

II

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa)

DECYZJE

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 20 maja 2008 r.

w sprawie pomocy państwa wdrożonej przez Francję na budowę statku wycieczkowego Le Levant
(C 74/99 (ex NN 65/99))

(notyfikowana jako dokument nr C(2007) 5419)

(Jedynie tekst w języku francuskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/746/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

uwzględniając dyrektywę Rady 90/684/EWG z dnia 21 grudnia 1990 r. w sprawie pomocy dla przemysłu stoczniowego⁽¹⁾, w szczególności jej art. 4 ust. 7,

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag⁽²⁾ zgodnie z przywołanymi artykułami i po uwzględnieniu tych uwag,

a także mając na uwadze, co następuje:

I. PROCEDURA

(1) Komisja w pierwszej kolejności, po otrzymaniu wiadomości o pomocy będącej przedmiotem niniejszej decyzji, pismami z dnia 2 grudnia 1998 r. oraz 4 czerwca 1999 r. zażądała informacji od władz francuskich.

Władze francuskie przedłożyły uwagi pismami z dnia 12 maja 1999 r. (A/33645) oraz 19 sierpnia 1999 r. (A/36449).

(2) W świetle tych informacji, decyzją z dnia 2 grudnia 1999 r.⁽³⁾, Komisja wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające, przewidziane w art. 88 ust. 2 Traktatu, w odniesieniu do niektórych środków pomocowych przyznanych na budowę statku wycieczkowego Le Levant.

(3) W następstwie tej decyzji władze francuskie przedstawiły swoje uwagi pismami z dnia 12 stycznia 2000 r. (A/30357), 14 czerwca 2000 r. (A/34964), 30 kwietnia 2001 r. (A/33440) oraz 11 czerwca 2001 r. (A/34609). Komisja otrzymała również uwagi jednej z zainteresowanych stron, Compagnie des Iles du Levant (dalej „CIL”), które zostały przekazane władzom francuskim i na które te ostatnie odpowiedziały.

(4) Decyzja Komisji 2001/882/WE z dnia 25 lipca 2001 r. dotycząca pomocy państwa wdrożonej przez Francję w postaci pomocy rozwojowej na rzecz statku Le Levant wybudowanego przez Alstom Leroux Naval i przeznaczonego do eksploatacji na Saint-Pierre-et-Miquelon⁽⁴⁾ zamknęła postępowanie wyjaśniające, konkludując o pomocy państwa niezgodnej ze wspólnym rynkiem i nakazując Francji „podjęcie wszelkich środków koniecznych do wstrzymania i odzyskania [pomocy] od inwestorów będących bezpośrednimi beneficjentami pomocy i aktualnymi właścicielami statku”.

⁽¹⁾ Dz.U. L 380 z 31.12.1990, s. 27.

⁽²⁾ Dz.U. C 33 z 5.2.2000, s. 6 oraz Dz.U. C 23 z 1.2.2007, s. 28.

⁽³⁾ Dz.U. C 33 z 5.2.2000, s. 6.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 327 z 12.12.2001, s. 37.

- (5) Decyzja 2001/882/WE została unieważniona wyrokiem Sądu Pierwszej Instancji Wspólnot Europejskich z dnia 22 lutego 2006 r.⁽⁵⁾ Sąd uznał mianowicie, że w decyzji Komisji występują takie luki w uzasadnieniu, że nie był on w stanie zweryfikować łącznego występowania znamion pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu.
- (6) W następstwie wyroku Sądu postępowanie wyjaśniające wprowadzone decyzją z dnia 2 grudnia 1999 r. pozostaje otwarte.
- (7) Przez wzgląd na uzasadnienie wyroku Sądu i nowe informacje podane do jej wiadomości, Komisja uznała za stosowne, w oparciu o art. 88 ust. 2 Traktatu, ponownie zaprosić władze francuskie i zainteresowane strony do przedstawienia uwag. Decyzja o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego z dnia 2 grudnia 1999 r. została w ten sposób uzupełniona decyzją z dnia 6 grudnia 2006 r.⁽⁶⁾
- (8) W następstwie tej decyzji władze francuskie, które najpierw wniosły o przedłużenie terminu odpowiedzi i je otrzymały, przedłożyły swoje uwagi pismami z dnia 16 marca 2007 r. (A/32335) i 12 grudnia 2007 r. (A/40301). Zainteresowane strony również przedstawiły uwagi, a mianowicie CIL – pismem zarejestrowanym w dniu 21 marca 2007 r. (A/32446) – oraz inwestorzy, dawni wspólnicy spółek współdziałowych, wspierani przez Bank⁽⁷⁾ – pismami zarejestrowanymi w dniach 1 marca 2007 r. (A/31951) i 7 marca 2007 r. (A/32026).
- (10) Francja notyfikowała Komisji te środki w celu zbadania ich zgodności z przepisami wspólnotowymi w zakresie pomocy państwa. W piśmie z dnia 27 stycznia 1993 r. Komisja poinformowała Francję, że po zbadaniu tych środków zadecydowała nie wnosić sprzeciwu na mocy art. 92 i 93 Traktatu (obecnie art. 87 i 88). Komisja jednak zaznaczyła, że zastosowanie przedmiotowych środków pomocowych nadal podlega przepisom i wytycznym prawa wspólnotowego dotyczącym niektórych sektorów działalności.
- (11) W niniejszej decyzji odniesienia do ustawy Ponsa dotyczą przepisów art. 238a HA I oraz IIIc – Code Général des Impôts (francuskiego kodeksu podatkowego zwanego dalej „CGI”), stosowanych na dzień 23 listopada 1996 r., które można streścić, jak następuje.
- Artykuł 238a HA I – CGI*
- (12) Na mocy art. 238a HA I – CGI przedsiębiorstwa mogą odliczyć od dochodów podlegających opodatkowaniu sumę równą całkowitej kwocie inwestycji produkcyjnych zrealizowanych w niektórych francuskich departamentach i terytoriach zamorskich, w tym na Saint-Pierre-et-Miquelon⁽⁸⁾. Ten artykuł stanowi odstępstwo od ogólnego systemu podatkowego CGI, który nie dopuszcza odliczenia takich kwot przy ustalaniu podlegającego opodatkowaniu dochodu przedsiębiorstwa.
- (13) Artykuł 238a HA IIIb – CGI precyzuje, że inwestycje w niektórych sektorach, w tym żegludze rekreacyjnej, powodują powstanie roszczenia o odliczenie przewidziane w ust. 1 wyżej wymienionego artykułu wyłącznie pod warunkiem uzyskania uprzedniego zezwolenia ministra finansów. Zezwolenie „może zostać udzielone po zasięgnięciu opinii ministra departamentów i terytoriów zamorskich w przypadku gdy inwestycja przyniesie korzyści gospodarcze departamentowi, w którym jest ona realizowana, gdy wpisuje się w politykę zagospodarowania terytorium i środowiska oraz gdy gwarantuje ochronę inwestorów i stron trzecich.”

II. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKA POMOCY

1. Ustawa Ponsa

- (9) Ustawa z dnia 11 lipca 1986 r. dotycząca poprawki do ustawy budżetowej na rok 1986, ze zmianami, przewidywała ulgi podatkowe w odniesieniu do niektórych inwestycji we francuskich terytoriach i departamentach zamorskich („ustawa Ponsa”).

⁽⁵⁾ Sprawa T-34/02, *EURL Le Levant 001/Komisja*, Zb.Orz. 2006, s. II-267. Poprzednio Francja wniosła skargę o stwierdzenie nieważności decyzji 2001/882/WE, którą Trybunał odrzucił (wyrok z dnia 3 października 2002 r., sprawa C-394/01, *Francja/Komisja*, Rec. 2002 s. I-8245).

⁽⁶⁾ Dz.U. C 23 z 1.2.2007, s. 28.

⁽⁷⁾ Spółka, o której mowa, wniosła o nieujawnianie tożsamości. W niniejszej decyzji będzie ona zatem przywoływana jedynie pod nazwą „Bank”.

Artykuł 238a HA IIIc – CGI

- (14) CGI przewiduje, że osoby fizyczne płacą podatek od dochodu. Podatek ten obciąża całkowity dochód netto podatnika, który składa się, w odniesieniu do niektórych kategorii dochodów, z całości dochodów netto. W większości przypadków dochód netto, dla poszczególnych kategorii, stanowią prawa własności, kapitały, uposażenia itp., z których korzystają podatnicy, jak również zyski z operacji dochodowych, którymi się oni zajmują, po odliczeniu wykazanego deficytu za dany rok w określonej kategorii dochodów.

⁽⁸⁾ Saint-Pierre-et-Miquelon, archipelag o powierzchni 242 km² i liczący około 6 500 mieszkańców, jest zamorską jednostką terytorialną położoną na pełnym morzu u wybrzeży Kanady (odległą o około 25 km od Nowej Funlandii).

- (15) Jednakże w odniesieniu do kategorii „zysków przemysłowych i handlowych” art. 156 1^oa CGI przewiduje, że odliczenia nie są dopuszczalne w odniesieniu do „deficytów pochodzących bezpośrednio lub pośrednio z działalności z zakresu zysków przemysłowych lub handlowych, jeżeli działalności te nie zawierają wkładu własnego, ciągłego i bezpośredniego, jednego z członków rodziny podatkowej na rzecz realizacji działań koniecznych do wykonywania działalności. Ma to mianowicie miejsce w przypadku gdy zarządzanie działalnością powierzono jest prawnie lub faktycznie, na skutek pełnomocnictwa, umowy o pracę lub każdego innego porozumienia, osobie nie będącej członkiem rodziny podatkowej.”
- (16) Odstępując od tej zasady, art. 238a HA IIIc – CGI przewiduje, że przepisy art. 156 1^oa nie mają zastosowania w odniesieniu do deficytów pochodzących z odliczenia inwestycji ujętych w ust. 1 wyżej wymienionego art. 238a HA i ich eksploatacji, w przypadku gdy inwestycje te są realizowane, począwszy od dnia 1 stycznia 1996 r., i posiadają uprzednie zezwolenie ministra odpowiedzialnego za budżet, na warunkach art. 238a HA IIIb.

2. Operacja finansowania Le Levant

- (17) W 1996 r. Bank i Compagnie des Iles du Ponant (dalej „CIP”) zastosowały montaż mający na celu finansowanie budowy i eksploatacji luksusowego statku wycieczkowego o małej ładowności (około 95 pasażerów i 55 członków załogi) pod nazwą „Le Levant”. Porozumienie zostało sformalizowane protokołem datowanym na dzień 9 grudnia 1996 r. zawartym pomiędzy Bankiem, CIP i CIL, filią CIP założoną specjalnie na potrzeby projektu⁽⁹⁾.
- (18) Poszczególne elementy montażu można streścić w następujący sposób.

Współwłasność morska

- (19) Bank i CIL ustanowiły współwłasność morską (w rozumieniu ustawy nr 67-5 z dnia 3 stycznia 1967 r. dotyczącej statusu statków i innych jednostek pływających po

morzu, ze zmianami), nazwaną „współwłasnością statku Le Levant” i mającą swą siedzibę administracyjną w Nantes. Zgodnie z jej przepisami statutowymi, współwłasność dotyczyła „finansowania, nabycia, uzbrojenia i eksploatacji luksusowego statku wycieczkowego pod nazwą „Le Levant”. Współwłasność była podzielona na 740 części lub „udziałów”, z czego CIL subskrybowała dwa, a Bank – pozostałych 738.

- (20) Przewidziano, że współwłasność zamówi statek w stoczni Leroux & Lotz Naval we Francji za cenę 228 550 000 franków francuskich (FRF) (czyli około 35 milionów EUR⁽¹⁰⁾). Statek miał być dostarczony w 1998 r.
- (21) CIL została mianowana zarządcą współwłasności i miała z tego tytułu zapewnić, za wynagrodzeniem, monitorowanie budowy statku i jego eksploatację po dostawie.

Lokata udziałów

- (22) Bank ulokował swoje 738 udziały u inwestorów, podlegających opodatkowaniu od dochodu i zamierzających skorzystać z ulg podatkowych wynikających z ustawy Ponsa. Na cele tej operacji każdy inwestor założył spółkę, której był on jedynym wspólnikiem, a której zadaniami statutowymi było nabycie udziałów i eksploatacja statku we współwłasności („spółki współudziałowe”). Spółki te miały status spółki jednoosobowej z ograniczoną odpowiedzialnością (lub „EURL”).
- (23) Należy sprecyzować, że EURL, której jedynym wspólnikiem jest osoba fizyczna, jest fiskalnie przejrzysta. Zatem wspólnik dołącza do opodatkowanego dochodu (w kategorii zysków przemysłowych i handlowych) zyski z działalności EURL. Może on także, w stosownych przypadkach, potrącić deficyt spółki od swoich innych dochodów pod warunkiem że są one tego samego rodzaju. Jednakże na mocy przepisów art. 156 1^oa – CGI, w zasadzie może on odliczyć deficyty pochodzące z działalności z zakresu zysków przemysłowych i handlowych jedynie w przypadku gdy te działalności zawierają wkład osobisty jednego z członków rodziny podatkowej w wykonanie działań koniecznych do prowadzenia działalności.
- (24) Każdy inwestor musiał nabyć co najmniej dwa udziały. Cena transzy składającej się z dwóch udziałów wynosiła 636 216 FRF (około 100 000 EUR). Spółki współudziałowe finansowały nabycie udziałów w następujący sposób (dla transzy dwóch udziałów):

— wkład kapitałowy wspólnika – 50 000 FRF (około 7 700 EUR),

⁽⁹⁾ CIL jest filią kontrolowaną w 100 % przez CIP. Ta ostatnia gwarantuje za ogół zobowiązań podjętych przez CIL w ramach operacji finansowania statku Le Levant. Komisja stwierdza zatem, że nie należy dokonywać różnicowania pomiędzy tymi dwoma podmiotami. W niniejszej decyzji nazwy CIP i CIL będą używane zamiennie.

⁽¹⁰⁾ W odniesieniu do faktów poprzedzających wprowadzenie EUR kwoty we frankach francuskich są przeliczane, czysto orientacyjnie, według kursu wynoszącego 6,50 FRF za 1 EUR.

- pożyczka o stałym 8 % oprocentowaniu udzielona przez Bank na siedem lat, począwszy od dnia 31 grudnia 1996 r. Dla transzy składającej się z dwóch udziałów, kwota wynosiła 554 683 FRF (około 85 300 EUR),
- kwota zabezpieczenia ustanowionego przez CIL wobec każdej spółki współdziałowej jako gwarancja dobrego zarządzania współwłasnością. Zabezpieczenie to opiewało na łączną kwotę 40 000 000 FRF (około 6 150 000 EUR), czyli 108 108 FRF (około 16 600 EUR) na każdą transzę dwóch udziałów, i było oprocentowane w wysokości 8 % w stosunku rocznym, przy czym odsetki były kapitalizowane raz do roku licząc od dnia 31 grudnia 1996 r. Zabezpieczenie – kapitał i skapitalizowane odsetki – podlegało spłacie w dniu 31 grudnia 2003 r.
- (25) Po przeniesieniu wszystkich udziałów będących w posiadaniu Banku, współwłasność morską składała się ze spółek współdziałowych i CIL (jako posiadacza dwóch udziałów).
- Etap eksploatacji statku*
- (26) Zgodnie z mechanizmem montażu Le Levant miał być eksploatowany jako statek wycieczkowy, począwszy od jego dostawy do końca 2003 r. W myśl statutowych przepisów współwłasności współdziałowcy dzielić mieli zyski i straty z eksploatacji, proporcjonalnie do posiadanych przez nich udziałów w statku. Należy jednak podkreślić, że montaż był oparty na prognozowaniu dużych deficytów w ciągu pierwszych pięciu lat eksploatacji Le Levant ⁽¹¹⁾.
- (27) Potrzeby finansowe spółek współdziałowych wynikały z:
- wyników eksploatacyjnych współwłasności, deficytowej według prognoz,
- rocznych spłat i kosztów finansowych pożyczki bankowej udzielonej przez Bank na zakup udziałów, oraz
- wydatków związanych z zarządzaniem spółkami.
- (28) Te potrzeby finansowe miały być pokryte przez inwestorów, którzy formalnie zobowiązali się do corocznego reinwestowania, w formie zwiększenia kapitału swoich poszczególnych spółek współdziałowych, oszczędności podatkowych osiągniętych poprzez odliczenie strat z działalności statku we współwłasności (z wyjątkiem ostatniego roku eksploatacji, z którego to roku oszczędności podatkowe miały pozostać w posiadaniu inwestorów). Te reinwestycje oszczędności podatkowych stanowiły jedyne źródło finansowania spółek współdziałowych podczas etapu eksploatacji.
- Zamknięcie operacji*
- (29) Za pośrednictwem promes krzyżowych spółki współdziałowe zobowiązywały się do sprzedaży Bankowi swoich udziałów (a Bank do ich kupna) w łącznej cenie 124 861 905 FRF (czyli około 19 milionów EUR) po zakończeniu etapu eksploatacji statku. Cena ta, zwana „ceną bazową” mogła jednak ulec zmianie zgodnie z uprzednio określonym wzorem, w zależności od stawek opodatkowania faktycznie stosowanych w latach 1997–2003 w odniesieniu do maksymalnego progu podatku dochodowego. Cena bazowa była pomniejszona o pasywa spółek współdziałowych na dzień cesji (odpowiadające głównie zabezpieczeniu ustanowionemu przez CIL, wraz ze skapitalizowanymi odsetkami). Cena netto została oszacowana na 56 494 213 FRF (około 8,7 miliona EUR), czyli 153 101 FRF (około 23 500 EUR) dla każdej transzy dwóch udziałów. Przewidziano, że cesja będzie miała miejsce najpóźniej w dniu 29 lutego 2004 r.
- (30) Ze swojej strony Bank i CIL były powiązane promesami krzyżowymi, zgodnie z którymi CIL miała być nabywcą wszystkich udziałów znajdujących się w posiadaniu Banku po cenie odpowiadającej cenie wpłaconej przez Bank. Transfer ten, który uczyniłby z CIL prawnego właściciela statku Le Levant, miał mieć miejsce najpóźniej w dniu 29 lutego 2004 r.

3. Zezwolenie władz francuskich

- (31) Bank i CIP przedstawiły władzom francuskim instrument, streszczony w sekcji 2, w celu uzyskania zezwolenia koniecznego do przyznania ulg podatkowych przewidzianych ustawą Ponsa.
- (32) Zezwoleniem datowanym na dzień 26 listopada 1996 r., przyznanym na mocy art. 238a HA IIIb oraz IIIc – CGI, minister finansów zadecydował, że:

- spółki współdziałowe będą mogły od swoich wyników podatkowych uzyskanych w roku podatkowym, w którym miało miejsce nabycie udziałów, odpisać kwotę swoich inwestycji (przy czym kwotę całkowitego odliczenia ustalono na 228,5 miliona FRF, z możliwością jej powiększenia o ewentualne koszty portowe), oraz że

⁽¹¹⁾ Tak więc z dokumentów informacyjnych przedstawionych Komisji Papierów Wartościowych (fr. *Commission des opérations de bourse* (COB)) przez promotorów projektu „Le Levant” wynika, że wspólnicy „... teoretycznie dokonają reinwestycji prawie całości swoich oszczędności podatkowych, subskrybując coroczne zwiększenie kapitału spółek współdziałowych. Takie zwiększenie kapitału będzie realizowane w sposób umożliwiający równowagę finansową spółek, jednakże bez pozostawiania nadwyżek”. Co się tyczy sytuacji finansowej spółek współdziałowych, z „prognozowanych sprawozdań finansowych współwłasności”, dołączonych do dokumentacji przedłożonej COB, wynika, że prognozowany wynik eksploatacyjny był ujemny dla każdego roku w okresie 1996–2003.

— przepisy art. 156 1^oa – CGI nie będą stosowane w odniesieniu do deficytów będących wynikiem nabycia statku i jego eksploatacji (co w konsekwencji umożliwiło wspólnikom spółek spółdzielczych odliczenie tych deficytów od dochodów).

- (33) W treści zezwolenia władze francuskie wyraźnie podkreśliły przyjęcie do wiadomości niektórych elementów operacji, a zwłaszcza fakt, że CIP i Bank „po zakończeniu piątego roku eksploatacji zagwarantują ... udziałowcom spółek, ustanowionych w celu kupna udziałów, wykup ich części po cenie wynoszącej 56,756 MF (milion franków)”.
- (34) Zezwolenie jest obwarowane warunkiem, że spółki spółdzielcze zachowają swoje udziały we współwłasności przez pięć lat począwszy od dostawy statku oraz że statek ten zostanie przeznaczony na pięć lat do eksploatacji zamorskiej, a mianowicie z Saint-Pierre-et-Miquelon. W tym samym okresie wspólnicy mieli zachować swoje udziały w spółkach spółdzielczych.
- (35) Skądinąd z wniosku o zezwolenie wynika, że Bank i CIP miały świadomość, jakoby ulga podatkowa, o którą występowali, stanowiła pomoc państwa w rozumieniu art. 87 Traktatu⁽¹²⁾. Jednakże Bank i CIP wdrożyły system finansowania, pomimo że decyzja o zezwoleniu nie wzmiankowała o ewentualnym notyfikowaniu tej pomocy Komisji, zgodnie z art. 88 Traktatu, lub o jej zgodności ze wspólnym rynkiem.

4. Sytuacja aktualna

- (36) Według informacji, jakimi dysponuje Komisja, operacja finansowania Le Levant została wdrożona zgodnie z montażem streszczonym w sekcji 2.
- (37) Różne promesy sprzedaży i kupna, wiążące strony montażu, miałyby być zastosowane zgodnie z przewidywaniami, w konsekwencji czego CIL miała stać się właścicielem wszystkich udziałów Le Levant w styczniu 2004 r. za cenę 17 825 989 EUR.
- (38) Komisja odnotowuje, że w prawie francuskim zgromadzenie w jednych rękach wszystkich udziałów w statku pociąga za sobą rozwiązanie współwłasności morskiej.

⁽¹²⁾ Wniosek Banku i CIP o zezwolenie, datowany na dzień 19 sierpnia 1996 r. (dalej zwany „wnioskiem o zezwolenie”), s. 21–22.

Spółki spółdzielcze miałyby zostać rozwiązane i wykreślone z rejestru handlowego w maju i lipcu 2004 r.⁽¹³⁾.

III. POWODY, KTÓRE DOPROWADZIŁY DO WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA

- (39) W decyzjach o wszczęciu postępowania z dnia 2 grudnia 1999 r. oraz 6 grudnia 2006 r. Komisja uznała, że zastosowanie ustawy Ponsa w odniesieniu do montażu finansowego Le Levant przynosiło korzyść wspólnikom spółek spółdzielczych (dalej zwanym „inwestorami”) oraz CIL, a także że korzyść ta, pociągająca za sobą zmniejszenie wpływów podatkowych, była przyznana przy użyciu zasobów państwa. Co się tyczy selektywności tej korzyści, Komisja wykazała, że zakres stosowania ustawy Ponsa jest selektywny, gdyż system tej ustawy stosuje się jedynie w odniesieniu do inwestycji w niektórych francuskich zamorskich jednostkach terytorialnych. Na koniec, Komisja uznała, że pomoc może zakłócić konkurencję na rynku rejsów wycieczkowych, rynku charakteryzującym się wymianą między państwami członkowskimi. Komisja stwierdziła zatem, że przedmiotowy środek stanowi pomoc państwa.
- (40) W odniesieniu do zgodności tej pomocy ze wspólnym rynkiem Komisja uznała, że nie wydaje się ona spełniać warunków stosowanych względem pomocy rozwojowych ujętych w art. 4 ust. 7 dyrektywy 90/684/EWG. A dokładniej, Komisja wyraziła wątpliwości co do warunku, zgodnie z którym miejscem pobytu faktycznego właściciela statku jest terytorium kwalifikujące się do otrzymania pomocy rozwojowej, jak również co do istnienia rzeczywistej „składowej rozwoju”.
- (41) Komisja wszczęła więc formalne postępowanie wyjaśniające.

IV. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (42) Komisja otrzymała uwagi CIL, jak również przedstawicieli inwestorów, wspieranych przez Bank.

1. Uwagi CIL

- (43) Na wstępie CIL podaje w wątpliwość zastosowanie dyrektywy 90/684/EWG. CIL uważa, że celem dyrektywy 90/684/EWG jest ustanowienie ram regulacyjnych dla środków pomocowych, z których mogą korzystać, bezpośrednio lub pośrednio, stocznie z siedzibą we Wspólnocie. CIL wnioskuje stąd, że wyżej wymieniona dyrektywa może stosować się jedynie względem pomocy, które przynoszą stoczni korzyść. Jako że Komisja nie wykazała istnienia takiej korzyści, nie mogłaby dokonać analizy pomocy w oparciu o dyrektywę 90/684/EWG.

⁽¹³⁾ Z wyjątkiem dwóch EURL, które ze względów technicznych nie mogły zostać wykreślone, lecz które nie prowadzą działalności od dnia 2 stycznia 2004 r.

- (44) Następnie CIL kwestionuje istnienie pomocy państwa w świetle kryteriów art. 87 ust. 1 Traktatu. Co do korzyści, jaką CIL miałyby otrzymać przy zakupie udziałów w statku będących w posiadaniu inwestorów, CIL zaznacza, że odkupiła od spółek współdziałowych udziały w statku za cenę 17 825 989 EUR. Cena ta byłaby wyższa od wartości rynkowej statku, oszacowanej w czerwcu 2004 r. przez renomowanego maklera morskiego Barry'ego Rogliano Sallesa na 14,5 do 16,1 milionów EUR. Byłaby ona również wyższa od ceny, po której CIL odprzedała statek w czerwcu 2004 r. (15 322 581 milionów EUR). Stwierdzenie Komisji, jakoby CIL osiągnęła korzyść, odkupując po niższej cenie udziały będące w posiadaniu inwestorów, nie byłoby zatem słuszne.
- (45) W odniesieniu do korzyści, jaką CIL miałyby osiągnąć z eksploatacji Le Levant, CIL zgłasza trzy uwagi. Na wstępie zauważa ona, że nie jest właściwym stwierdzenie, jakoby CIL eksploatowała statek, gdyż działała ona jedynie w charakterze zarządcy na rachunek współwłasności faktycznie eksploatującej statek. CIL stwierdza następnie, że Komisja nie wykazała, jakoby pomoc miała umożliwić eksploatację Le Levant na warunkach bardziej korzystnych niż te dostępne dla innych podmiotów – zważywszy, że Komisja nie ustaliła skali znaczenia przydzielonej korzyści.
- (46) Na koniec, w odniesieniu do kryterium naruszania wymiany pomiędzy państwami członkowskimi, CIL podkreśla, że Le Levant jest statkiem o ograniczonej ładowności, że w ciągu pierwszych pięciu lat eksploatacji nigdy nie był eksploatowany na wodach wspólnotowych, że w tym okresie jego klientela pochodziła głównie z Ameryki Północnej, a więc spoza Wspólnoty oraz, na zakończenie, że nie ma on żadnego europejskiego konkurenta na swoim rynku. CIL wątpi, aby można było uznać, że eksploatacja Le Levant mogła naruszyć wymianę między państwami członkowskimi.
- (47) Skądinąd, jako współdziałowiec, CIL nie skorzystała z pomocy państwa, zważywszy, że jako spółka z siedzibą poza metropolią nie uiszczała podatków we Francji i zatem nie mogła dokonać żadnego odliczenia podatkowego.
- (49) Inwestorzy stwierdzają następnie, że decyzja uzupełniająca z dnia 6 grudnia 2006 r. zawiera szereg błędów i braków, odpowiadających lukom wymienionym przez Sąd w wyroku z dnia 22 lutego 2006 r. i dotyczącym zwłaszcza rodzaju stosunków gospodarczych między inwestorami, Bankiem i CIL.
- (50) Inwestorzy podkreślają, że zawarli proponowaną przez Bank umowę przystąpienia mającą na celu umożliwienie im skorzystania ze schematu optymalizacji podatkowej. Inwestorzy podkreślają zresztą, że nie posiadają żadnych kwalifikacji do prowadzenia działalności wycieczkowej, jako że większość z nich to wyższa kadra kierownicza, przedstawiciele wolnych zawodów (lekarze, farmaceuci, adwokaci, komornicy, notariusze) lub emeryci. Chociaż, formalnie rzecz ujmując, byli oni współnikami spółek współdziałowych, te ostatnie – nie dysponując innymi aktywami poza udziałami – nigdy nie były przedsiębiorstwami w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu. Inwestorzy nie byłiby podmiotami gospodarczymi, podejmującymi ryzyko związane z działalnością gospodarczą, lecz zwykłymi subskrybentami produktu finansowego o minimalnym potencjale zysków zagwarantowanym przez promotorów montażu. Wynika stąd, że ani inwestorzy, ani ich spółki współdziałowe czy też współwłasność, w obrębie której byli zjednoczeni, nie mogli być beneficjentami pomocy państwa, skoro nie prowadzili działalności gospodarczej.
- (51) Inwestorzy stwierdzają następnie, że Komisja popełniła błąd, stosując dyrektywę 90/684/EWG w odniesieniu do przedmiotowej pomocy. W istocie uważają oni, że wyżej wymieniona dyrektywa stosuje się jedynie do pomocy przynoszących korzyść konstruktorowi statku (to znaczy stoczni), co w danym przypadku Komisja miała wykluczyć. W tym względzie inwestorzy skądinąd stwierdzają, że konkluzja Komisji wynika z powierzchownej analizy i że bardziej wnikliwe badanie faktów wykazałoby, iż przyznana pomoc przyniosła korzyść stoczni. Zatem, uzyskanie kontraktu miałoby stanowić prawdziwy „zastrzyk tlenu” dla stoczni mającej trudności finansowe. Jako że statek nie zostałby zbudowany bez mechanizmu finansowego, który umożliwiła ustawa Ponsa, przedmiotowe ulgi podatkowe faktycznie przyniosły stoczni korzyść finansową bez kompensacji.

2. Uwagi inwestorów

- (48) Inwestorzy stwierdzają na wstępie, że procedura prowadzona przez Komisję jest nieprawidłowa. Tak więc wyrok Sądu z dnia 22 lutego 2006 r. miałby unieważnić decyzję o wszczęciu postępowania z dnia 2 grudnia 1999 r., nierozzerwalnie powiązaną z uchyloną decyzją końcową, w ten sposób, że Komisja nie mogłaby ją prawomocnie uzupełnić decyzją z dnia 6 grudnia 2006 r. W celu respektowania procedury Komisja powinna była przyjąć nową decyzję o wszczęciu, a jej decyzja uzupełniająca z dnia 2 grudnia 2006 r. musi być uważana za takie wszczęcie *ex novo*.

V. UWAGI WŁADZ FRANCUSKICH

- (52) W ramach swoich uwag władze francuskie podkreślają, po pierwsze, fakt, że faktycznym celem ustawy Ponsa jest udzielenie zamorskim przedsiębiorcom pomocy na rozwój działalności dla zrekomensowania szczególnych niedogodności, które ci ostatni napotykać. W żadnej mierze nie chodziłoby zatem o pomoc dla przemysłu stoczniowego, zresztą żadna bezpośrednia pomoc dla tego przemysłu nie została przyznana w ramach projektu.

- (53) W tym kontekście władze francuskie zwracają również uwagę na fakt, że choć finansowanie statku za pośrednictwem ustawy Ponsa wymaga użycia schematu outsourcingu poprzez wprowadzenie inwestorów zgrupowanych w obrębie współwłasności morskiej, którzy oddają statek do dyspozycji faktycznemu eksploatującemu, inwestorzy ci interweniują jedynie jako subskrybenci produktu finansowego „pod klucz” wykazującego dochodowość podatkową i przenoszącego pomoc na rzecz podmiotu eksploatującego będącego jej rzeczywistym beneficjentem, w tej mierze w jakiej system *in fine* umożliwia temu ostatniemu nabycie statku na korzystnych warunkach. Zatem władze francuskie formalnie kwestionują możliwość uznania inwestorów za beneficjentów pomocy państwa.
- (54) Co się tyczy selektywności pomocy, władze francuskie podważają argument, użyty przez Komisję dla dopełnienia, o swobodzie działania pozostawionej władzom w zakresie wydawania zezwoleń koniecznych do przyznania ulgi podatkowej, o której mowa w ustawie Ponsa. Po pierwsze, władze francuskie uwydatniają fakt, że aspekt ten jest częścią ustawy Ponsa, zatwierdzonej przez Komisję bez żadnych zastrzeżeń. Następnie, władze francuskie wyrażają zdziwienie, że kryteria przyznania zezwolenia mogą być określone jako „niejasne”, skoro są one sprecyzowane w instrukcji administracyjnej i są identyczne z tymi przewidzianymi w ustawach zwanych ustawą Paula i ustawą Girardina, dotyczących systemów pomocy państwa zatwierdzonych przez Komisję bez zastrzeżeń w tym względzie⁽¹⁴⁾.
- (55) Władze francuskie zaznaczają następnie, że ponieważ pomoc nie przyniosła korzyści przemysłowi stoczniowemu (a dokładniej mówiąc, nie przyniosła korzyści stoczni, w której zbudowano Le Levant), dyrektywa 90/684/EWG nie znajduje zastosowania.
- (56) Gdyby nawet należało zbadać pomoc w świetle dyrektywy 90/684/EWG, władze francuskie uważają, że spełnione są warunki do uznania przedmiotowej pomocy za zgodną z pomocą rozwojową w rozumieniu art. 4 ust. 7 wyżej wymienionej dyrektywy. W tym względzie władze francuskie wysuwają przede wszystkim następujące argumenty.
- (57) Co do warunku, zgodnie z którym miejscem pobytu faktycznego właściciela jest kraj będący beneficjentem, a przedsiębiorstwo będące beneficjentem nie może być nieoperacyjną filią zagranicznego przedsiębiorstwa – władze francuskie, w oparciu o analizę dokonaną przez Komisję w podobnej sprawie „Renaissance”⁽¹⁵⁾, zaznaczają, iż CIL powinna być uznana za faktycznego właściciela statku i rzeczywistego beneficjenta pomocy. Jako że siedziba CIL znajduje się w Wallis-et-Futuna, tj. terytorium, które kwalifikuje się do uzyskania pomocy rozwojowej, warunek dotyczący miejsca pobytu jest spełniony. Ponadto jako że CIL zapewnia wszystkie aspekty eksploatacji statku, nie jest ona filią nieoperacyjną.
- (58) W odniesieniu do kwestii „składowej rozwoju” władze francuskie formułują następujące uwagi:
- po pierwsze, władze francuskie uważają, że pomoc musi zostać zbadana w odniesieniu do szczególnej sytuacji Saint-Pierre-et-Miquelon, a mianowicie oddalenia, trudnych warunków eksploatacyjnych związanych z klimatem i ograniczeniami geograficznymi, a w szczególności w odniesieniu do sytuacji gospodarczej i społecznej archipelagu związanej z „monokulturą” rybołówstwa. W tym względzie władze francuskie podkreślają znaczenie dywersyfikacji w kierunku turystyki w celu nadania nowego impulsu lokalnej gospodarce i stwierdzają, że eksploatacja Le Levant byłaby jednym z nielicznych projektów na wielką skalę mogących przyczynić się do rozwoju,
 - następnie, odnośnie do wpływu na zatrudnienie, władze francuskie sygnalizują, że 16 osób pochodzących z Saint-Pierre-et-Miquelon zostało zatrudnionych na pokładzie Le Levant w ciągu pierwszych pięciu lat jego eksploatacji. Wydatki zrealizowane w archipelagu w związku z eksploatacją statku w latach 1999–2003 są szacowane na sumę 3 328 891 EUR. Władze francuskie uważają, że do tych kwot należy dodać wydatki zrealizowane w innych terytoriach, które kwalifikują się do uzyskania pomocy rozwojowej, w czasie postojów w portach, do których zawijał Le Levant podczas swoich rejsów.
- (59) Na koniec, władze francuskie stwierdzają, że proporcjonalność pomocy powinna zostać oceniona nie w wartości bezwzględnej, lecz względnej. Efekty pomocy należy ocenić w świetle wielkości gospodarki archipelagu i jego potencjału ekonomicznego.

⁽¹⁴⁾ W odniesieniu do ustawy Paula zob. decyzja Komisji z dnia 3 grudnia 2001 r. (Dz.U. C 30 z 2.2.2002, s. 13), a do ustawy Girardina – decyzja Komisji z dnia 11 listopada 2003 r. (Dz.U. C 16 z 22.1.2004, s. 24).

⁽¹⁵⁾ Decyzja Komisji 1999/719/WE z dnia 30 marca 1999 r. dotycząca pomocy państwa, którą Francja zamierza przyznać z tytułu pomocy rozwojowej na sprzedaż dwóch statków zbudowanych w stoczni Chantiers de l'Atlantique i eksploatowanych przez Renaissance Financial w Polinezji Francuskiej (Dz.U. L 292 z 13.11.1999, s. 23).

VI. ODPOWIEDŹ WŁADZ FRANCUSKICH NA UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (60) Komentarze zainteresowanych stron trzecich zostały przekazane władzom francuskim, które nie sformułowały dodatkowych uwag.

VII. OCENA ŚRODKA POMOCY

1. Procedura

- (61) Na wstępie należy odsunąć sformułowane przez inwestorów zarzuty nieprawidłowości dotyczące postępowania.
- (62) Komisja nie może podzielić opinii, według której uchylene przez Sąd decyzji 2001/882/WE miałyby w konsekwencji skutkować unieważnieniem decyzji o wszczęciu postępowania z dnia 2 grudnia 1999 r. Ze stałego orzecznictwa wynika, że uchylene aktu pochodzącego od instytucji wspólnotowej nie ma koniecznie wpływu na akty przygotowawcze, które doprowadziły do jego przyjęcia ⁽¹⁶⁾.
- (63) Do instytucji, której akt został uchylony, należy podjęcie wszelkich środków, które – tak ze względu na tenor, jak i uzasadnienia wyroku o uchyleniu – wydają się konieczne do zaradzenia uchybieniom, które doprowadziły do uchylenia. W danym przypadku Sąd unieważnił decyzję 2001/882/WE na podstawie faktu, że Komisja uchybiła prawu do obrony i obowiązkowi uzasadnienia jej wniosków dotyczących istnienia pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu.
- (64) W niniejszej sprawie, w zakresie aktów przygotowawczych do decyzji końcowej wyrok Sądu nakazuje zatem Komisji podjęcie środków dochodzeniowych koniecznych do pełnego poszanowania prawa państwa członkowskiego i zainteresowanych stron do obrony. W żadnej mierze nie oznacza to, że decyzja o wszczęciu postępowania z dnia 2 grudnia 1999 r. miałyby zostać uznana za nieważną i nie zostać uwzględniona w postępowaniu, jak wydają się uważać inwestorzy. Wystarczy, aby decyzja ta została zmieniona i uzupełniona w częściach zawierających braki w taki sposób, żeby władze francuskie i zainteresowane strony były w stanie skutecznie przedstawić swoje uwagi, tak jak przewiduje art. 88 ust. 2 Traktatu ⁽¹⁷⁾. Zostało to w pełni osiągnięte za pośrednictwem decyzji uzupełniającej z dnia 6 grudnia 2006 r.

2. Istnienie pomocy państwa

- (65) W następstwie formalnego postępowania wyjaśniającego i uwzględniając argumenty przedstawione w tym kontekście przez władze francuskie i zainteresowane strony, Komisja stwierdza, że ulgi podatkowe przyznane w związku z budową i eksploatacją Le Levant stanowią

pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu, zgodnie z którym „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.

- (66) Zakwalifikowanie środka krajowego jako pomocy państwa zakłada łączne spełnienie następujących warunków: 1) przedmiotowy środek przyznaje korzyść przy użyciu zasobów państwowych; 2) korzyść ta jest selektywna, to znaczy sprzyja niektórym przedsiębiorstwom lub gałęziom produkcji; i 3) przedmiotowy środek zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji i może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi ⁽¹⁸⁾.
- (67) Należy przedstawić przyczyny pozwalające stwierdzić, że środki podatkowe przyjęte w związku z budową Le Levant spełniają te warunki.

2.1. Istnienie korzyści przyznanej przy użyciu zasobów państwowych

- (68) Przepisy ustawy Ponsa zastosowane w odniesieniu do przedmiotowego montażu stanowią odstępstwo od ogólnego prawa podatkowego i w tej mierze, w jakiej stwarzają większe możliwości odliczeń niż zasady ogólne, przynoszą korzyść podatnikom, w stosunku do których są stosowane. Przyznając tę korzyść, Francja rezygnuje z wpływów podatkowych, co pociąga za sobą zmniejszenie jej zasobów. Korzyść jest więc przyznana przy użyciu zasobów państwowych.
- (69) Aktem przyznającym tę korzyść jest decyzja o zezwoleniu z dnia 23 listopada 1996 r. wydana przez ministra finansów. W myśl zezwolenia korzyść, o której mowa w art. 238a HA IIIb oraz IIIc – CGI, zostaje przyznana na rzecz „współwłasności morskiej statku Le Levant”.
- (70) Jednakże wyniki współwłasności podlegają opodatkowaniu na poziomie spółek współdziałowych, które ją tworzą, a te same spółki mają możliwość odliczenia od swoich wyników podatkowych kwoty nabycia udziałów (przyznana w oparciu o art. 238a HA I – CGI).

⁽¹⁶⁾ Wyrok Trybunału z dnia 12 listopada 1998 r. w sprawie C-415/96, *Hiszpania/Komisja*, Rec. 1998, s. I-6993, pkt 32.

⁽¹⁷⁾ W tym znaczeniu zob. wyrok Trybunału w wyżej wzmiankowanej sprawie C-415/96, zwłaszcza pkt 33 i 34.

⁽¹⁸⁾ Zob. na przykład wyrok Trybunału z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-222/04, *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze*, Zb.Orz. 2006 s. I-289, pkt 129.

- (71) Odstępstwo od art. 156 1^a – CGI, przyznane w oparciu o art. 238a HA IIIc – CGI, przynosi korzyść inwestorom, w rękach których wyniki spółek współdziałowych zostaną opodatkowane (podatkiem od dochodu) na mocy przejrzystości fiskalnej spółek współdziałowych. Ulgi przyznane zezwoleniem powodują bezpośrednie skutki finansowe w formie oszczędności podatkowych na korzyść inwestorów, które umożliwiły odliczenia dokonane dzięki systemowi derogacyjnemu ustawy Ponsa.
- (72) Należy jednakże odnotować, że te oszczędności podatkowe nie są pozostawione do dyspozycji inwestorów, lecz w myśl montażu poręzonego przez władze francuskie za pośrednictwem decyzji o zezwoleniu, są one przedmiotem wstępnie określonego przeznaczenia. W istocie, zgodnie z postanowieniami podpisanej umowy inwestycyjnej inwestorzy zobowiązani są do reinwestowania prawie całości oszczędności podatkowych we współwłasność, w formie zwiększenia kapitału swoich własnych spółek współdziałowych, w celu pokrycia kosztów związanych z finansowaniem nabycia Le Levant i deficytów spowodowanych eksploatacją statku (zob. motyw 27).
- (73) Identyfikacja beneficjentów wymaga dogłębnego zbadania relacji w zarządzaniu nabyciem i eksploatacją Le Levant.
- (74) Po pierwsze, należy przypomnieć, że celem samego montażu – jak to wynika z wniosku o zezwolenie złożonego przez CIP – było „nabycie statku” (19).
- (75) Jednak „CIP nie dysponuje środkami finansowymi koniecznymi do poniesienia kosztu nabycia Le Levant w ramach klasycznego finansowania (kredyt hipoteczny)”. CIP zamierza więc sfinansować swój statek „w ramach finansowania korzystającego z pomocy podatkowych dla inwestycji zamorskich”, które to finansowanie polegać będzie na „schemacie finansowania opartym na ustanowieniu współwłasności morskiej”. W tym celu Bank „zapropnuje swojej klienteli nabycie części współwłasności” i „przeprowadzi publiczną subskrypcję...” (20).
- (76) Jest więc rzeczą oczywistą, że celem montażu było umożliwienie CIP nabycia statku, którego byłaby właścicielem, oraz że interwencja inwestorów zwerbowanych spośród klienteli banku ograniczała się do finansowania tego nabycia.
- (77) Montaż finansowy wybrany do tego celu jest bardzo popularnym „outsourcingowym” montażem stosowanym w ramach „odpodatkowanych” inwestycji zamorskich (21), zgodnie z którym spółka zamierzająca nabyć dobro inwestycyjne, lecz nie mogąca – z braku zasobów – zrealizować tej inwestycji z własnych środków, angażuje inwestorów zewnętrznych, którzy nabywają dobro i oddają je do dyspozycji podmiotu, który dobro użytkuje i po zakończeniu ustawowo nakazanego okresu eksploatacji staje się jego właścicielem. W montażach tego typu korzyść podatkowa jest częściowo przeniesiona na odbiorcę, podczas gdy pozostałą część tej korzyści zatrzymuje inwestor, zapewniając sobie tym samym czerpanie zysków z inwestycji. Przeniesienie korzyści na odbiorcę najczęściej jest realizowane za pośrednictwem zmniejszenia czynszu dzierżawnego pobieranego w okresie eksploatacji (montaż „dzierżawny”).
- (78) Komisja zbadała już znamiona pomocy państwa takich montażów dotyczących finansowania statków wycieczkowych dzięki korzyściom wynikającym z ustawy Ponsa, w sprawach „Club Med” (22) i „Renaissance” (23). Z powodu podobieństwa do operacji finansowania Le Levant, ta ostatnia sprawa ma szczególne znaczenie. W istocie, w obydwu przypadkach chodzi o inwestorów, których sytuacja fiskalna umożliwia czerpanie korzyści ze zwolnienia od podatków, zgrupowanych w obrębie współwłasności, kupujących statki wycieczkowe przeznaczone do zamorskiej eksploatacji w określonym czasie przez odbiorcę (Renaissance lub CIL), który zobowiązuje się wobec inwestorów do wykupu statku po zakończeniu okresu eksploatacji.
- (79) W sprawie „Renaissance” statek został wydzierżawiony eksploatującemu, a ulga podatkowa, z której korzystali inwestorzy na mocy ustawy Ponsa została na niego przeniesiona poprzez zmniejszenie czynszu dzierżawnego zgodnie z klasycznym mechanizmem montażu dzierżawnego opisanym w motywie 77. Władze francuskie zwróciły uwagę, że montaż ten umożliwia „efektywną retrocesję pomocy podatkowej na eksploatującego”. Komisja (która w swojej decyzji o wszczęciu stwierdziła, że inwestorzy są „bezpośrednimi beneficjentami” i „beneficjentami pomocy kwantyfikowalnej” (24)) skonstatowała, że „RF [Renaissance] jest rzeczywistym beneficjentem pomocy oraz że zważywszy, iż RF jest zobowiązana do odkupienia statków, może skutkiem tego zostać uznana za rzeczywistego właściciela”. Komisja dokonała zatem rozróżnienia pomiędzy inwestorami, bezpośrednimi beneficjentami pomocy i beneficjentem „rzeczywistym” (w rozumieniu przepisów w zakresie pomocy państwa), na którego – przy użyciu czynszu dzierżawnego zmniejszonego w stosunku do ceny rynkowej statku – zostały częściowo przeniesione ulgi podatkowe (25).

(19) Wniosek o zezwolenie, s. 11.

(20) Wniosek o zezwolenie, s. 11 i 15.

(21) Zob. Sprawozdanie informacyjne, sporządzone w imieniu Komisji Finansów, Kontroli Budżetowej i Sprawozdań Gospodarczych Państwa, w sprawie defiskalizacji w departamentach i terytoriach zamorskich (Senat, sesja zwyczajna 2002–2003, sprawozdanie nr 51, dołączone do protokołu z posiedzenia w dniu 7 listopada 2003 r.).

(22) Dz.U. C 279 z 25.10.1995, s. 3.

(23) Wyżej wzmiankowana decyzja 1999/719/WE.

(24) Dz.U. C 307 z 7.10.1998, s. 6.

(25) Takie podejście jest zresztą podparte niedawną praktyką Komisji w sprawie zwanej „GIE fiscaux”: decyzja Komisji 2007/256/WE z dnia 20 grudnia 2006 r. dotycząca systemu pomocy wprowadzonego przez Francję na mocy art. 39 CA kodeksu podatkowego (code général des impôts) (Dz.U. L 112 z 30.4.2007, s. 41), pkt 101–103.

- (80) W przypadku Le Levant przeniesienie ulg podatkowych, z których korzystają inwestorzy (beneficjenci bezpośredni), na CIL zapewnia inny mechanizm. W sprawie „Renaissance” inwestorzy dzierżawili statki eksploatującemu, podczas gdy w niniejszej sprawie CIL formalnie dysponuje statkiem jedynie jako zarządca współwłasności, która to formalnie jest podmiotem eksploatującym statek we właściwym tego słowa znaczeniu. *A priori* nie istnieje więc stosunek dzierżawny, który umożliwiłby retrocesję korzyści poprzez zmniejszenie czynszu dzierżawnego.
- (81) W praktyce przeniesienie korzyści na CIL odbywa się w sposób następujący.
- (82) Koszty nabycia statku i deficyt eksploatacyjny przekładają się na deficyty spółek współdziałowych EURL. Dzięki ulgom podatkowym przyznanych na mocy ustawy Ponsa inwestorzy mogą odliczyć te deficyty od ich pozostałych dochodów opodatkowanych podatkiem od dochodu, uzyskując w ten sposób oszczędność podatkową, która jest zmaterializowaną ulgą podatkową i którą z tego tytułu stanowią zasoby państwowe w rozumieniu prawa wspólnotowego. Jednak inwestorzy, raczej niż zachować te oszczędności podatkowe, zobowiązali się przeznaczyć ich większą część na pokrycie deficytów EURL w odpowiedzi na wezwania do zapłaty.
- (83) Jednakże zgodnie z prawidłową logiką zyskowności inwestor czuwałby nad uczynieniem swojej inwestycji (w danym przypadku – statku) rentowną, zapewniając sobie czerpanie zysków z inwestycji, które pokryłyby koszty nabycia i zawierałyby satysfakcjonującą marżę zysku. W ten sposób, według scenariusza montażu dzierżawnego w sprawach „Club Med” i „Renaissance”, rezultat ten zostaje osiągnięty za pośrednictwem czynszu dzierżawnego uiszczanego przez odbiorcę (czynsz ten jest jednak korzystny dla odbiorcy, gdyż część ulgi podatkowej jest na niego retrocedowana w formie czynszu, którego wysokość jest niższa od ceny rynkowej).
- (84) Zatem, według normalnego scenariusza, koszty te (takie jak uiszczanie czynszu dzierżawnego lub przejście całości strat) byłyby ponoszone przez CIL, a nie przez inwestora. Tymczasem w przedmiotowym montażu koszty te obciążają EURL i przy użyciu mechanizmu wezwania do zapłaty, są one likwidowane za pomocą oszczędności podatkowych będących zasobami państwowymi w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu. W tej samej mierze CIL jest uwolniona od kosztów związanych z eksploatacją statku, które powinna normalnie ponieść. Ze względu na ogół przytoczonych racji Komisja stwierdza, że istnieje przeniesienie korzyści od inwestorów na CIL. Należy jednak zauważyć, że całość ulgi podatkowej nie jest przeniesiona na CIL. W istocie, w myśl montażu, inwestorzy zachowują dla siebie oszczędności podatkowe dotyczące roku 2003, ostatniego roku eksploatacji.
- (85) Niezależnie od tej różnicy technicznej w montażu otrzymane efekty nie różnią się od tych w montażu w sprawie „Renaissance”. W istocie, tak jak w sprawie „Renaissance”, CIL czerpie faktyczną korzyść z Le Levant od jego dostawy, wychodząc w ten sposób poza własność formalną statku, która stanie się faktyczna dopiero po zakończeniu montażu. Tak jak w sprawie „Renaissance”, statek jest oddany do dyspozycji CIL, bez ponoszenia przez nią rzeczywistego kosztu, gdyż żadna finansowa kompensata z jej strony nie jest wymagana. W ten sposób koszty, które CIL musiałaby normalnie ponieść na eksploatację statku, są zredukowane, co stanowi korzyść na rzecz CIL.
- (86) Inwestorzy mogą oddać statek nieodpłatnie do dyspozycji CIL jedynie dzięki ulgom podatkowym, które są przyznane na mocy ustawy Ponsa i które umożliwiają im, za pośrednictwem EURL, odliczenie od dochodów podlegających opodatkowaniu zarówno ceny zakupu statku, jak i strat EURL, do których zaliczają się zwłaszcza roczne spłaty kapitału i odsetek z pożyczki przyznanej przez Bank na zakup udziałów. Wyniki EURL podlegające odliczeniu zawierają także odpowiednie części wyników eksploatacyjnych Le Levant w granicach zagwarantowanych przez CIL.
- (87) Montaż ten i pokrycie przez inwestorów kosztów finansowania oraz, przynajmniej częściowo, kosztów eksploatacji Le Levant za pośrednictwem mechanizmu obligatoryjnych wezwań do zapłaty na rzecz EURL ma za zadanie przynieść CIL korzyści przyznane na mocy ustawy Ponsa. Ten mechanizm przeniesienia pomocy był warunkiem przewidzianym we wniosku o zezwolenie i został z tego tytułu poręczony przez władze francuskie. Ten transfer zasobów ze strony inwestorów na korzyść współwłasności umożliwia subwencjonowanie eksploatacji Le Levant przez CIL. Bez tego mechanizmu eksploatacja statku przez CIL nie byłaby opłacalna ekonomicznie.
- (88) Dla inwestorów dochodowość montażu materializuje się pod koniec operacji finansowania poprzez odkupienie ich udziałów i fakt, że mogą zachować dla siebie oszczędności podatkowe dotyczące roku 2003, ostatniego roku eksploatacji statku (roku, w którym nie obowiązuje obligatoryjne wezwanie do zapłaty).
- (89) W ten sposób istnieje podział zasobów państwowych (utworzonych przez oszczędności podatkowe inwestorów) pomiędzy CIL, na rzecz której jest retrocedowana prawie całość pomocy, i inwestorów. Retrocedowaną na CIL część korzyści stanowi kwota uzyskana z wezwań do zapłaty na rzecz EURL, na które odpowiedzieli inwestorzy.
- (90) Uwagi CIL, zgodnie z którymi Komisja nie wykazała, że pomoc miałaby umożliwić eksploatację Le Levant na warunkach bardziej korzystnych niż te dostępne dla innych podmiotów, nie mogą więc zostać przyjęte.

(91) Co do ceny sprzedaży Le Levant dla CIL w styczniu 2004 r., w świetle informacji, którymi dysponuje Komisja, nie wydaje się, żeby zawierała ona element darowizny na rzecz CIL. Istotnie, zdaniem CIL, cena odprzedaży została oszacowana przez niezależnego maklera morskiego na wyższą od ceny rynkowej statku. Komisja nie dysponuje innymi elementami dla unieważnienia tych informacji.

2.2. Zakwalifikowanie beneficjentów zasobów państwowych jako „przedsiębiorstwo”

(92) Dodatkowym warunkiem do zakwalifikowania korzyści jako pomocy państwa jest fakt, że sprzyja ona niektórym przedsiębiorstwom (lub niektórym gałęziom produkcji). Pojęcie przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu obejmuje każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą, niezależnie od statusu prawnego podmiotu i jego systemu finansowania. Działalnością gospodarczą jest każda działalność polegająca na oferowaniu dóbr lub usług na danym rynku⁽²⁶⁾.

(93) Tymczasem Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich w sprawie *Cassa di Risparmio*, w której miał dokonać rozróżnienia pomiędzy „podmiotem w bezpośrednim kontakcie z rynkiem i, pośrednio, innym podmiotem kontrolującym tego operatora w ramach jednostki gospodarczej, którą wspólnie tworzą”, uznał, że „zwykłe posiadanie udziałów, nawet kontrolnych, nie wystarcza do określenia działalności gospodarczej podmiotu posiadającego te udziały, w przypadku gdy owo posiadanie prowadzi jedynie do wykonywania praw związanych z uprawnieniami udziałowca lub wspólnika, jak również, w danym przypadku, do pobierania dywidend, zwykłych owoców własności dobra”⁽²⁷⁾.

(94) Orzecznictwo wskazuje więc, że zakwalifikowanie do rangi przedsiębiorstwa, wychodząc poza formy prawne, musi być oparte na analizie faktów ekonomicznych poszczególnych przypadków. Zakwalifikowanie CIL jako przedsiębiorstwa musi więc dokonać się poprzez analizę stosunków gospodarczych montażu w celu określenia sposobu faktycznego prowadzenia działalności gospodarczej polegającej na eksploatacji Le Levant w charakterze statku wycieczkowego.

(95) Na wstępie należy podkreślić, że zgodnie z formalnym brzmieniem montażu, to inwestorzy, przez przyzmat swoich EURL zjednoczonych w obrębie współwłasności, są przedstawieni jako właściciele i podmioty eksploatu-

jące statek na swój własny rachunek, przy czym rola CIL ogranicza się do zarządzania statkiem „na rachunek i ryzyko współwłasności”⁽²⁸⁾. Oczywiście, jest rzeczą zupełnie możliwą, że właściciel-eksploatujący powierza zarządcy codzienne działania związane z zarządzaniem swojej działalnością gospodarczej, przy czym właściciel nie unika tym samym zakwalifikowania jako przedsiębiorstwo w rozumieniu przepisów w zakresie pomocy państwa, pod warunkiem jednakże, że spełnia on determinujące kryteria zaprezentowane przez orzecznictwo, a mianowicie, że zajmuje się działalnością polegającą na oferowaniu na rynku dóbr lub usług i że nie ogranicza się do posiadania udziałów i pobierania dywidend.

(96) W danym przypadku Komisja podkreśla, że w myśl przepisów statutowych współwłasności, każdy inwestor będzie wykonywał za pośrednictwem posiadanych udziałów swoje prawa do statku, przy czym prawa te mogą być wykonywane jedynie kolektywnie (każdy udział daje także prawo do proporcjonalnej części dochodów z eksploatacji). Inwestorzy wykonują swoje prawa w ramach walnego zgromadzenia współwłaścicieli, gdzie każdy współudziałowiec ma prawo głosu proporcjonalne do jego części współwłasności. Z tego punktu widzenia sytuacja inwestorów jest porównywalna z sytuacją udziałowców lub wspólników.

(97) Ponadto inwestorzy nie zajmują się czynnie działalnością gospodarczą Le Levant, która w całości jest powierzona CIL. W istocie, z pełnomocnictwa zarządzania wynika, że CIL zlecono zajęcie się wszystkimi aspektami eksploatacji statku i nadano wszystkie konieczne uprawnienia, tak że wszelka ingerencja inwestorów jest wykluczona. A zatem:

— CIL zlecono zajęcie się uzbrojeniem, konserwacją, eksploatacją oraz zarządzaniem technicznym i handlowym statku,

— CIL organizuje zarządzanie hotelarstwem i gastronomią, postojami w portach pośrednich i wycieczkami turystycznymi. CIL zajmuje się zarządzaniem kosztami portowymi, za usługę pilotową itp. Ogólniej rzecz ujmując, CIL eksploatuje statek na najlepszych warunkach ekonomicznych i „jest uprawniona do zawierania wszelkich umów czarterowych oraz, ogólniej, do negocjowania wszelkich aktów handlowych” (art. 3.1 pełnomocnictwa zarządzania). Współwłasność dała więc CIL całkowitą swobodę działania w zakresie działań stanowiących istotę przedmiotowej działalności gospodarczej, a mianowicie oferowania rejsów wycieczkowych na pokładzie Le Levant,

⁽²⁶⁾ Zob. na przykład wyżej wzmiankowany wyrok *Cassa di Risparmio*, pkt 107 i 108.

⁽²⁷⁾ Wyżej wzmiankowany wyrok *Cassa di Risparmio*, pkt 109–114.

⁽²⁸⁾ Pełnomocnictwo zarządzania współwłasnością statku Le Levant, załącznik 4 do dokumentacji przedłożonej COB (zwane dalej „pełnomocnictwem zarządzania”).

- „Zarządca posiada najszersze uprawnienia względem stron trzecich w zakresie zarządzania dobrami i sprawami współwłasności oraz może dokonywać wszystkich czynności administracyjnych, w tym unieruchomienia statku, lecz nie rozporządza własnością” (art. 6 pełnomocnictwa zarządzania). Współwłasność daje więc CIL prawie całkowitą niezależność; jako że CIL może, z własnej inicjatywy i bez konsultacji z inwestorami, przystąpić nawet do unieruchomienia statku, to znaczy do zaprzestania jego eksploatacji,
- zgodnie z art. 6 pełnomocnictwa zarządzania zarządca „zapewni lub na rachunek współwłasności zleci wykonanie zwłaszcza następujących działań: – rekrutację i zarządzanie personelem, organizację pracy na pokładzie [...]. Uprawnienia przyznane w ten sposób zarządcy są tak rozległe, aby mógł on zapewnić zarządzanie współwłasnością z możliwie największą elastycznością”.
- (98) Zwolnienie inwestorów od zobowiązania eksploatacji nie jest kwestią handlowego wyboru, z którego mogliby oni swobodnie zrezygnować, lecz wynika z samej struktury montażu. W istocie, w myśl umów inwestycyjnych, każda spółka współudziałowa jest zarządzana przez dwóch współzarządców będących w rzeczywistości członkami kadry kierowniczej Banku. Wszystkimi aspektami praktycznymi dotyczącymi ustanowienia i eksploatacji spółek zajmują się ci zarządcy lub osoby przedstawione przez Bank, a na walnym zgromadzeniu współwłasności (na którym, teoretycznie, inwestorzy mogliby wykonywać swoje prawa do statku i jego eksploatacji) spółki współudziałowe reprezentowane są nie przez współników, lecz zarządców. Inwestor może jednak mianować innych zarządców czy nawet samemu zapewnić kierowanie własną EURL jedynie za ceną rezygnacji z „promesy zakupu” współudziałów ze strony Banku, co stanowi gwarancję rentowności jego inwestycji. Co do wyboru zarządcy współwłasności, i w myśl jego pełnomocnictwa, CIL została wymieniona w przepisach statutowych współwłasności (zredagowanych przez Bank i CIP) i w praktyce może zostać odwołana jedynie z powodu popełnienia poważnego zaniedbania lub oszustwa. Komisja stwierdza zatem, że w montażu nie ma żadnego mechanizmu umożliwiającego faktyczną ingerencję współwłasności w eksploatację Le Levant w charakterze statku wycieczkowego, to znaczy w samą działalność gospodarczą, którą zajmuje się wyłącznie CIL. Reasumując, można wyciągnąć wniosek, że inwestorzy podpisali umowę przystąpienia, której warunków nie mogli swobodnie określić.
- (99) Na koniec, ważnym jest stwierdzenie, że w relacji pomiędzy właścicielem-eksploatującym i jego zarządcą ryzyko gospodarcze związane z eksploatacją dobra spoczywa zwykle na właścicielu, jako że zarządca otrzymuje wynagrodzenie za swoje usługi i nie jest zainteresowany wynikami eksploatacji. Tymczasem w przypadku Le Levant inwestorzy korzystający z gwarancji rentowności danej przez promotorów projektu nie podejmują rzeczywistego ryzyka związanego z wynikiem eksploatacji Le Levant. W rzeczywistości to ryzyko obciąża CIL, która dysponując wprawdzie tylko dwiema częściami na 740 należących do współwłasności, zgodziła się ponieść całkowitą odpowiedzialność za każdą nadwyżkę strat w porównaniu do prognoz eksploatacji na okres 1996–2003. Komisja stwierdza, że rozłożenie ryzyka, obce normalnym relacjom pomiędzy eksploatującym i zarządcą, wskazuje na fakt, że działalność handlowa jest domeną jedynie CIL.
- (100) Zatem słusznym jest, że projekt Le Levant został przedstawiony potencjalnym inwestorom nie jako oferta uczestniczenia w organizacji i komercjalizacji rejsów wycieczkowych na pokładzie Le Levant, lecz jako „rentowna inwestycja, bez ryzyka i problemów zarządzania”⁽²⁹⁾. Wyjawia on także faktyczne stosunki pomiędzy CIL i inwestorami, określając „CIP via jej filię CIL” jako „armatora i zarządcę współwłasności”⁽³⁰⁾.
- (101) Taka organizacja doskonale odzwierciedla cel montażu, zgodnie z którym CIL nabywa statek, a inwestorzy interweniują jedynie dla celów jego finansowania, bez predestynacji uczestniczenia w jego eksploatacji. Fakt, że inwestorzy za pośrednictwem własnych spółek są formalnymi właścicielami statku, jest uzasadniony jedynie inżynierią podatkową montażu i nie odpowiada rzeczywistemu uczestnictwu w eksploatacji handlowej statku.
- (102) Działalność inwestorów ogranicza się do uczestnictwa w perspektywie rentowności, bez rzeczywistego uczestnictwa w eksploatacji Le Levant. CIL natomiast, będąca z formalnego punktu widzenia zwykłym zarządcą, posiada gwarancję uzyskania po zakończeniu montażu wyłącznej własności po cenie, której metody kalkulacji zostały z góry ustalone, i w oczekiwaniu na tę prawną formalizację swoich praw do statku swobodnie (w porównaniu z inwestorami) decyduje o warunkach jego eksploatacji. We wszystkim, co dotyczy eksploatacji handlowej Le Levant, CIL postępuje zatem jak faktyczny właściciel statku.
- (103) Co się tyczy eksploatacji Le Levant, jedynie CIL może być zakwalifikowana jako przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu. Jako że inwestorzy nie są przedsiębiorstwami w tym znaczeniu, korzyści otrzymane przez nich przy użyciu zasobów państwowych w ramach montażu finansowania Le Levant nie stanowią pomocy państwa.

⁽²⁹⁾ Prospekty „Zostań współwłaścicielem statku wycieczkowego Le Levant”, dołączone do dokumentacji przedłożonej COB.

⁽³⁰⁾ Jak w pozycji poprzedzającej. W myśl francuskiego prawa morskiego fakt bycia współwłaścicielem statku nie pociąga za sobą automatycznej kwalifikacji jako armatora tego ostatniego. Pociąga to za sobą jedynie domniemanie, które może zostać potwierdzone lub obalone w świetle czynności zarządzania przedmiotowym statkiem, w celu zidentyfikowania za pośrednictwem tychże czynności (wyznaczenie kapitana, odpowiedzialność za zarządzanie żeglugą i/lub za zarządzanie handlowe) – kto prowadzi eksploatację statku (ustawa nr 69-8 z dnia 3 stycznia 1969 r. w sprawie uzbrojenia i sprzedaży statków, ze zmianami, art. 1 i 2).

(104) Co się tyczy statusu stoczni, Komisja stwierdza, że uwagi zainteresowanych stron w tym względzie nie przynoszą żadnego dowodu na istnienie korzyści finansowanej przy użyciu zasobów państwowych na rzecz stoczni. Formalne postępowanie wyjaśniające nie ujawniło więc żadnego przekonującego elementu pozwalającego uznać stocznię za beneficjenta pomocy.

2.3. Selektywny charakter środka

(105) Specyficzny charakter środka państwowego, a mianowicie jego selektywność, stanowi jedną z cech określających pojęcie pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu. Z tego tytułu jest rzeczą ważną, żeby sprawdzić, czy przedmiotowy środek podatkowy pociąga za sobą czy nie korzyści na wyłączną rzecz niektórych przedsiębiorstw lub niektórych sektorów działalności⁽³¹⁾.

(106) W zasadzie, żeby środek podatkowy mógł być zakwalifikowany jako pomoc państwa, przedsiębiorstwa beneficjenci muszą należeć do kategorii dokładnie określonej poprzez zastosowanie, prawne lub faktyczne, kryterium ustalonego przez przedmiotowy środek⁽³²⁾. W danym przypadku wystarczy skonstatować, że badany środek jest zastosowaniem ustawy Ponsa, systemu podatkowego dotyczącego jedynie inwestycji realizowanych w niektórych zamorskich jednostkach terytorialnych Francji, którego selektywny charakter został już uznany przez Komisję w decyzji z dnia 27 stycznia 1993 r. o niewnoszeniu sprzeciwu w odniesieniu do systemu pomocy państwa wprowadzonego ustawą Ponsa⁽³³⁾.

(107) Komisja uważa, że selektywny charakter przedmiotowego środka został wystarczająco wykazany przez fakt, że pomoc ta wynika z zastosowania selektywnego systemu ustawy Ponsa i że nie jest konieczne zajęcie stanowiska przez Komisję w sprawie swobody zastrzeżonej dla władz francuskich w przyznaniu zezwolenia przewidzianego w myśl art. 238a HA IIIb – CGI, aspektu, który Komisja podniosła jedynie dla dopełnienia.

2.4. Wpływ na wymianę między państwami członkowskimi i zaburzenie konkurencji

(108) Władze francuskie i CIL podkreślają, że Le Levant był eksploatowany z Saint-Pierre-et-Miquelon, a więc na bardzo ograniczonym rynku, na którym nie działało żadne inne przedsiębiorstwo rejsów wycieczkowych. CIL wspominał także niewielką ładowność Le Levant

oraz fakt, że jego oferta skierowana była głównie do klientów północnoamerykańskiej. Z tych powodów władze francuskie i CIL zaprzeczają, że korzyść przyznana CIL mogła skutkować zaburzeniem konkurencji i wpływać na wymianę między państwami członkowskimi.

(109) Należy przypomnieć, że środki pomocowe mające na celu zwolnienie przedsiębiorstwa z kosztów, które zwykle musiałyby ono ponieść w ramach bieżącego zarządzania lub normalnych działań, w zasadzie zakłócają warunki konkurencji⁽³⁴⁾. Rozstrzygnięto, że każde przyznanie pomocy na rzecz przedsiębiorstwa prowadzącego działalność na rynku wspólnotowym może spowodować zaburzenia konkurencji i mieć wpływ na wymianę między państwami członkowskimi⁽³⁵⁾.

(110) Komisja uważa, że nie jest właściwym uznanie rejsów wycieczkowych z Saint-Pierre-et-Miquelon jako oddzielnego rynku. Jest prawdopodobne, że konsument zamierzający popłynąć w rejs w tym regionie byłby gotów rozważyć także rejsy do innych miejsc przeznaczenia lub rozpoczynających się w innych portach oraz że jego wybór będzie zdeterminowany szeregiem czynników, w tym ceną, na którą może mieć wpływ badany środek. Rejsy wycieczkowe są więc częścią większego rynku i w tej mierze, w jakiej przedmiotowe ulgi podatkowe zwalniają CIL z kosztów, które zwykle musiałyby ona ponieść na finansowanie swojej działalności gospodarczej, pomoc może spowodować zaburzenia konkurencji na tym rynku.

(111) Co się tyczy wpływu na wymianę między państwami członkowskimi, Komisja odnotowała, że oferta Le Levant była skierowana głównie na rynek północnoamerykański oraz że CIL współpracowała w tym celu z amerykańską agencją podróży zapewniającą promocję i dystrybucję rejsów wycieczkowych. Komisja podnosi jednak, że nie jest wykluczone, aby środki pomocowe mogły zakłócić konkurencję, nawet w przypadkach, gdy beneficjent eksportuje prawie całość swojej produkcji poza Wspólnotę⁽³⁶⁾. Ponadto wydaje się, że rejsy wycieczkowe były przedmiotem pewnej komercjalizacji w Europie.

(112) Przedmiotowy środek może więc zakłócić konkurencję i wpływać na wymianę między państwami członkowskimi.

⁽³¹⁾ Zob. na przykład wyroki Trybunału z dnia 26 września 1996 r. w sprawie C-241/94, *Francja/Komisja*, Rec. 1996, s. I-4551, oraz z dnia 1 grudnia 1998 r. w sprawie C-200/97, *Ecotrade/Altiformi e Ferriere di Servola*, Rec. 1998, s. I-7907.

⁽³²⁾ Zob. w tym znaczeniu wyrok Sądu w sprawie T-308/00, *Salzgitter/Komisja*, Zb. Orz. 2004, s. II-1933, pkt 38.

⁽³³⁾ Zob. motyw 10.

⁽³⁴⁾ Zob. wyrok z dnia 19 września 2000 r. w sprawie C-156/98, *Niemcy/Komisja*, Rec. s. I-6857, pkt 30 oraz przytaczane orzecznictwo.

⁽³⁵⁾ Zob. zwłaszcza wyrok Trybunału z dnia 17 września 1980 r. w sprawie 730/79, *Philip Morris/Komisja*, Rec. 1979, s. 2671, pkt 11 i 12.

⁽³⁶⁾ Wyrok Trybunału z dnia 21 marca 1990 r. w sprawie C-142/87, *Belgique/Komisja*, Rec. 1990, s. I-959, pkt 35.

2.5. Intensywność pomocy

- (113) Komisja uważa, że w pomocy zawarta jest całość oszczędności podatkowych przeniesionych przez inwestorów na ich spółki współdziałowe z tytułu podniesienia kapitału, do którego się oni zobowiązali w ramach przystąpienia do montażu finansowania Le Levant.
- (114) Władze francuskie zadeklarowały swoją niezdolność do obliczenia oszczędności podatkowych bez przystąpienia do indywidualnego zbadania sytuacji fiskalnej każdego z inwestorów.
- (115) Komisja nie uważa się w jakikolwiek sposób zobowiązana do dokładnego obliczenia pomocy, lecz jedynie do określenia podstaw obliczenia. Komisja podnosi jednak, bez żadnego uszczerbku dla kalkulacji całkowitej kwoty pomocy, że zgodnie z szacunkami Banku opartymi na profilu „typowego inwestora”⁽³⁷⁾ oszczędności podatkowe zrealizowane dzięki odliczeniu samej ceny kupna statku umożliwiły wniesienie wkładów kapitałowych w wysokości 278 506 FRF w odniesieniu do każdej transzy dwóch udziałów, to znaczy w odniesieniu do 738 udziałów sprzedanych inwestorom – 102 490 200 FRF ogółem, co oznacza intensywność pomocy w stosunku do ceny statku wynoszącą około 44,8 %.

3. Zgodność pomocy ze wspólnym rynkiem

Stosowane narzędzia prawne

- (116) Ponieważ Komisja stwierdziła, że przedmiotowy środek stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu, należy zbadać jego zgodność ze wspólnym rynkiem. W tym względzie Komisja wskazała w decyzjach o wszczęciu postępowania, że uważa, iż pomoc powinna być zbadana w świetle dyrektywy 90/684/EWG, a dokładniej – uwzględniając cel pomocy – w świetle art. 4 ust. 7 wyżej wymienionej dyrektywy⁽³⁸⁾. Stosowność tej podstawy prawnej została zakwestionowana przez władze francuskie i zainteresowane strony ze względu na uzasadnienia wymienione w częściach IV i V. Na wstępie należy zatem uzasadnić wybór tej podstawy prawnej.
- (117) Decyzja Komisji z dnia 27 stycznia 1993 r. o niewnoszeniu sprzeciwu w zakresie pomocy państwa w odniesieniu do ustawy Ponsa wyraźnie przewidywała, że „zastosowanie przedmiotowych środków pomocowych podlega przepisom i wytycznym prawa wspólno-

towego dotyczącym [...] niektórych sektorów działalności przemysłowej ...”. W konsekwencji, wyżej wymieniona decyzja nie obejmuje badanej pomocy w tej mierze, w jakiej ta ostatnia wchodzi w zakres stosowania dyrektywy 90/684/EWG.

- (118) Francja i zainteresowane strony stwierdzają, że dyrektywa 90/684/EWG stosuje się jedynie w odniesieniu do środków pomocowych przynoszących korzyść konstruktorowi statku i że w tej mierze, w jakiej Komisja nie zidentyfikowała korzyści na rzecz stoczni, która zbudowała Le Levant, dyrektywa 90/684/EWG nie ma zastosowania w niniejszej sprawie. Komisja nie może podzielić tego argumentu. W istocie, z treści art. 3 ust. 1 dyrektywy 90/684/EWG wynika, że stosuje się ona w odniesieniu do „wszelkich form pomocy dla armatorów lub stron trzecich, dostępnych jako pomoc na budowę lub adaptację statków”. Zatem to nie tyle status beneficjenta, co cel pomocy ma determinujące znaczenie dla zastosowania dyrektywy 90/684/EWG odnoszącej się do pomocy dla „przemysłu stoczniowego”, a nie do konstruktorów statków. Taka wykładnia jest podparta orzecznictwem Trybunału, który – w odpowiedzi na argument, zgodnie z jakim jedynie środki pomocowe dostępne dla produkcji statków, a nie te dla ich eksploatacji, powinny być uwzględnione w ramach dyrektywy 90/684/EWG – uznał, że przepisy dyrektywy stosują się w odniesieniu do „nie tylko do wszystkich form pomocy dla produkcji przyznanych bezpośrednio stoczniom, lecz również do pomocy wymienionych w art. 3 ust. 2, przy czym ten ostatni przepis odnosi się do wszelkich form pomocy przyznanych armatorom lub stronom trzecim, jeżeli te środki pomocowe są rzeczywiście wykorzystywane na budowę lub adaptację statków w stoczniach Wspólnoty”⁽³⁹⁾.
- (119) W konsekwencji, Komisja potwierdza, że zgodność pomocy ze wspólnym rynkiem musi być oceniona w świetle dyrektywy 90/684/EWG.

Badanie zgodności

- (120) Na mocy art. 4 ust. 7 dyrektywy 90/684/EWG pomoce związane z budową i adaptacją statków, przyznane jako pomoce rozwojowe dla kraju rozwijającego się, mogą zostać uznane za zgodne ze wspólnym rynkiem, jeżeli są one zgodne z przepisami przyjętymi w tym celu przez grupę roboczą nr 6 OECD w porozumieniu w sprawie wykładni art. 6, 7 i 8 porozumienia w sprawie kredytów na eksport statków morskich lub wszelkimi zmianami wyżej wymienionego porozumienia (zwanymi dalej „kryteriami OECD”).

⁽³⁷⁾ Zob. decyzja uzupełniająca z dnia 6 grudnia 2006 r., pkt 72.

⁽³⁸⁾ Dyrektywa 90/684/EWG przestała wywoływać skutki prawne w dniu 31 grudnia 1997 r. Jednakże pozostaje ona właściwa dla zbadania niniejszej sprawy, zważywszy że jej przepisy obowiązywały w momencie przyznania pomocy, zgodnie z zawiadomieniem Komisji w sprawie ustalania zasad stosowanych do oceny pomocy państwa przyznanej niezgodnie z prawem (Dz.U. C 119 z 22.5.2002, s. 22).

⁽³⁹⁾ Wyrok Trybunału z dnia 18 maja 1993 r. w sprawach łączonych C-356/90 i C-180/91, *Belgia/Komisja* (Rec. 1993, s. I-2323), pkt 14.

- (121) Tak, jak Komisja poinformowała państwa członkowskie pismem SG (89) D/311 z dnia 3 stycznia 1989 r., projekty pomocy rozwojowej muszą spełniać następujące kryteria OECD:
- statki nie powinny pływać pod tanią banderą,
 - w przypadku, jeżeli pomoc nie może zostać zaklasyfikowana jako pomoc publiczna na rzecz rozwoju w ramach OECD, podmiot udzielający pomocy musi potwierdzić, że została ona przyznana na mocy porozumienia międzyrządowego,
 - podmiot udzielający pomocy musi odpowiednio zapewnić, że miejscem pobytu rzeczywistego właściciela jest kraj będący beneficjentem i że przedsiębiorstwo-beneficjent nie jest nieoperacyjną filią zagranicznej spółki (do krajów mogących korzystać z pomocy zaliczają się nie tylko kraje zaklasyfikowane przez OECD jako rozwijające się, lecz także ogół krajów i terytoriów zamorskich stowarzyszonych z Unią Europejską, włącznie z francuskimi terytoriami zamorskimi),
 - beneficjent musi zobowiązać się do niesprzedawania statku bez zezwolenia władz publicznych.
- (122) Ponadto przyznana pomoc musi zawierać element darowizny w wysokości 25 % wartości pomocy.
- (123) Jak już zaznaczono, Komisja powinna także sprawdzić, czy projekt zawiera faktyczną „składową rozwoju”. W istocie Trybunał⁽⁴⁰⁾ uznał, że Komisja jest zobowiązana oddzielnie sprawdzić składową „rozwoju” projektu i respektowanie kryteriów OECD. Zatem, dla dokonania oceny, Komisja musi sprawdzić, czy cel projektów jest rzeczywiście rozwojowy i czy bez pomocy nie byłyby one opłacalne (to znaczy, czy pomoc ta jest konieczna).
- (124) Tak, jak Komisja zaznaczyła w decyzjach o wszczęciu postępowania, przedmiotowa pomoc spełnia kryteria OECD z następujących względów:
- Le Levant jest eksploatowany pod francuską banderą. Warunek, zgodnie z którym statek nie może być eksploatowany pod tanią banderą, jest zatem spełniony.
- Saint-Pierre-et-Miquelon figuruje w wykazie krajów mogących korzystać z pomocy rozwojowej, który jest dołączony do pisma Komisji SG (89) D/311 skierowanego do państw członkowskich.
- Komisja podkreśla, że w myśl montażu CIL ma zostać jedynym właścicielem statku i że w okresie przejściowym prowadzi ona handlową eksploatację statku w charakterze faktycznego właściciela. W odniesieniu do warunku dotyczącego miejsca pobytu właściciela, Komisja uznaje, że można uznać CIL za rzeczywistego właściciela Le Levant⁽⁴¹⁾. CIL ma swoją siedzibę w Wallis-et-Futuna. Archipelag ten nie jest „krajem-beneficjentem” (którym jest Saint-Pierre-et-Miquelon). Jednakże, zważywszy że obydwa archipelagi figurują w wykazie Komisji wymieniającym kraje mogące korzystać z pomocy rozwojowej, Komisja nie wniesie sprzeciwu w tym względzie. Ponadto CIL nie jest nieoperacyjną filią zagranicznej spółki.
- Statek nie może zostać odsprzedany bez zgody francuskich władz publicznych, gdyż pomoc została przyznana pod warunkiem faktycznej eksploatacji statku przez CIL w czasie co najmniej pięciu lat, podczas której miejscem wypływania i portem przeznaczenia jest głównie Saint-Pierre-et-Miquelon.
- Intensywność pomocy jest wyższa od 25 % (zob. motyw 115).
- (125) Komisja musi jeszcze sprawdzić istnienie „składowej rozwoju”, to znaczy upewnić się, czy pomoc może przyczynić się do rozwoju terytorium będącego beneficjentem. Ta analiza musi uwzględnić okoliczności i szczególne potrzeby przedmiotowego terytorium. W tym względzie, władze francuskie podkreśliły, że w momencie przyznania pomocy gospodarka Saint-Pierre-et-Miquelon znajdowała się w szczególnie trudnej sytuacji. W istocie, archipelag był historycznie zależny od przemysłowego rybołówstwa. Nagły i masowy upadek tego przemysłu w 1993 r., w następstwie niekorzystnego dla Francji rozstrzygnięcia sporu z Kanadą w sprawie praw połowowych oraz kanadyjskiego moratorium na prowadzenie połowów dorsza, stworzył nagłą potrzebę przeorientowania gospodarki terytorium. Przy niewielkich rozmiarach archipelagu i małej liczbie ludności, względny oddaleniu i ograniczonej gospodarki znacznie redukującej możliwości takiego przeorientowania dywersyfikacja poprzez turystykę promującą jako atut zachowaną przyrodę terytorium i bliskość kontynentu północno-amerykańskiego wydawała się najbardziej interesującą drogą. Ponieważ Saint-Pierre-et-Miquelon nie mógł oferować turystyki pobytowej, próba rozwoju archipelagu jako portu wycieczkowego wydawała się rozsądnym rozwiązaniem.

⁽⁴⁰⁾ Wyrok Trybunału z dnia 5 października 1994 r. w sprawie C-400/92, *Niemcy/Komisja*, Rec. 1994, s. I-4701.

⁽⁴¹⁾ Analiza ta jest zgodna z tą dokonaną w wyżej wzmiankowanej sprawie „Renaissance”.

- (126) W uwagach przedstawionych w następstwie decyzji o wszczęciu postępowania z dnia 2 grudnia 1999 r. władze francuskie podkreśliły, że eksploatacja Le Levant mogła przyczynić się do rozwoju Saint-Pierre-et-Miquelon, zwłaszcza poprzez tworzenie nowych miejsc pracy i za pośrednictwem wydatków spowodowanych eksploatacją statku w terytorium.
- (127) W decyzji 2001/882/WE Komisja sformułowała jednakże konkluzję o braku „składowej rozwoju”⁽⁴²⁾. Ocena ta opierała się zwłaszcza na następujących wnioskach dotyczących ekonomicznego wpływu pomocy:
- W oparciu o informacje będące w jej dyspozycji Komisja uznała, że wpływ finansowy eksploatacji Le Levant może być oszacowany na 5,52 miliona FRF za lata 1999–2001, czyli na około 0,84 miliona EUR.
 - W odniesieniu do tworzenia bezpośrednich miejsc pracy Komisja uznała, że nie udowodniono żadnego skutku, jako że w informacjach przedstawionych przez władze francuskie zgłoszono jedynie fakt, że „czterech byłych rybaków z archipelagu odbyło szkolenie przygotowujące do pracy na statku”.
 - Na koniec, w odniesieniu do skutku wywartego na rozwój infrastruktury archipelagu i pośredniego wpływu związanego z przybyciem innych podmiotów oferujących rejsy wycieczkowe Komisja uznała, że zapewnienia władz francuskich nie zostały ujęte ilościowo i nie było konieczne ich uwzględnianie przy ocenie środka pomocowego przyznanego na rzecz Le Levant.
- (128) Wnioski te w oczywisty sposób opierały się na informacjach, którymi Komisja dysponowała w momencie przyjęcia decyzji. Jak wyraźnie wynika z wyroku Trybunału w następstwie wniesienia skargi o unieważnienie w wyżej wzmiankowanej sprawie C-394/01⁽⁴³⁾, Komisja mogła oprzeć swoją decyzję jedynie na elementach, które znalazły się w jej posiadaniu w ramach formalnego postępowania wyjaśniającego, wszczętego decyzją z dnia 2 grudnia 1999 r., co wykluczało niektóre informacje przekazane przez władze francuskie dopiero na etapie postępowania przed Trybunałem.
- (129) Tymczasem w nowych uwagach przedstawionych w następstwie uzupełniającej decyzji Komisji z dnia 6 grudnia 2006 r., władze francuskie i zainteresowane strony wniosły informacje, którymi Komisja nie dysponowała w momencie przyjęcia decyzji 2001/882/WE i które dawały inny obraz ekonomicznego wpływu eksploatacji Le Levant.
- (130) I tak w zakresie zatrudnienia z uwag władz francuskich wynika, że w okresie od 1999 r. do 25 lipca 2001 r. na pokładzie Le Levant zatrudniano co najmniej 14 osób pochodzących z Saint-Pierre-et-Miquelon. Do tego zatrudnienia na morzu dochodzi zatrudnienie na lądzie wynikłe z wykorzystania lokalnych dostawców i usługodawców. Władze francuskie uznają, że w okresie od 1999 r. do dnia 25 lipca 2001 r. eksploatacja Le Levant przyczyniła się do utworzenia co najmniej 10 miejsc pracy na lądzie⁽⁴⁴⁾.
- (131) Według tych samych informacji władz francuskich, eksploatacja Le Levant wygenerowała na Saint-Pierre-et-Miquelon 1,66 miliona EUR wydatków bezpośrednich (związanych z zaopatrzeniem statku, przewozem pasażerów itp.) w okresie 1999–2001⁽⁴⁵⁾.
- (132) W przeciwieństwie do informacji, którymi dysponowała Komisja w 2001 r., te nowe informacje umożliwiają więc stwierdzenie istnienia mierzalnego wpływu na tworzenie nowych miejsc pracy. Zważywszy na ograniczoność rynku pracy w terytorium i w stosunku do liczby poszukujących pracy (409 osób w 1999 r.)⁽⁴⁶⁾, skutek ten nie można uznać za bez znaczenia. Informacje te wykazują, że wydatki bezpośrednie na Saint-Pierre-et-Miquelon związane z eksploatacją Le Levant przewyższają około dwukrotnie kwoty przyjęte przez Komisję w uzasadnieniu decyzji 2001/882/WE⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴²⁾ Decyzja 2001/882/WE, motyw 33.

⁽⁴³⁾ Zob. przypis 5.

⁽⁴⁴⁾ Zdaniem władz francuskich, w czasie pierwszych pięciu lat eksploatacji „Le Levant”, czyli w latach 1999–2003, 14 do 16 obywateli Saint-Pierre-et-Miquelon było zatrudnionych na pokładzie statku. W tym samym okresie eksploatacja „Le Levant” spowodowała utworzenie od 11 do 12 miejsc pracy na lądzie. Jednakże zważywszy zasadę pewności prawnej, dla celów niniejszej decyzji Komisja uwzględni jedynie fakty dotyczące okresu poprzedzającego przyjęcie decyzji 2001/882/WE. Z analogicznych względów Komisja przyjęła jedynie najniższą liczbę miejsc pracy.

⁽⁴⁵⁾ Okres ten obejmuje cały rok 2001. Celem uzupełnienia można odnotować, że władze francuskie szacują wydatki bezpośrednio spowodowane eksploatacją statku w roku 2002 i 2003 na 1,66 miliona EUR rocznie, czyli około 3,4 miliona EUR za pierwszych pięć lat eksploatacji Le Levant.

⁽⁴⁶⁾ Liczba poszukujących pracy na dzień 31 grudnia 1999 r. (Institut d'émission des départements d'outremer, sprawozdanie „Saint-Pierre-et-Miquelon w 1999 r.”).

⁽⁴⁷⁾ Czyli za okres 1999–2001, około 1,66 miliona EUR w miejsce około 0,84 miliona EUR (5,52 miliona FRF), kwoty oszacowanej przez Komisję w decyzji 2001/882/WE.

- (133) Te nowe informacje umożliwiają stwierdzenie, że pomoc przyznana na rzecz Le Levant wywołała wpływ ekonomiczny, wprawdzie ograniczony, lecz jednak mogący przyczynić się do rozwoju gospodarczego Saint-Pierre-et-Miquelon.
- (134) Władze francuskie podkreśliły również, że w ogólnym ujęciu pomoc mogła przyczynić się do rozwoju Saint-Pierre-et-Miquelon, stymulując konieczną dywersyfikację jego gospodarki. W tym aspekcie, postępowanie wyjaśniające pozwoliło Komisji na stwierdzenie, że gospodarka Saint-Pierre-et-Miquelon do 1993 r. charakteryzowała się prawie wyłącznie zależnością od rybołówstwa przemysłowego, a później – zależnością od sektora publicznego i zamówień publicznych ⁽⁴⁸⁾.
- (135) Komisja przyznaje, że taka zależność od bardzo ograniczonej liczby źródeł zatrudnienia i dochodów może hamować rozwój terytorium. Zważywszy na specyfikę geograficzną Saint-Pierre-et-Miquelon i ograniczony charakter jego rynku wewnętrznego, Komisja przyznaje, że dywersyfikacja ekonomiczna była przydatna dla jego rozwoju oraz że turystyka mogła być obiecującą drogą dywersyfikacji w momencie przyznania pomocy. Komisja przyjmuje także uwagi władz francuskich, zdaniem których rozmiary archipelagu ograniczają możliwości oferowania turystyki bazującej na dłuższych pobytach, ale w zamian – jego usytuowanie jest odpowiednie dla rozwoju działalności związanej z rejsami wycieczkowymi.
- (136) Komisja odnotowuje, że według informacji przedstawionych przez władze francuskie liczba rejsowiczów odwiedzających archipelag ulegała silnym wahaniom w latach poprzedzających przyznanie pomocy i oddanie do eksploatacji Le Levant, lecz liczba ta wydaje się ustabilizowana na relatywnie wysokim poziomie począwszy od 2000 r. ⁽⁴⁹⁾.
- (137) Ten wkład, jaki by nie był rzeczywisty, w rozwój Saint-Pierre-et-Miquelon może jednak wydać się skromny, zwłaszcza w odniesieniu do intensywności pomocy. Komisja jednakże uznaje, że zgodność pomocy ze wspólnym rynkiem musi zostać oceniona w porównaniu do wkładu, jaki pomoc może wnieść w rozwój Saint-Pierre-et-Miquelon, i rozmiarów naruszenia wymiany pomiędzy państwami członkowskimi, które może ona spowodować. W tym względzie Komisja uznaje, że pomoc bezsprzecznie może wyrzucić pewien ujemny wpływ na wymianę między państwami członkowskimi, jak również że – jak wykazano w sekcji 2.4 – jest jednak prawdopodobne, iż skutek ten będzie bardzo ograniczony, zważywszy na szczególne okoliczności sprawy. W tym kontekście Komisja podkreśla zwłaszcza co następuje:
- Le Levant jest statkiem o bardzo niewielkiej ładowności, mogącym przyjąć jedynie około 95 pasażerów, co ogranicza w naturalny sposób jego wpływ na rynek,
 - oferta rejsów wycieczkowych Le Levant rozpoczynających się z Saint-Pierre-et-Miquelon (czyli poza wodami terytorialnymi Wspólnoty) była głównie skierowana na rynek północno-amerykański ⁽⁵⁰⁾, tak z racji sieci komercyjnych zbudowanych przez CIL, jak zwłaszcza geograficznego usytuowania archipelagu, „węzła” rejsów wycieczkowych (oddalonego od Paryża o około 4 600 kilometrów, lecz tylko 25 kilometrów od wybrzeży Kanady) ⁽⁵¹⁾,
 - Komisja podkreśla również, że według przedłożonych informacji żaden podmiot z siedzibą we Wspólnocie nie oferuje i w okresie, o którym mowa, nie oferował rejsów wycieczkowych na Saint-Pierre-et-Miquelon oraz że rejsy organizowane na pokładzie Le Levant, łączące wielki luksus z nietuzinkowymi kierunkami, w oczywisty sposób dotyczyły jedynie bardzo wąskiego segmentu rynku rejsów wycieczkowych, mało rozwiniętego w Europie.
- (138) Przez wzgląd na powyższe Komisja stwierdza, że przedmiotowa pomoc może przyczynić się do rozwoju Saint-Pierre-et-Miquelon poprzez tworzenie nowych miejsc pracy i dywersyfikację gospodarki, i że ten wkład – choć skromny – ma większe znaczenie niż naruszenie wymiany między państwami członkowskimi, które pomoc może spowodować.
-
- ⁽⁴⁸⁾ I tak w 1999 r. sektory BTP (budownictwo i prace publiczne) i rybołówstwa, w dużej mierze wspierane interwencją władz publicznych, przedstawiały 63,8 % zatrudnienia. Urzędnicy stanowili 25,8 % ludności aktywnej zawodowo (patrz Institut d'émission des départements d'outremer, sprawozdanie „Saint-Pierre-et-Miquelon w 1999 r.”).
- ⁽⁴⁹⁾ Liczba rejsowiczów wyniosła 2 134 w 1995 r., 820 w 1996 r., 785 w 1997 r., 2 123 w 1997 r., 2 123 w 1998 r., 428 w 1999 r., osiągając 3 242 w 2000 r. oraz 2 474 w 2001 r. Ponadto można odnotować, że taki poziom utrzymywał się w czasie całego okresu eksploatacji Le Levant z 5 120 rejsowiczami w 2002 r. i 3 022 – w roku 2003.
- ⁽⁵⁰⁾ I tak z wniosku o zezwolenie złożonego u władz francuskich przez Bank i CIP wynika, że projekt „Le Levant” zależał „ściśle od powiązań łączących CIP i Travel Dynamics [...], amerykańskiego tour operatora specjalizującego się w organizacji rejsów wycieczkowych”. CIP podkreśla, że projekt „Le Levant” jest opracowany w oparciu o doświadczenie nabyte podczas eksploatacji jej pierwszego statku Le Ponant, którego „klientela ...głównie północno-amerykańska ...jest dzisiaj zasadniczo pozyskiwana dzięki partnerstwu z Travel Dynamics”. CIP dodaje, że wykazała, iż „jest w stanie przyciągnąć klientelę północno-amerykańską na francuski statek ...”. Ze sprawozdania „Saint-Pierre-et-Miquelon w 1999 r.” (strona 37) sporządzonego przez Institut d'émission d'outre-mer wynika również, że kierunek ten był sprzedawany w 1999 r. przez jednostki amerykańskich tour operatorów, przy jedynie dwóch francuskich.
- ⁽⁵¹⁾ Komisja – oświadczając w ramach decyzji 2003/66/WE z dnia 24 lipca 2002 r., że operacja koncentracji jest zgodna ze wspólnym rynkiem i funkcjonowaniem Porozumienia EOG (Sprawa COMP/M.2706 – Carnival Corporation/P & O Princess) (Dz.U. L 248 z 30.9.2003, s. 1) – uznała już, że rynek rejsów wycieczkowych jest głównie rynkiem krajowym.

(139) Komisja stwierdza również, że pomoc ta była konieczna. Zgodnie z treścią montażu przyjętego przez władze francuskie, prognozy rentowności eksploatacji statku z Saint-Pierre-et-Miquelon wskazywały, że dochodowość projektu może zostać zapewniona jedynie dzięki pomocy. Projekt budowy i eksploatacji Le Levant nie mógłby więc zostać zrealizowany bez pomocy.

(140) Z powyższych przyczyn Komisja stwierdza więc, że pomoc na rzecz Le Levant zawiera „składową rozwoju”.

VIII. WNIOSKI

(141) Komisja stwierdza, że Francja wdrożyła pomoc, o której mowa, niezgodnie z prawem, z naruszeniem postanowień art. 88 ust. 3 Traktatu. Jednakże Komisja uważa, że pomoc stanowi pomoc rozwojową w rozumieniu art. 4 ust. 7 dyrektywy 90/684/EWG i w konsekwencji jest ona zgodna ze wspólnym rynkiem,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc państwa wdrożona przez Francję na rzecz Compagnie des Îles du Levant w związku z budową statku wycieczkowego Le Levant jest zgodna ze wspólnym rynkiem.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 maja 2008 r.

W imieniu Komisji

Neelie KROES

Członek Komisji