utgör en garanti för att investeringen ger avkastning. Vad gäller valet av förvaltare för samägandebolaget och förvaltningsuppdragets villkor anges CIL som förvaltare i samägandebolagets stadgar (som författats av Banken och CIP) och kan i praktiken endast fråntas sitt uppdrag i händelse av allvarliga brister eller svekfullt förfarande. Kommissionen konstaterar därför att det inte finns något i finansieringsmekanismen som medger att samägandebolaget blandar sig i själva driften av Le Levant som kryssningsfartyg, det vill säga den kommersiella verksamheten, som CIL ensam är ansvarig för. Det kan sammanfattningsvis konstateras att investerarna har skrivit under ett i förväg formulerat standardavtal vars villkor de inte har kunnat påverka.
- (99) Slutligen är det viktigt att konstatera att den ekonomiska risken i samband med drift av viss utrustning i normala fall ligger hos ägaren i förhållandet mellan en ägare/operatör och dennes förvaltare, eftersom förvaltaren får ersättning för sina tjänster och inte är intresserad av rörelseresultatet. I fallet med Le Levant garanterades investerarna avkastning av projektets marknadsförare och står inte för de verkliga riskerna i anslutning till Le Levants rörelseresultat. För dessa risker svarar i praktiken CIL, som trots att bolaget endast förfogar över två av samägandebolagets 740 andelar har gått med på att ta på sig hela ansvaret för alla ytterligare driftsförluster i förhållande till det förväntade rörelseresultatet under perioden 1996–2003. Kommissionen konstaterar att denna riskfördelning i normala fall inte skulle förekomma i förhållandet mellan operatör och förvaltare och att det visar att CIL ensam ansvarar för den ekonomiska verksamheten.
- (100) Det är därför rimligt att Le Levant-projektet inte presenterades som ett erbjudande om att delta i organiserandet och saluföringen av kryssningsresor på Le Levant för potentiella investerare, utan som "en lönsam investering, som är riskfri och bekymmersfri vad gäller förvaltningen" ⁽²⁹⁾. Det är också betecknande för det verkliga förhållandet mellan CIL och investerarna att "CIP via sitt dotterbolag CIL" kallas "skeppsredare och förvaltare av samägandebolaget" ⁽³⁰⁾.
- (101) Denna organisation ger en klar bild av syftet med finansieringsåtgärden, nämligen att CIL ska kunna köpa ett fartyg och investerarna begränsa sin insats till finansieringen av fartyget, utan att de är behöriga att medverka i driften. Det faktum att investerarna via sina bolag är fartygets formella ägare motiveras enbart av skattetekniska skäl i anslutning till finansieringsplanen och är på intet vis ett uttryck för att de har något faktiskt inflytande över den kommersiella driften av fartyget.
- (102) Investerarnas verksamhet inskränker sig till att de köper andelar i utsikt om avkastning, utan att få något faktiskt inflytande över Le Levants drift. I gengäld garanteras CIL, som formellt endast är förvaltare, att bolaget när finansieringsplanen avslutas ska få exklusiv äganderätt till fartyget till ett pris vars beräkningsgrund har fastställts på förhand och får (i förhållande till investerarna) fritt besluta villkoren för driften, i väntan på att bolagets rättigheter över fartyget formellt fastställs i ett rättsligt förfarande. I allt som rör den kommersiella driften av Le Levant agerar CIL således som fartygets faktiska ägare.
- (103) När det gäller driften av Le Levant kan endast CIL kallas företag i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget. Eftersom investerarna inte är företag i den mening, utgör inte de förmåner de genom Le Levants finansieringsplan har tilldelats med hjälp av statligt stöd något statligt stöd.

⁽²⁹⁾ Ur broschyren "Bli andelsägare i kryssningsfartyget *Le Levant*", som ingår i den dokumentation som har överlämnats till COB.

⁽³⁰⁾ Idem. Enligt fransk sjöfartsrätt medför inte det faktum att någon är delägare i ett fartyg att denne per automatik benämns skeppsredare. Det medför endast ett antagande, som kan bekräftas eller motbevisas mot bakgrund av de förvaltningsåtgärder som vidtas för fartyget i fråga, i syfte att via dessa åtgärder (utnämning av kapten, ansvar för förvaltningen av fartyget till sjöss och/eller den kommersiella förvaltningen) fastställa vem som är fartygets operatör (den ändrade lagen nr 69–8 av den 3 januari 1969 om rederiverksamhet och försäljning av fartyg, artiklarna 1–2).

(104) När det gäller ställningen som skeppsvarv konstaterar kommissionen att de berörda parternas synpunkter inte innehåller några bevis för att skeppsvarvet har fått förmåner som finansierats med hjälp av statliga medel. I det formella granskningsförfarandet har det alltså inte framkommit några uppgifter som visar att skeppsvarvet kan betraktas som stödmottagare.

2.3 Åtgärdens selektiva karaktär

(105) En statlig åtgärds specifika, eller selektiva, karaktär utgör ett av kriterierna för begreppet statligt stöd enligt artikel 87.1 i fördraget. Det är därför viktigt att undersöka om skatteåtgärden i fråga medför förmåner som endast gynnar vissa företag eller verksamhetsområden, eller inte⁽³¹⁾.

(106) För att en skatteåtgärd ska kunna betecknas som statligt stöd ska de stödmottagande företagen i princip tillhöra en grupp som är väl avgränsad genom den rättsliga eller faktiska tillämpningen av det kriterium som fastställs i bestämmelsen i fråga⁽³²⁾. I det aktuella fallet räcker det att konstatera att den granskade åtgärden skett med stöd av Pons-lagen, en skatteordning som endast omfattar investeringar i vissa utomeuropeiska franska departement och territorier och att kommissionen redan har fastslagit att den har selektiv karaktär i sitt beslut av den 27 januari 1993 om att inte resa några invändningar mot den statliga stödordning som inrättades genom Pons-lagen⁽³³⁾.

(107) Kommissionen anser att det är tillräckligt väl belagt att åtgärden i fråga har selektiv karaktär på grund av att den genomförts i enlighet med den selektiva stödordningen i Pons-lagen och att det därför inte är nödvändigt att ta ställning till i vilken utsträckning de franska myndigheterna tillätits att göra en skönsmässig bedömning när de beviljat det godkännande som föreskrivs enligt artikel 238 a HA III b i CGI, en aspekt som kommissionen endast har behandlat för fullständighetens skull.

2.4 Kriterierna som rör handeln mellan medlemsstaterna och snedvridning av konkurrensen

(108) De franska myndigheterna och CIL har hävdat att Le Levant var i drift från Saint-Pierre-et-Miquelon, det vill säga på en mycket begränsad marknad där inga andra kryssningsbolag var verksamma. CIL har också åberopat att Le Levant hade liten kapacitet och att fartygets kryss-

ningar i första hand var riktade sig mot en nordamerikansk målgrupp. Av dessa skäl ifrågasätter de franska myndigheterna och CIL att den förmån som CIL har beviljats haft en snedvridande effekt på konkurrensen och påverkat handeln mellan medlemsstaterna.

(109) Det är värt att påminna om att stöd som syftar till att befria ett företag från kostnader som det i normala fall skulle ha tvingats bära i sin löpande förvaltning eller normala verksamhet i princip snedvrider konkurrensvillkoren⁽³⁴⁾. Det har bedömts att allt stöd som beviljas ett företag som bedriver verksamhet på en gemenskapsmarknad riskerar att leda till snedvridningar av konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna⁽³⁵⁾.

(110) Kommissionen anser att det inte är korrekt att betrakta kryssningsresor från Saint-Pierre-et-Miquelon som en avgränsad marknad. Det är troligt att en konsument som överväger att göra en kryssningsresa i detta område är beredd att överväga kryssningsresor till andra resmål eller från andra hamnar och att dennes val är beroende av en rad faktorer, däribland priset, som riskerar att påverkas av den granskade åtgärden. Kryssningsresor tillhör således en större marknad och i den mån de aktuella skatteförmånerna befriar CIL från kostnader som bolaget i normala fall skulle få bära för att finansiera sin ekonomiska verksamhet, riskerar stödet att leda till en snedvridning av konkurrensen på denna marknad.

(111) När det gäller frågan om huruvida handeln mellan medlemsstaterna påverkas, har kommissionen noterat att Le Levants kryssningar i första hand riktade sig mot den nordamerikanska marknaden och att CIL för detta ändamål samarbetade med en amerikansk resebyrå som skötte marknadsföringen och försäljningen av resorna. Kommissionen konstaterar dock att det inte kan uteslutas att stödet har snedvridit konkurrensen även i de fall då stödmottagaren exporterar så gott som hela sin produktion till länder utanför gemenskapen⁽³⁶⁾. Dessutom förefaller det som om det har förekommit viss marknadsföring av kryssningsresor i Europa.

(112) Åtgärden i fråga riskerar därför att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

⁽³¹⁾ Se exempelvis domstolens domar av den 26 september 1996 i mål C-241/94, *Frankrike mot kommissionen*, REG 1996, s. I-4551, och av den 1 december 1998 i mål C-200/97, *Ecotrade mot Altiforni e Ferriere di Servola*, REG 1998, s. I-7907.

⁽³²⁾ Se i detta sammanhang domstolens dom i mål T-308/00, *Salzgitter mot kommissionen*, REG 2004, s. II-1933, punkt 38.

⁽³³⁾ Se skäl 10.

⁽³⁴⁾ Se domen av den 19 september 2000 i mål C-156/98, *Tyskland mot kommissionen*, REG s. I-6857, punkt 30, och ovan nämnda rättspraxis.

⁽³⁵⁾ Se bland annat domstolens dom av den 17 september 1980 i mål 730/79, *Philip Morris mot kommissionen*, REG 1979, s. 2671, punkterna 11–12.

⁽³⁶⁾ Domstolens dom av den 21 mars 1990 i mål C-142/87, *Belgien mot kommissionen*, REG 1990, s. I-959, punkt 35.

2.5 Stödnivå

- (113) Kommissionen anser att stödet omfattar samtliga de skattebesparingar som investerarna har överfört till sina andelsägande bolag i form av de kapitalökningar de åtog sig att genomföra i samband med att de undertecknade finansieringsplanen för fartyget Le Levant.
- (114) De franska myndigheterna har förklarat att de inte kan ange skattebesparingarna i siffror utan att göra en individuell granskning av varje investerares skattemässiga situation.
- (115) Kommissionen anser sig under alla omständigheter inte behöva ange exakt stödbelopp, utan endast förklara vad man grundar sig på i sina beräkningar. Utan att det påverkar beräkningen av det totala stödbeloppet påpekar kommissionen dock att de skattebesparingar som genomförs tack vare möjligheten att dra av inköpspriset för fartyget enligt Bankens uppskattningar, som grundar sig på en beskrivning av en "typisk investerare"⁽³⁷⁾, möjliggör kapitalökningar på 278 506 FRF per två andelar, det vill säga totalt 102 490 200 FRF för de 738 andelar som har sålts till investerarna, vilket motsvarar en stödintensitet på cirka 44,8 procent i förhållande till fartygets pris.

3. Stödets förenlighet med den gemensamma marknaden

Tillämplig lagstiftning

- (116) Eftersom kommissionen har konstaterat att den aktuella åtgärden utgör ett statligt stöd enligt artikel 87.1 i fördraget är det lämpligt att undersöka om det är förenligt med den gemensamma marknaden. Kommissionen angav i sina beslut om att inleda förfarandet att den ansåg att stödet borde analyseras mot bakgrund av direktiv 90/684/EEG, och med tanke på stödets syfte i synnerhet artikel 4.7 i detta direktiv⁽³⁸⁾. Det lämpliga i denna rättsliga grund har ifrågasatts av de franska myndigheterna och berörda parter, av de skäl som åberopas i stycke IV och V. Först och främst bör därför valet av rättslig grund motiveras.
- (117) I kommissionens beslut av den 27 januari 1993 om att inte resa invändningar i fråga om statligt stöd enligt Pons-lagen angavs uttryckligen att "tillämpningen av stödåtgärderna i fråga omfattas av gemenskapsrättens

regler och bestämmelser i fråga om (...) vissa verksamhetsområden inom industrin ...". Följaktligen omfattar inte beslutet den granskade stödåtgärden eftersom den faller under tillämpningsområdet för direktiv 90/684/EEG.

- (118) Frankrike och berörda parter intygar att direktiv 90/684/EEG endast är tillämpligt på stöd som gynnar en skeppsbyggare och eftersom kommissionen inte har funnit att skeppsvarvet som byggde Le Levant har tilldelats någon förmån är direktiv 90/684/EEG inte tillämpligt i detta ärende. Kommissionen kan inte instämma i detta resonemang. Det framgår i själva verket av formuleringen i artikel 3.1 i direktiv 90/684/EEG att direktivet är tillämpligt på "alla former av stöd till redare eller tredje man som beviljas som stöd för ny- eller ombyggnad av fartyg". Det är således inte i första hand stödmottagarens egenskaper, utan snarare stödets syfte som avgör om direktiv 90/684/EEG ska tillämpas. Direktivet behandlar stöd till "varvsindustrin", och inte enskilda skeppsbyggare. Denna tolkning stöds av domstolens rättspraxis. Till svar på argumentet att endast stöd som finns tillgängliga för fartygsproduktion och inte för fartygens drift ska beaktas inom ramen för direktiv 90/684/EEG har domstolen bedömt att bestämmelserna är tillämpliga "inte bara på alla former av produktionsstöd som direkt beviljas skeppsvarv, utan också på de stöd som avses i artikel 3.2, då denna bestämmelse omfattar samtliga former av stöd som beviljas redare eller tredje man när dessa stöd verkligen används till nybyggnad eller ombyggnad av fartyg på gemenskapens skeppsvarv"⁽³⁹⁾.

- (119) Kommissionen bekräftar följaktligen att stödets förenlighet med den gemensamma marknaden måste bedömas mot bakgrund av direktiv 90/684/EEG.

Analys av stödets förenlighet med den gemensamma marknaden

- (120) Enligt artikel 4.7 i direktiv 90/684/EEG kan stöd för ny- eller ombyggnad av fartyg betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden när detta stöd beviljas som utvecklingsbistånd till ett utvecklingsland om det uppfyller de villkor som OECD:s arbetsgrupp nr 6 har fastställt på detta område i sitt avtal om tolkningen av artiklarna 6, 7 och 8 i OECD:s överenskommelse om exportkrediter för fartyg eller om det är i överensstämmelse med senare kompletteringar eller ändringar till ovan nämnda avtal (nedan kallade *OECD-villkoren*).

⁽³⁷⁾ Se det kompletterande beslutet av den 6 december 2006, punkt 72.

⁽³⁸⁾ Direktiv 90/684/EEG upphörde att gälla den 31 december 1997. Direktivet är ändå fortsatt relevant för att analysera det aktuella ärendet med tanke på att bestämmelserna i det var i kraft vid den tidpunkt då stödet beviljades, i enlighet med kommissionens tillkännagivande om vilka regler som är tillämpliga för att avgöra om ett statligt stöd är olagligt (EGT C 119, 22.5.2002, s. 22).

⁽³⁹⁾ Domstolens dom av den 18 maj 1993 i de förenade målen C-356/90 och C-180/91, *Belgien mot kommissionen*, REG 1993, s. I-2323, punkt 14.

- (121) Såsom kommissionen har informerat medlemsstaterna i sin skrivelse SG (89) D/311 av den 3 januari 1989 ska projekt som rör utvecklingsbistånd uppfylla följande OECD-villkor:
- Fartygen får inte segla under bekvämlighetsflagg.
 - Om stödet inte kan kategoriseras som statligt utvecklingsbistånd enligt OECD:s regler måste stödgivaren intyga att stödet ges i enlighet med en mellanstatlig överenskommelse.
 - Stödgivaren måste kunna lämna lämpliga garantier för att den faktiska ägaren är bosatt i det stödmottagande landet och att det stödmottagande företaget inte är ett icke-operativt dotterbolag till ett utländskt företag (till de länder som kan få stöd räknas inte bara de länder som klassas som utvecklingsländer av OCDE, utan även samtliga utomeuropeiska länder och territorier som hör till Europeiska unionen, däribland de utomeuropeiska franska departementen och territorierna).
 - Stödmottagaren ska åta sig att inte sälja fartyget utan de statliga myndigheternas medgivande.
- (122) Dessutom måste det beviljade stödet omfatta en bidragsdel på minst 25 procent.
- (123) Såsom redan har påpekats måste kommissionen också försäkra sig om att projektet verkligen innehåller ett "inslag av utveckling". Domstolen har nämligen bedömt att kommissionen är skyldig att göra en separat granskning av "inslaget av utveckling" i ett projekt och av att OECD-villkoren är uppfyllda⁽⁴⁰⁾. Kommissionen ska alltså för att kunna göra sin bedömning kontrollera att projekten verkligen uppfyller ett utvecklingsmål och att det inte är genomförbart utan stöd (dvs. att stödet är nödvändigt).
- (124) Såsom kommissionen har angivit i sina beslut om att inleda förfarandet uppfyller stödåtgärden i fråga OECD-villkoren, och det av följande skäl:
- Le Levant seglar under fransk flagg. Villkoret att fartyget inte får segla under bekvämlighetsflagg är därmed uppfyllt.
 - Saint-Pierre-et-Miquelon finns med på den lista över länder som kan beviljas utvecklingsstöd som bifogats kommissionens skrivelse SG (89) D/311 till medlemsstaterna.
 - Kommissionen noterar att CIL enligt villkoren i finansieringsplanen ska bli ensam ägare till fartyget och fram till dess använda fartyget i sin kommersiella verksamhet som en faktisk ägare. När det gäller villkoret om ägarens hemvist, anser kommissionen att det finns skäl att betrakta CIL som den faktiska ägaren till Le Levant⁽⁴¹⁾. CIL är hemmahörande i Wallis-et-Futuna. Denna ögrupp är inte stödmottagare (det är i stället Saint-Pierre-et-Miquelon). Med tanke på att båda ögrupperna finns med på kommissionens lista över länder som kan beviljas utvecklingsstöd har kommissionen inga invändningar i detta hänseende. Dessutom förefaller CIL inte vara ett icke-operativt dotterbolag till ett utländskt företag.
 - Fartyget kan inte säljas vidare utan tillstånd från de franska myndigheterna, eftersom stödet har beviljats på villkor att CIL faktiskt använder fartyget under minst fem år med ankomst och avgång i huvudsak från Saint-Pierre-et-Miquelon.
 - Stödentensiteten är högre än 25 procent (se punkt 115).
- (125) Kommissionen måste också undersöka om det finns ett "inslag av utveckling", det vill säga försäkra sig om att stödet kan förväntas bidra till utvecklingen i det stödmottagande området. Vid en sådan analys måste särskilda förhållanden och behov i området i fråga beaktas. I det avseendet har de franska myndigheterna betonat att den ekonomiska situationen på Saint-Pierre-et-Miquelon var mycket ansträngd vid den tidpunkt då stödet beviljades. Ögruppen var tidigare beroende av det industriella fisket. När denna industri 1993 plötsligt kollapsade totalt, till följd av den för Frankrike ogynnsamma lösningen av en tvist med Kanada om fiskerättigheter och ett kanadensiskt moratorium för torskfiske, uppstod ett akut behov av ekonomisk omställning i området. Eftersom ögruppens blygsamma storlek och befolkning och dess relativa isolering och snäva ekonomi avsevärt begränsade möjligheterna till en sådan omställning, verkade en diversifiering med hjälp av turismen där man tog till vara den orörda naturen i området och närheten till den nordamerikanska kontinenten vara det mest intressanta alternativet. Med tanke på att Saint-Pierre-et-Miquelon inte kunde erbjuda långtidsturism föreföll det rimligt att försöka utveckla ögruppen som kryssningshamn.

⁽⁴⁰⁾ Domstolens dom av den 5 oktober 1994 i mål C-400/92, *Tyskland mot kommissionen*, REG 1994, s. I-4701.

⁽⁴¹⁾ Denna analys överensstämmer med den som gjordes i det ovan nämnda målet "Renaissance".

- (126) I de synpunkter som lämnades in till följd av beslutet om att inleda förfarandet av den 2 december 1999 hävdade de franska myndigheterna att driften av Le Levant kunde bidra till utvecklingen på Saint-Pierre-et-Miquelon, framför allt genom att skapa arbetstillfällen och genom att verksamheten skulle generera inkomster på ögruppen.
- (127) I sitt beslut 2001/882/EG konstaterade emellertid kommissionen att det inte fanns något "inslag av utveckling" ⁽⁴²⁾. Denna bedömning grundar sig framför allt på följande slutsatser angående stödets ekonomiska effekter:
- Kommissionen ansåg mot bakgrund av de uppgifter den då förfogade över att de ekonomiska effekterna av att driva Le Levant kunde beräknas till 5,52 miljoner FRF för perioden 1999–2001, motsvarande cirka 0,84 miljoner EUR.
 - När det gäller skapandet av direkta arbetstillfällen bedömde kommissionen att åtgärden inte hade haft någon påvisbar effekt eftersom de franska myndigheterna endast redovisat att "fyra f.d. fiskare från ögruppen har utbildats för att arbeta på fartyget".
 - När det gäller effekterna för utvecklingen av ögruppens infrastruktur och indirekta effekter i samband med tillkomsten av andra operatörer på kryssningsmarknaden konstaterade kommissionen att de franska myndigheternas påstådda effekter inte hade kvantifierats och att det därför inte var nödvändigt att beakta dem i bedömningen av stödet till Le Levant.
- (128) Dessa slutsatser grundade sig naturligtvis på de uppgifter kommissionen förfogade över vid tidpunkten för beslutet. Såsom tydligt framgår av domstolens dom till följd av talan om ogiltigförklaring i ovan nämnda mål C-394/01 ⁽⁴³⁾, kunde kommissionen bara grunda sitt beslut på de uppgifter den hade tillgång till i samband med det formella granskningsförfarande som inleddes genom kommissionens beslut av den 2 december 1999, med följd att vissa uppgifter som de franska myndigheterna presenterade först i förfarandet vid domstolen inte beaktades.
- (129) I de synpunkter som myndigheterna lämnade in efter kommissionens kompletterande beslut av den 6 december 2006 lämnade de franska myndigheterna och berörda parter uppgifter som kommissionen inte förfogade över när den antog beslut 2001/882/EG och som ger en helt annorlunda bild av de ekonomiska effekterna av Le Levants drift.
- (130) När det gäller sysselsättningen framgår det av de franska myndigheternas synpunkter att minst 14 personer från Saint-Pierre-et-Miquelon anställdes ombord på Le Levant från 1999 och fram till den 25 juli 2001. Utöver dessa anställningar till sjöss anställdes personal på land i samband med att lokala leverantörer av varor och tjänster anlätades. De franska myndigheterna beräknar att driften av Le Levant genererade minst 10 arbetstillfällen på land från 1999 och fram till den 25 juli 2001 ⁽⁴⁴⁾.
- (131) Enligt samma uppgifter från de franska myndigheterna genererade användningen av Le Levant 1,66 miljoner EUR i direkta utgifter på Saint-Pierre-et-Miquelon (i samband med proviantering av fartyget, passagerartransporter, etc.) under perioden 1999–2001 ⁽⁴⁵⁾.
- (132) I motsats till de uppgifter kommissionen förfogade över 2001 kan det alltså utifrån dessa uppgifter konstateras en kvantifierbar effekt i form av skapade arbetstillfällen. Effekten kan inte anses vara försumbar med tanke på den snäva arbetsmarknaden inom territoriet eller när man ställer den i relation till antalet arbetssökande (409 personer år 1999) ⁽⁴⁶⁾. Det framgår också av uppgifterna att de direkta utgifterna på Saint-Pierre-et-Miquelon i samband med driften av Le Levant är ungefär dubbelt så höga som de belopp kommissionen angivit i motiveringen till sitt beslut 2001/882/EG ⁽⁴⁷⁾.
- ⁽⁴⁴⁾ Enligt de franska myndigheterna anställdes mellan 14 och 16 personer från Saint-Pierre-et-Miquelon ombord under de fem första åren då "Le Levant" var i drift, det vill säga 1999–2003. Under samma period genererade användningen av "Le Levant" 11–12 arbetstillfällen på land. Av rättssäkerhetsskäl kommer kommissionen emellertid i detta beslut endast att beakta uppgifter avseende perioden som föregår beslut 2001/882/EG. Kommissionen kommer likaså endast att beakta det lägsta angivna antalet arbetstillfällen.
- ⁽⁴⁵⁾ Perioden omfattar hela år 2001. Upplysningsvis kan det noteras att de franska myndigheterna beräknar utgifterna som direkt genereras av Le Levant för 2002 och 2003 till 1,66 miljoner EUR per år, vilket motsvarar 3,4 miljoner EUR för Le Levants första femårsperiod i drift.
- ⁽⁴⁶⁾ Antal arbetssökande den 31 december 1999 (rapporten "Saint-Pierre-et-Miquelon 1999" från Institut d'émission des départements d'outremer).
- ⁽⁴⁷⁾ För perioden 1999–2001 uppgick de till cirka 1,66 miljoner EUR, att jämföra med kommissionens beräknade belopp på cirka 0,84 miljoner EUR (5,52 miljoner FRF) i beslut 2001/882/EG.

⁽⁴²⁾ Beslut 2001/882/EG, punkt 33.

⁽⁴³⁾ Se fotnot nr 5.

(133) Utifrån dessa nya uppgifter kan det konstateras att stödet till Le Levant har genererat ekonomiska effekter som förvisso är begränsade, men som likafullt kan bidra till den ekonomiska utvecklingen på Saint-Pierre-et-Miquelon.

(134) De franska myndigheterna har också hävdad att stödet mer generellt kunde bidra till utvecklingen på Saint-Pierre-et-Miquelon och stimulera en nödvändig diversifiering av ögruppens ekonomi. I det avseendet har kommissionen genom granskningsförfarandet kunnat konstatera att Saint-Pierre-et-Miquelons ekonomi fram till 1993 kännetecknades av att ett i det närmaste totalt beroende av det industriella fisket och i andra hand av den offentliga sektorn och offentliga beställningar⁽⁴⁸⁾.

(135) Kommissionen medger att ett sådant beroende av ett mycket begränsat antal sysselsättnings- och inkomstkällor kan utgöra ett hinder för regional utveckling. Med tanke på de särskilda geografiska förhållandena på Saint-Pierre-et-Miquelon och ögruppens begränsade inre marknad medger kommissionen att en ekonomisk diversifiering var av godo för dess utveckling och att turismen kunde te sig som ett lockande diversifieringsalternativ då stödet beviljades. Kommissionen godtar också de franska myndigheternas synpunkter att ögruppens begränsade yta minskar möjligheterna att erbjuda långtidsturism, men att det geografiska läget i gengäld lämpar sig väl för en satsning på kryssningsverksamhet.

(136) Kommissionen noterar att antalet kryssningsresenärer som besökte ögruppen enligt de franska myndigheternas uppgifter varierade kraftigt åren innan stödätgårderna beviljades och Le Levant togs i drift, men att siffran verkar ha stabiliserats på en relativt hög nivå från och med år 2000⁽⁴⁹⁾.

(137) Även om dessa bidrag till utvecklingen på Saint-Pierre-et-Miquelon är verkliga kan de te sig blygsamma, i synnerhet i förhållande till stödnivån. Kommissionen anser emellertid att stödets förenlighet med den gemensamma marknaden måste bedömas i förhållande till hur det kan bidra till utvecklingen på Saint-Pierre-et-Miquelon och hur stor snedvridning av handeln mellan medlemssta-

terna det riskerar att leda till. I det avseendet anser kommissionen att stödet utan tvekan riskerar att få viss negativ effekt på handeln mellan medlemsstaterna, såsom visades i avsnitt 2.4, men att det ändå är troligt att den effekten blir mycket begränsad med tanke på de särskilda omständigheterna i ärendet. I det sammanhanget noterar kommissionen främst följande förhållanden:

— Le Levant har mycket begränsad kapacitet eftersom fartyget endast rymmer 95 passagerare, vilket självklart minskar dess påverkan på marknaden.

— Utbudet av kryssningar med Le Levant från Saint-Pierre-et-Miquelon (utanför gemenskapens vatten) var i första hand riktat mot den nordamerikanska marknaden⁽⁵⁰⁾, vilket framgår både av de försäljningskanaler CIL upprättat och av ögruppens geografiska läge som "knutpunkt" för kryssningar (cirka 460 mil från Paris, men bara 2,5 mil från den kanadensiska kusten)⁽⁵¹⁾.

— Kommissionen noterar också att inga andra operatörer i gemenskapen erbjuder eller har erbjudit kryssningar från Saint-Pierre-et-Miquelon under den aktuella perioden och att de kryssningsresor som anordnades med Le Levant och som byggde på en kombination av lyx och ovanliga resmål, uppenbarligen endast vände sig till ett mycket smalt segment av kryssningsmarknaden med liten spridning i Europa.

(138) Med tanke på det föregående konstaterar kommissionen att stödet i fråga kan tänkas bidra till utvecklingen på Saint-Pierre-et-Miquelon genom att skapa arbetstillfällen och bidra till en diversifiering av ekonomin, och att detta bidrag om än blygsamt är viktigare än den snedvridning av handeln mellan medlemsstaterna som stödet riskerar att ge upphov till.

⁽⁴⁸⁾ År 1999 svarade bygg- och anläggningssektorn och fiskerisektorn, som båda har ett betydande inslag av statligt stöd, för 63,8 procent av sysselsättningen. Statstjänstemännen utgjorde 25,8 procent av den förvärvsarbetsande befolkningen (rapporten "Saint-Pierre-et-Miquelon 1999" från Institut d'émission des départements d'outremer).

⁽⁴⁹⁾ Antalet kryssningsresenärer uppgick till 2 134 för 1995, 820 för 1996, 785 för 1997, 2 123 för 1997, 2 123 för 1998, 428 för 1999, och steg till 3 242 år 2000 och 2 474 år 2001. Man kan dessutom konstatera att nivån varit stabil under hela den period då Le Levant varit i drift och uppgick till 5 120 resenärer år 2002 och 3 022 år 2003.

⁽⁵⁰⁾ Det framgår av den begäran om godkännande som Banken och CIL lämnat till de franska myndigheterna att projektet "Le Levant" var starkt beroende av "de kontakter som knutits mellan CIP och Travel Dynamics [...] en amerikansk researrangör som specialiserat sig på kryssningsresor". CIP betonar att projektet "Le Levant" utarbetats med utgångspunkt i tidigare erfarenheter från bolagets första fartyg, Le Ponant, vars "i huvudsak amerikanska... kundkrets... nu till största delen härrör från det partnerskap som etablerats med Travel Dynamics". CIP tillägger att man visat att man "klarade att locka en nordamerikansk kundkrets till ett franskt fartyg...". Det framgår också av rapporten från Institut d'émission d'outre-mer ("Saint-Pierre-et-Miquelon 1999", sidan 37) att resmålet 1999 såldes av elva nordamerikanska researrangörer att jämföra med endast två franska.

⁽⁵¹⁾ Kommissionen har redan konstaterat att kryssningsmarknaden i huvudsak är en nationell marknad, i sitt beslut 2003/66/EG av den 24 juli 2002 om att en koncentration är förenlig med den gemensamma marknaden och EES-avtalets funktion (mål COMP/M.2706 – Carnival Corporation/P & O Princess) (EUT L 248, 30.9.2003, s. 1).

(139) Kommissionen konstaterar också att stödet var nödvändigt. Utsikterna till en lönsam drift av fartyget från Saint-Pierre-et-Miquelon enligt den finansieringsplan som godkänts av de franska myndigheterna var sådana att det inte var möjligt att få någon lönsamhet i projektet utan stödet. Projektet att bygga och driva fartyget Le Levant skulle således inte ha kunnat genomföras utan stödet.

(140) Av ovanstående skäl konstaterar kommissionen att stödet till Le Levant innehåller ett "inslag av utveckling".

VIII. SLUTSATSER

(141) Kommissionen konstaterar att Frankrike olagligen har genomfört stödet i fråga i strid med artikel 88.3 i fördraget. Emellertid anser kommissionen att stödet utgör ett utvecklingsbistånd i den mening som avses i artikel 4.7 i direktiv 90/684/EEG och följaktligen är förenligt med den gemensamma marknaden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som Frankrike har genomfört till förmån för Compagnie des Îles du Levant i samband med byggandet av kryssningsfartyget Le Levant är förenligt med den gemensamma marknaden.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den 20 maj 2008.

På kommissionens vägnar

Neelie KROES

Ledamot av kommissionen