

## II

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

## HATÁROZATOK

## BIZOTTSÁG

## A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2008. május 20.)

a Franciaország által a Le Levant körutazást végző hajó építéséhez nyújtott állami támogatásról  
(C 74/99 (ex NN 65/99))

(az értesítés a C(2007) 5419. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/746/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

ságok az 1999. május 12-én (A/33645) és augusztus 19-én (A/36449) kelt levélben tettek észrevételt.

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

(2) Tekintettel ezekre az információkra a Bizottság 1999. december 2-i határozatával <sup>(3)</sup> megindította a Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében említett hivatalos vizsgálati eljárást a Le Levant körutazást végző hajó építéséhez nyújtott egyes támogatásokat érintően.

tekintettel az Európai Gazdasági Térséget létrehozó megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

(3) E határozatra válaszolva a francia hatóságok 2000. január 12-én (A/30357), a 2000. június 14-én (A/34964), a 2001. április 30-án (A/33440) és a 2001. június 11-én (A/34609) kelt levelükben tették meg észrevételeiket. A Bizottság az egyik érdekelt féltől, a Compagnie des Îles du Levant-tól (a továbbiakban: CIL) is kapott észrevételeket, amelyeket továbbítottak a francia hatóságokhoz, és ez utóbbiak arra válaszoltak.

tekintettel a hajógyártáshoz nyújtott támogatásokról szóló, 1990. december 21-i 90/684/EGK tanácsi irányelvre <sup>(1)</sup> és különösen annak 4. cikke (7) bekezdésére,

(4) Az Alstom Leroux Naval által épített, Saint-Pierre és Miquelonban történő üzemeltetésre szánt személyszállító hajóhoz, a Le Levant-hoz Franciaország által fejlesztési támogatás formájában nyújtott állami támogatásról szóló, 2001. július 25-i 2001/882/EK bizottsági határozat <sup>(4)</sup> lezárta a vizsgálati eljárást, és a közös piaccal összeegyeztethetlenné nyilvánította az állami támogatást, valamint előírta Franciaország számára, hogy „hozzon meg valamennyi szükséges intézkedést [a támogatás] megszüntetésére és a befektetőktől történő visszatérítésére, akik a támogatás közvetlen kedvezményezettjei és a személyszállító hajó jelenlegi tulajdonosai”.

miután felszólította az érdekeltet, hogy az említett cikkeknek megfelelően nyújtsák be észrevételeiket és ezen észrevételek figyelembevételével <sup>(2)</sup>,

mivel:

## I. ELJÁRÁS

(1) A Bizottság azt követően, hogy tudomást szerzett az e határozat tárgyát képező támogatásról, először tájékoztatást kért a francia hatóságoktól az 1998. december 2-án és az 1999. június 4-én kelt levélben. A francia ható-

<sup>(1)</sup> HL L 380., 1990.12.31., 27. o.

<sup>(2)</sup> HL C 33., 2000.2.5., 6. o. és HL C 23., 2007.2.1., 28. o.

<sup>(3)</sup> HL C 33., 2000.2.5., 6. o.

<sup>(4)</sup> HL L 327., 2001.12.12., 37. o.

- (5) A 2001/882/EK határozatot az Európai Közösségek Elsőfokú Bírósága 2006. február 22-én hozott ítéletével<sup>(5)</sup> megsemmisítette. Az Elsőfokú Bíróság különösen úgy vélte, hogy a Bizottság határozata olyan indokolási hiányosságokat tartalmazott, amelyek következtében nem lehetett megállapítani, hogy megvalósulnak-e az állami támogatás 87. cikk (1) bekezdése szerinti fogalmi elemei.
- (6) Az Elsőfokú Bíróság ítéletének következtében az 1999. december 2-i határozattal megindított eljárás továbbra is folyamatban van.
- (7) Tekintettel az Elsőfokú Bíróság ítéletének indoklására, és a Bizottság tudomására hozott új információkra a Bizottság úgy ítélte meg, hogy helyénvaló újból felhívni a francia hatóságokat és az érdekelt feleket észrevételeik megtételére a Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése alapján. A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló, 1999. december 2-i határozatot a 2006. december 6-i határozat<sup>(6)</sup> egészítette ki.
- (8) E határozatra válaszolva a francia hatóságok előbb kérték a válaszadási határidő meghosszabbítását, és e kérelmük kedvező elbírálását követően a 2007. március 16-án (A/32335) és 2007. december 12-én kelt levélben (A/40301) megtették észrevételeiket. Észrevételeket nyújtottak be az érdekelt felek is, azaz a CIL, a 2007. március 21-én kelt ajánlott levélben (A/32446), és a Bank támogatásával<sup>(7)</sup> a befektetők, azaz a hajórészvényes társaságok korábbi tagjai a 2007. március 1-jén (A/31951) és 2007. március 7-én kelt ajánlott levélben (A/32026).
- (10) Franciaország bejelentette ezeket az intézkedéseket a Bizottságnak annak érdekében, hogy a Bizottság megvizsgálja azoknak az állami támogatásról szóló közösségi rendelkezésekkel való összeegyeztethetőségét. 1993. január 27-én kelt levelében a Bizottság arról tájékoztatta Franciaországot, hogy az intézkedések megvizsgálását követően úgy határozott, hogy a Szerződés 92. és 93. cikke (későbbi 87. és 88. cikke) szerint nem emel kifogást. A Bizottság mindazonáltal kifejtette, hogy a kérdéses támogatások alkalmazására továbbra is vonatkoznak az egyes tevékenységi ágazatokkal kapcsolatos közösségi jogi szabályok és keretrendszerek.
- (11) E határozatban a Pons-törvényre történő hivatkozások az általános adótörvénykönyv (Code Général des Impôts – a továbbiakban: CGI) 238a. HA. cikke I. és IIIc. bekezdésének 1996. november 23-án hatályos rendelkezéseire utalnak, amelyek a következőképpen foglalhatók össze.

*A CGI 238a. HA. cikkének I. bekezdése*

- (12) A CGI 238a. HA. cikke I. bekezdésének értelmében a vállalkozások a Franciaország egyes tengerentúli megyéiben és területein, köztük Saint-Pierre és Miquelonban<sup>(8)</sup> végrehajtott produktív beruházásaik teljes összegének megfelelő összeget vonhatnak le adóköteles eredményükből. Ez a cikk eltér a CGI általános rendszerétől, amely nem teszi lehetővé ilyen összegek levonását a vállalkozás adóköteles eredményének megállapítása céljából.

- (13) A CGI 238a. HA. cikkének IIIb. bekezdése kifejti, hogy az egyes ágazatokban, köztük a kedvtelési célú hajózásban végzett befektetések tekintetében csak akkor van helye az említett cikk I. bekezdésében előírt levonásnak, ha a költségvetésért felelős miniszter ahhoz előzetesen hozzájárul. Ezt a hozzájárulást „a tengerentúli megyékért és területekért felelős miniszter véleményének kikérését követően akkor lehet megadni, ha a befektetés gazdasági érdeket képvisel a végrehajtás helye szerinti megyében, ha illeszkedik a területrendezési politikába és a környezetvédelmi politikába, valamint ha garantálja a befektetők és harmadik személyek védelmét.”

*A CGI 238a. HA. cikkének IIIc. bekezdése*

- (14) A CGI szerint a természetes személyek adót fizetnek jövedelmük után. Ez az adó az adófizető teljes nettó jövedelmét terheli, amely a meghatározott jövedelemkategóriákba tartozó nettó jövedelmek összege. Főszabályként a különböző kategóriákba tartozó nettó jövedelmek az adófizető birtokában lévő vagyontárgyak, tőke, fizetések stb., valamint a jövedelemszerző tevékenységekből az adófizetők által szerzett nyereség, levonva mindebből különösen a jövedelemkategóriában az adott évre vonatkozóan megállapított veszteségeket.

## II. AZ INTÉZKEDÉS RÉSZLETES BEMUTATÁSA

### 1. A Pons-törvény

- (9) Az 1986. évi költségvetés módosításáról szóló, 1986. július 11-i módosított törvény adókedvezményeket írt elő egyes, Franciaország tengerentúli területeit és megyéit érintő befektetések tekintetében (Pons-törvény).

<sup>(5)</sup> A T-34/02. sz. EURL *Le Levant 001 kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet, EBHT 2006., II-267. o. Korábban Franciaország már indított keresetet a 2001/882/EK határozat megsemmisítése iránt, de a keresetet a Bíróság elutasította (a C-394/01. sz. *Franciaország kontra Bizottság* ügyben 2002. október 3-án hozott ítélet, EBHT 2002., I-8245. o.).

<sup>(6)</sup> HL C 23., 2007.2.1., 28. o.

<sup>(7)</sup> A szóban forgó társaság kérte, hogy kiléte ne kerüljön nyilvánosságra. E határozatban ezért „a Bank” néven történik rá hivatkozás.

<sup>(8)</sup> A 242 km<sup>2</sup> területű, 6 500 lakosú szigetecsoport, Saint-Pierre és Miquelon a kanadai partok mellett elhelyezkedő tengerentúli közösség (körülbelül 25 km-re található Új-Fundlandtól).

(15) Mindazonáltal az „ipari és kereskedelmi nyereség” kategóriájára vonatkozóan a CGI 156. cikkének 1a. pontja előírja, hogy a levonást nem lehet elvégezni „a közvetlenül vagy közvetve az ipari vagy kereskedelmi nyereséggel kapcsolatos tevékenységből származó veszteség tekintetében, ha e tevékenységek elvégzéséhez nincs szükség az adóköteles háztartás valamely tagjának személyes, folyamatos és közvetlen részvételére. Különösen így van ez, ha a tevékenység irányítását megbízással, munkaszerződéssel vagy bármely más megállapodással jogilag vagy ténylegesen olyan személyre ruházzák, aki nem tagja az adóköteles háztartásnak.”

(16) E főszabálytól eltérve, a CGI 238a. HA. cikkének IIIc. bekezdése előírja, hogy a 156. cikk 1a. pontjának rendelkezései nem alkalmazhatók a 238a. HA. cikk I. bekezdésében említett befektetések levonásából és azok működtetéséből eredő veszteségekre, ha e befektetéseket 1996. január 1-je után valósítják meg, és azokhoz a költségvetésért felelős miniszter a 238a. HA. cikk IIIb. bekezdésében foglalt feltételek szerint előzetesen hozzájárul.

## 2. A Le Levant finanszírozásának művelete

(17) 1996-ban a Bank és a Compagnie des Iles du Ponant (a továbbiakban: CIP) finanszírozási konstrukciót vezettek be a „Le Levant” elnevezésű, kis kapacitású (körülbelül 95 utas és 55 tagú személyzet befogadására alkalmas) körutazást végző luxushajó építéséhez és üzemeltetéséhez. Ezt a megállapodást egy 1996. december 9-én kelt jegyzőkönyv tette hivatalossá, amely a Bank, a CIP és a CIL, a CIP-nek kifejezetten a projekt céljaira létrehozott leányvállalata között jött létre<sup>(9)</sup>.

(18) A konstrukció különböző elemei a következőképpen foglalhatók össze.

### A tengerészeti tulajdonközösség

(19) A Bank és a CIL tengerészeti tulajdonközösséget hoztak létre (a hajók és más tengeri létesítmények jogállásáról szóló, 1967. január 3-i 67-5. módosított törvény értelmében) „Le Levant tulajdonközösség” néven, amelynek ügyintézési helye Nantes-ban található. Alapszabálya

szert a tulajdonközösség célja „a »Le Levant« elnevezésű, körutazást végző luxushajó finanszírozása, megvásárlása, felszerelése és üzemeltetése” volt. A tulajdonközösség 740 részesedésre, vagyis „hajórészvényre” oszlott, amelyből a CIL kettőt jegyzett, a Bank pedig a fennmaradó 738-at.

(20) A megállapodás előírta, hogy a tulajdonközösség a Leroux & Lotz Naval franciaországi hajógyártót rendeli meg a hajót 228 550 000 francia frank (FRF) ellenében (azaz körülbelül 35 millió EUR-ért<sup>(10)</sup>). A hajót 1998-ban kellett leszállítani.

(21) A tulajdonközösség ügyvezetőjévé a CIL-t nevezték ki, amely ezen a címen díjazás ellenében vállalta a hajó megépítésének nyomán követését és a leszállítás utáni üzemeltetését.

### A hajórészvények befektetése

(22) A Bank 738 hajórészvényét jövedelemadó fizetésére kötelezett és a Pons-törvényből származó adókedvezményekben részesülni kívánó beruházóknál fektette be. E művelet céljából valamennyi befektető egyszemélyes vállalkozást hozott létre, amelynek célja a hajórészvények megvásárlása és a közös tulajdonú hajó üzemeltetése volt („hajórészvényes társaságok”). E társaságok jogállásuk szerint egyszemélyes korlátolt felelősségű társaságok (vagyis „EURL-ek” – entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée).

(23) Helyénvaló pontosítani, hogy adózási szempontból átlátható az az EURL, amelynek egyedüli tagja természetes személy. A tag tehát jövedelemadó-bevallásában feltünteti (az ipari és kereskedelmi nyereség kategóriájában) az EURL által realizált társasági nyereséget. Adott esetben a társaság veszteségeit más jövedelmeiből is levonhatja, ha ezek ugyanolyan jellegűek. Mindazonáltal a CGI 156. cikke 1a. pontja rendelkezéseinek értelmében főszabályként az ipari és kereskedelmi nyereséggel kapcsolatos tevékenységekből származó veszteséget csak akkor lehet levonni, ha e tevékenységek elvégzéséhez az adóköteles háztartás valamely tagjának személyes részvételére van szükség.

(24) Minden befektetőnek legalább két hajórészvényt kellett vásárolnia. Egy két hajórészvényből álló egység ára 636 216 FRF (körülbelül 100 000 EUR) volt. A hajórészvényes társaságok a következőképpen finanszírozták a hajórészvények megvásárlását (egy két hajórészvényből álló egység tekintetében):

— A tag 50 000 FRF-nak (körülbelül 7 700 EUR) megfelelő tőkeapportja.

<sup>(9)</sup> A CIL 100 %-ban a CIP által ellenőrzött leányvállalat. A CIP vállalkozást a CIL által a Le Levant finanszírozása műveletének keretében aláírt kötelezettségvállalások összességéért. A Bizottság tehát megállapítja, hogy nincs értelme e két jogalany megkülönböztetésének, ezért a CIP-t és a CIL-t váltakozva használja ebben a határozatban.

<sup>(10)</sup> Az euro bevezetését megelőző események tekintetében a francia frankban kifejezett összegeket átváltják, de kizárólag tájékoztatási céllal, 6,5 FRF = 1 EUR árfolyamon.

— A Bank által 8 %-os rögzített kamatláb mellett nyújtott kölcsön, amely 7 évre szól 1996. december 31-től. Egy két hajórészvényből álló egységre az összeg 554 683 FRF (mintegy 85 300 EUR) volt.

— A CIL által a tulajdonközösség megfelelő működésének garntálása érdekében az egyes hajórészvényes társaságoknál letétbe helyezett biztosíték társaságra eső része. E biztosíték összesen 40 000 000 FRF-nak (körülbelül 6 150 000 EUR-nak), azaz egy két hajórészvényből álló egység tekintetében 108 108 FRF-nak (körülbelül 16 600 EUR-nak) felelt meg; ezt az összeget évi 8 % kamat terhelve, mivel a kamatok 1996. december 31-től évente tőkésítették. A biztosíték visszatérítésére és a kamatok tőkésítésére elvben 2003. december 31-én került sor.

- (25) A Bank tulajdonában lévő valamennyi hajórészvény átruházását követően a tengerészeti tulajdonközösség a hajórészvényes társaságokból és a (két hajórészvényt jegyző) CIL-ből állt.

#### *A hajó üzemeltetésének fázisa*

- (26) A konstrukcióban foglalt mechanizmus értelmében a Le Levant-t a leszállításától 2003 végéig körutazást végző hajóként üzemeltették volna. A tulajdonközösség alapszabálya szerint a hajórészvényesek a hajóban fennálló részesedésük arányában osztoztak az üzemi nyereségen és veszteségen. Ki kell emelni mindazonáltal, hogy a konstrukció a Le Levant üzemeltetésének első öt évében jelentős veszteségekkel számolt <sup>(11)</sup>.

- (27) A hajórészvényes társaságok készpénzigénye a következőkből származott:

— a tulajdonközösség előirányzatok szerinti veszteséges üzemi eredménye,

— törlesztőrészletek és pénzügyi költségek a Bank által a hajórészvények megvásárlásáért adott kölcsön tekintetében és

— a társaságok ügyvezetésével kapcsolatos díjak.

- (28) E készpénzigényt a befektetőknek kellett fedezniük, akik formális kötelezettséget vállaltak arra, hogy a hajó tulajdonközösségben történő üzemeltetéséből eredő veszteségek levonásából eredő adómegettakarításokat tőkeemelés formájában évente befektetik hajórészvényes társaságukba (az utolsó üzemeltetési év kivételével, amelyben az adómegettakarításoknak a befektetőknél kell maradnia). Az ilyen módon újra befektetett adómegettakarítások voltak a hajórészvényes társaságok egyedüli finanszírozási forrásai az üzemeltetési fázisban.

#### *Kilépés az üzemeltetésből*

- (29) Kölcsönös ígéretek alapján a hajórészvényes társaságok kötelezettséget vállaltak arra, hogy eladják a Banknak (a Bank pedig arra, hogy megveszi) a hajórészvényeket összesen 124 861 905 FRF (azaz körülbelül 19 millió EUR) áron a hajó üzemeltetési fázisának végén. Ez az ár, az úgynevezett „alapár”, mindazonáltal egy előre meghatározott képlet alapján változhatott az 1997 és 2003 között a jövedelemadó legfelső sávjában ténylegesen alkalmazott adókulcs függvényében. Az alapárát csökkentették a hajórészvényes társaságoknak az átruházás időpontjában fennálló forrásai (amelyek lényegében a CIL által nyújtott biztosítéknak és az azzal összefüggő tőkésített kamatoknak feleltek meg). A nettó ár 56 494 213 FRF-ra (körülbelül 8,7 millió EUR-ra), azaz egy két hajórészvényből álló egység tekintetében 153 101 FRF-ra (körülbelül 23 500 EUR-ra) volt becsülhető. Az előírások szerint erre az átruházásra legkésőbb 2004. február 29-én sort kellett keríteni.

- (30) A maguk részéről a Bankot és a CIL-t azok a kölcsönös ígéretek köttették, amelyek szerint a CIL-nek a Bank által kifizetett áron kellett megvásárolnia a Bank tulajdonában lévő valamennyi hajórészvényt. Erre az átruházásra, amelynek révén a CIL lett a Le Levant jogos tulajdonosa, legkésőbb 2004. február 29-én sort kellett keríteni.

### **3. A francia hatóságok hozzájárulása**

- (31) A Bank és a CIP a 2. szakaszban összefoglalt tervet benyújtották a francia hatóságokhoz, hogy megszerezzék a Pons-törvényben előírt adókedvezmény megadásához szükséges hozzájárulást.

- (32) Az 1996. november 26-i, a CGI 238a. HA. cikkének IIIb. és IIIc. pontja értelmében megadott hozzájárulással a költségvetésért felelős miniszter úgy határozott, hogy:

— a hajórészvényes társaságok a hajórészvényeik megvásárlásának üzleti éve tekintetében keletkező adózási eredményükből levonhatják befektetéseik összegét (az összes levonás alapját 228,5 millió FRF-ban határozták meg, az összeget a szállítás esetleges költségeivel növelve), és hogy

<sup>(11)</sup> Így a „Le Levant” projekt támogatói által az Értékpapír- és Tőzsdéfelügyelet (Commission des opérations de bourse – COB) számára átadott tájékoztató dokumentumokból az következik, hogy a tagok „elméletben adómegettakarításaik majdnem egészét újra befektetik, azáltal, hogy évente tőkeemelést hajtanak végre a hajórészvényes társaságoknál. E tőkeemelésekre olyan módon kerül sor, amely biztosítja a társaságok készpénzállományának egyensúlyát, mindazonáltal anélkül, hogy többletet tenne lehetővé.” Ami a hajórészvényes társaságok készpénzállományát illeti, a tulajdonközösségnek a COB-nak benyújtott dokumentációhoz mellékelte „előírányzott eredménykimutatásából” az következik, hogy az 1996 és 2003 közötti időszak minden egyes évre nézve negatív üzemi eredményt irányoztak elő.

— a CGI 156. cikkének 1a. pontja nem alkalmazható a hajó megvásárlásából és üzemeltetéséből eredő veszteségekre (ami következképpen lehetővé teszi a hajórészvényes társaságok tagjai számára, hogy a veszteségeket levonják jövedelmükből).

- (33) A hozzájárulás szövegében a francia hatóságok kifejezetten határoztak a művelet bizonyos elemeiről és különösen arról, hogy a CIP és a Bank „garantálják... a hajórészvények megvásárlására létrehozott társaságokban részesedéssel rendelkezők számára, hogy részesedéseiket visszavásárolják az üzemeltetés 5. évének végén, 56,756 millió FRF áron”.
- (34) A hozzájárulást azzal a feltétellel adták meg, hogy a hajórészvényes társaságok a hajó leszállításától számítva öt éven át megtartják tulajdonrészüket, és hogy a hajót öt éven át különösen Saint-Pierre és Miquelomból kiinduló tengerentúli üzemeltetésre használják. Ugyanebben az időszakban a tagoknak meg kell őrizniük a hajórészvényes társaságokban fennálló részesedésüket.
- (35) A hozzájárulás iránti kérelemből másfelől az következik, hogy a Bank és a CIP tisztában voltak azzal, hogy az adókedvezmény állami támogatásnak minősül a Szerződés 87. cikke értelmében<sup>(12)</sup>. A Bank és CIP mindazonáltal végrehajtották a finanszírozási tervet, jölehet a hozzájárulás nem rendelkezett e támogatás Bizottságnak történő esetleges bejelentéséről a Szerződés 88. cikkének értelmében, sem a közös piaccal való összeegyeztethetőségéről.

#### 4. A jelenlegi helyzet

- (36) A Bizottság rendelkezésére álló információk szerint a Le Levant finanszírozási műveletét a 2. szakaszban összefoglalt konstrukcióval összhangban hajtották végre.
- (37) A konstrukcióban részes feleket kötő különböző vételi és eladási ígéreteket az előírások szerint alkalmazhatták, és ennek következtében 2004 januárjában a CIL lett a Le Levant valamennyi hajórészvényének tulajdonosa, 17 825 989 EUR ellenében.
- (38) A Bizottság tudomásul veszi, hogy a francia jog szerint az egy hajóban fennálló valamennyi részesedés egy kézben történő egyesítése megszünteti a tengerészeti

tulajdonközösséget. A hajórészvényes társaságokat megszüntették, és 2004 májusában és júliusában törölték a cégjegyzékből<sup>(13)</sup>.

### III. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁHOZ VEZETŐ OKOK

- (39) Az eljárás megindításáról szóló, 1999. december 2-i és 2006. december 6-i határozatában a Bizottság úgy vélte, hogy a Pons-törvénynek a Le Levant finanszírozási konstrukciójára történő alkalmazása előnyben részesíti a hajórészvényes társaságok tagjait (a továbbiakban: „befektetők”), és hogy ezt az előnyt – mivel az adóbevételek csökkenését vonja maga után – állami forrásból nyújtották. Ezen előny szelektív jellegét illetően a Bizottság megállapította, hogy a Pons-törvény alkalmazási köre szelektív, mivel rendelkező része csak egyes francia tengerentúli közösségekben megvalósított befektetésekre terjed ki. Végül a Bizottság úgy vélte, hogy a támogatás torzíthatja a versenyt a körutazást végző hajók piacán, amelyet a tagállamok közötti kereskedelem jellemez. A Bizottság tehát azt állapította meg, hogy a szóban forgó intézkedés állami támogatásnak minősül.
- (40) Ami e támogatásnak a közös piaccal való összeegyeztethetőségét illeti, a Bizottság úgy vélte, hogy a támogatás nem felel meg a 90/684/EGK irányelv 4. cikkének (7) bekezdésében előírt fejlesztési támogatásra vonatkozó feltételeknek. Közelebbről a Bizottság kétségeket fogalmazott meg azon feltétellel kapcsolatban, amely szerint a hajó tényleges tulajdonosának fejlesztési támogatásra jogosult területen kell székhellyel rendelkeznie, valamint a valódi „fejlesztési elem” meglétével kapcsolatban.
- (41) A Bizottság ennek következtében megindította a hivatalos vizsgálati eljárást.

### IV. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

- (42) A Bizottság a CIL-től, valamint a befektetők Bank által támogatott képviselőitől kapott észrevételeket.

#### 1. A CIL észrevételei

- (43) A CIL először is megkérdőjelezi a 90/684/EGK irányelv alkalmazhatóságát. A CIL úgy véli, hogy a 90/684/EGK irányelv tárgya azon támogatások keretbe foglalása, amelyekben közvetlenül vagy közvetve a Közösségben létesített hajógyárak részesülhetnek. Ebből azt a következtetést vonja le, hogy az említett irányelvet csak olyan támogatásokra lehet alkalmazni, amelyekben valamely hajógyár részesül. A Bizottság – mivel nem igazolt ilyen előnyszerzést – nem alapíthatja elemzését a 90/684/EGK irányelvre.

<sup>(12)</sup> A Bank és a CIP 1996. augusztus 19-i, hozzájárulás iránti kérelme (a továbbiakban „hozzájárulás iránti kérelem”), 21–22. o.

<sup>(13)</sup> Azon két EURL kivételével, amelyet technikai okokból nem törölhettek, de amelyek 2004. január 2. óta nem folytatnak tevékenységet.

- (44) A CIL ezen felül vitatja a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdésében foglalt kritériumok szerinti állami támogatás meglétét. Azt az előnyt illetően, amelyet a CIL szerzett a befektetők tulajdonában lévő hajórészvények megvásárlásakor, a CIL rámutat arra, hogy 17 825 989 EUR áron vásárolta vissza a résztulajdonjogokat a hajórészvényes társaságoktól. Ez az ár meghaladta a hajó piaci értékét, amelyet 2004 júniusában a jó hírnévnek örvendő hajózási ügynök, Barry Rogliano Salles 14,5–16,1 millió EUR-ra becsült. Ez az összeg magasabb annál az árnál is, amelyen a CIL továbbadta a hajót 2004 júniusában (15 322 581 millió EUR). A Bizottság azon állítása tehát, amely szerint a CIL előnyben részesült azáltal, hogy csökkentett áron visszavásárolta a befektetők tulajdonában álló részeket, nem helytálló.
- (45) Ami azt az előnyt illeti, amelyet a CIL a Le Levant üzemeltetése révén szerzett, a CIL három észrevételt tesz. Először is úgy véli, hogy nem helyénvaló a CIL-t tekinteni a hajó üzemeltetőjének, mivel a CIL mindössze a tulajdonközösség ügyvezetőjeként járt el, amely tulajdonközösség volt a hajó valódi üzemeltetője. A CIL ezen felül úgy véli, hogy a Bizottság nem igazolta, hogy a támogatás a Le Levant-nak a más gazdasági szereplők számára hozzáférhető feltételeknél kedvezőbb feltételekkel történő üzemeltetését tette lehetővé, tekintettel arra, hogy a Bizottság nem mérte fel a hivatkozott előny jelentőségét.
- (46) Végül a tagállamok közötti kereskedelem érintettségének kritériumát illetően a CIL rámutat arra, hogy a Le Levant egy kis kapacitású hajó, hogy az üzemeltetésének első öt évében soha nem üzemelt közösségi vizeken, hogy ebben az időszakban ügyfélköre lényegében észak-amerikai volt, tehát a Közösségen kívüli, és végül hogy a felvevőpiacán nincs egyetlen versenytársa sem. A CIL kétségesnek tartja, hogy olyan következtetést lehet levonni, amely szerint a Le Levant üzemeltetése érinthette a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (47) A CIL máskülönben hajórészvényesi minőségben nem részesült támogatásban, tekintettel arra, hogy mint az anyaországon kívül létesített társaság, nem fizetett adót Franciaországban, ennek következtében adólevonást sem hajthatott végre.
- és a 2006. december 2-i kiegészítő határozatot ilyen újbóli megindításnak kell tekinteni.
- (49) A befektetők ezen felül úgy vélik, hogy a 2006. december 6-i kiegészítő határozat számos tekintetben hibás és elégtelen, és a hibák az Elsőfokú Bíróság által annak a 2006. február 22-i ítéletében feltárt, különösen a befektetők, a Bank és a CIL közötti gazdasági kapcsolatok jellegét érintő hiányosságokként jelentkeznek.
- (50) A befektetők kiemelik, hogy olyan, a Bank által javasolt típusszerződést írtak alá, amelynek alapján adóoptimalizálásban részesülhettek. Másfelől kiemelik, hogy egyikük sem rendelkezik a körutazási tevékenység folytatáshoz szükséges képesítéssel, mivel többségük felső vezető, szabadfoglalkozású (orvos, gyógyszerész, ügyvéd, végrehajtó, közjegyző) vagy nyugdíjas. Ha formálisan meg is felel a tényeknek, hogy hajórészvényes társaságok tagjaivá váltak, ez utóbbi társaságok, mivel a hajórészvényeken kívül nem rendelkeztek más eszközökkel, nem tekinthetők a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerint vállalkozásoknak. A befektetők nem gazdasági szereplők voltak, akik vállalják a gazdasági tevékenységgel járó kockázatokat, hanem a konstrukció támogatói által garantált minimumhozamból összeállított pénzügyi eszköz egyszerű részvényesei. Ebből az következik, hogy sem a befektetők, sem a hajórészvényes társaságok vagy az őket egyesítő tulajdonközösség nem részesülhettek állami támogatásban, mivel nem folytattak gazdasági tevékenységet.
- (51) A befektetők ezen felül úgy vélik, hogy a Bizottság hibát követett el azzal, hogy a 90/684/EGK irányelvet alkalmazta a szóban forgó támogatásra. Úgy vélik ugyanis, hogy az említett irányelv csak a hajóépítőknek (azaz a hajógyáraknak) járó támogatásokra vonatkozik, amit a Bizottság ebben az ügyben kizárt. E tekintetben a befektetők másfelől úgy vélik, hogy a Bizottság e következtetése felületes vizsgálatból ered, és hogy a tények alaposabb vizsgálata rámutatott volna arra, hogy a nyújtott támogatás előnyben részesítette a hajógyárat. Így a szerződés megszerzése valóságos „oxigénpalack” lehetett a pénzügyi nehézségekkel küzdő hajógyár számára. Mivel a hajót nem építették volna meg a Pons-törvény által biztosított pénzügyi mechanizmus nélkül, az említett adókedvezmények valóban ellentételezés nélküli pénzügyi előnyben részesítették a hajógyárat.

## 2. A befektetők észrevételei

- (48) A befektetők mindenképp úgy vélik, hogy a Bizottság által folytatott eljárás szabálytalan. Így az Elsőfokú Bíróság 2006. február 22-i ítélete hatályon kívül kellett, hogy helyezze az eljárás megindításáról szóló, 1999. december 2-i határozatot, mivel ez elválaszthatatlanul a megsemmisített végső határozathoz kapcsolódott, és ilyen módon a Bizottság érvényesen nem egészíthette azt ki 2006. december 6-i határozatával. Az eljárási szabályok betartása érdekében a Bizottságnak új határozatot kellett volna hoznia az eljárás megindításáról,

## V. A FRANCIA HATÓSÁGOK ÉSZREVÉTELEI

- (52) Észrevételeik keretében a francia hatóságok mindenképp megjegyzik, hogy a Pons-törvény célja a tengerentúli üzemeltetők támogatása tevékenységeik fejlesztésében, azzal a céllal, hogy kompenzálja mindazokat a sajátos hátrányokat, amelyekkel ezen üzemeltetőknek szembe kell nézniük. Így egyáltalán nincs szó hajóépítéshez nyújtott támogatásról, és a projekt keretében nem adtak semmiféle közvetlen támogatást az építéshez.

- (53) Ezzel összefüggésben a francia hatóságok rámutatnak arra is, hogy bár a hajó Pons-törvény szerint történő finanszírozásához egy olyan rendszert kell alkalmazni, mely tengerészeti tulajdonközösségben társuló, a hajót a tényleges üzemeltető rendelkezésére bocsátó befektetők beavatkozását foglalja magában és külső források bevonására irányul, e befektetők csak egy olyan, „kulcsrakész”, adóügyi szempontból jövedelmező pénzügyi eszköz részvényesei, amely a tényleges kedvezményezettnek minősülő üzemeltetőre ruhazza át a támogatást, amennyiben az adott eszköz lehetővé teszi az utóbbi számára, hogy a hajót kedvező feltételekkel véglegesen megszerezze. Formálisan tehát vitatják, hogy egy állami támogatás kedvezményezettjeinek a befektetőket lehetne tekinteni.
- (54) Ami a támogatás szelektivitását illeti, a francia hatóságok vitatják azt az érvet, amelyre a Bizottság a Pons-törvény szerinti adókedvezmények biztosításához szükséges hozzájárulás megadását illetően a hatóságoknak juttatott mérlegelési jogköréből azt meghaladóan következtet. A francia hatóságok mindenekelőtt arra hivatkoznak, hogy ez a szempont a Pons-törvény részét képezi, és ezt a Bizottság fenntartások nélkül elfogadta. Ezen felül a francia hatóságokat meglepi, hogy a hozzájárulás megadásának kritériumait „határozatlannak” lehet minősíteni, hiszen azokat egy közigazgatási utasítás pontosította, és azok azonosak a Paul- és Girardin-törvényben előírtakkal, amely utóbbiak a Bizottság által e tekintetben fenntartás nélkül elfogadott állami támogatási programok<sup>(14)</sup>.
- (55) A francia hatóságok ezen felül arra hivatkoznak, hogy mivel a támogatást nem hajóépítéshez nyújtották (és különösen nem a Le Levant-t építő hajógyárnak), a 90/684/EGK irányelvet nem lehet alkalmazni.
- (56) Még ha a támogatást a 90/684/EGK irányelv fényében kellene is elemezni, a francia hatóságok úgy vélik, hogy teljesülnek a feltételek ahhoz, hogy a szóban forgó támogatást az említett irányelv 4. cikke (7) bekezdésének értelmében vett fejlesztési támogatással összeegyeztethetőnek lehessen tekinteni. E tekintetben a francia hatóságok különösen a következő érveket terjesztik elő.
- (57) Ami azt a feltételt illeti, amely szerint a tényleges tulajdonosnak a kedvezményezett országban kell székhellyel rendelkeznie, és a kedvezményezett vállalkozás nem lehet külföldi vállalkozás fantom-leányvállalata, a francia hatóságok – Bizottság által a hasonló „Renaissance”-ügyben<sup>(15)</sup> végzett elemzésre hivatkozva – arra mutatnak rá, hogy a CIL-t kell tekinteni a hajó tényleges tulajdonosának és a támogatás tényleges kedvezményezettjének.
- Mivel a CIL-t Wallis és Futunában létesítették, amely terület jogosult fejlesztési támogatásra, a székhellyel kapcsolatos feltétel teljesül. Ezen felül, mivel a CIL minden szempontból a hajó üzemeltetője, nem tekinthető fantom-leányvállalatnak.
- (58) Ami a „fejlesztési elem” kérdését illeti, a francia hatóságok a következő észrevételeket teszik:
- Először is a francia hatóságok úgy vélik, hogy a támogatást Saint-Pierre és Miquelon sajátos helyzetére, különösen távoli fekvésére, az éghajlattal és a földrajzi kötöttségekkel összefüggő kedvezőtlen üzemeltetési feltételekre és különösen a szigetcsoport halászati „monokultúrájának” válságával jellemzett gazdasági és társadalmi helyzetére tekintettel kell elemezni. Ebben a tekintetben a francia hatóságok kiemelik az idegenforgalom diverzifikációjának szükségességét a helyi gazdaság fellendítéséhez, és megerősítik, hogy a Le Levant üzemeltetése az egyike azon ritka, sokoldalú projekteknek, amelyek alkalmasak lehetnek a gazdaság ilyen jellegű élénkítésére.
  - Ezen felül a foglalkoztatás területén tapasztalható következmények tekintetében a francia hatóságok jelezték, hogy 16 Saint-Pierre és Miquelonból származó személyt alkalmaztak a Le Levant fedélzetén az üzemeltetés első öt évében. A szigeteken a hajó üzemeltetésével összefüggésben realizált kiadások 1999 és 2003 között összesen 3 328 891 EUR-ra becsülhetők. A francia hatóságok úgy vélik, hogy ezekhez az összegekhez hozzá kell adni a közbenső kikötői tartózkodások során a Le Levant által a fejlesztési támogatásra jogosult más területeken kiadott összegeket is.
- (59) Végül a francia hatóságok úgy vélik, hogy a támogatás arányosságát nem abszolút, hanem viszonylagos értéke szerint kell vizsgálni. A támogatás hatását a szigetcsoport gazdaságának méretére és gazdasági potenciáljára tekintettel kell értékelni.

<sup>(14)</sup> A Paul-törvény tekintetében lásd a 2001. december 3-i bizottsági határozatot (HL C 30., 2002.2.2., 13. o.), a Girardin-törvény tekintetében pedig a 2003. november 11-i bizottsági határozatot (HL C 16., 2004.1.22., 24. o.)

<sup>(15)</sup> A Bizottság 1999/719/EK határozata (1999. március 30.) a Franciaország által az atlanti-óceáni gyárakban épített, és a Renaissance Financial által Francia Polinéziában üzemeltetett két körutazást végző hajó eladásához fejlesztési támogatásként nyújtani tervezett támogatásról (HL L 292., 1999.11.13., 23. o.)

## VI. A FRANCIA HATÓSÁGOK VÁLASZA AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIRE

- (60) Az érdekelt harmadik személyek észrevételeit eljuttatták a francia hatóságokhoz, akik nem tettek további észrevételt.

## VII. AZ INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE

## 1. Az eljárás

- (61) Helyénvaló mindenekelőtt a befektetők által megfogalmazott szabálytalansági kifogások megcáfolása.
- (62) A Bizottság nem osztja azt a véleményt, amely szerint a 2001/882/EK határozat Elsőfokú Bíróság általi megsemmisítése eredményeként az eljárás megindításáról szóló, 1999. december 2-i határozat hatályát vesztené. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint egy közösségi intézmény által kibocsátott aktus megsemmisítése nem érinti szükségképpen az elfogadását előkészítő aktusokat<sup>(16)</sup>.
- (63) Azon intézmény feladata, hogy meghozzon minden intézkedést, mely a megsemmisítési ítéletnek mind a rendelkező részére, mind az indoklására tekintettel a megsemmisítéshez vezető hibák orvoslásához szükségesnek bizonyul, amelynek a jogi aktusát megsemmisítették. Jelen esetben az Elsőfokú Bíróság abból az okból semmisítette meg a 2001/882/EK határozatot, hogy a Bizottság nem biztosította a védekezési jogot, és elmulasztotta a Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének értelmében vett állami támogatás meglétére vonatkozó következtetései indoklásával kapcsolatos kötelezettségét.
- (64) Ami az ebben az ügyben hozott végső határozatot megelőző aktusokat illeti, az Elsőfokú Bíróság ítélete tehát arra kötelezi a Bizottságot, hogy tegye meg a tagállam és az érdekelt felek védekezési jogának teljes mértékű tiszteletben tartása érdekében szükséges vizsgálati intézkedéseket. Ez semmiképpen sem feltételezi, hogy az eljárás megindításáról szóló, 1999. december 2-i határozat hatályát vesztené, és azt ki kellene venni az eljárásból, amint azt a befektetők gondolják. Elegendő, ha ezt a határozatot módosítják és kiegészítik hiányos részei tekintetében, olyan módon, hogy a francia hatóságoknak és az érdekelt feleknek lehetőségük legyen észrevételeik tényleges megtételére, amint azt a Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése előírja<sup>(17)</sup>. Ezt az eredményt a 2006. december 6-i kiegészítő határozat teljes mértékben biztosítja.

## 2. Az állami támogatás megléte

- (65) A hivatalos vizsgálati eljárás eredményeként, és figyelembe véve a francia hatóságok és az érdekelt felek ezzel összefüggésben tett észrevételeit, a Bizottság úgy véli, hogy a Le Levant építésével és üzemeltetésével kapcsolatban adott adókedvezmények állami támogatásnak minősülnek a Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének értelmében, amely szerint „a közös piaccal össze-

egyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.”

- (66) Egy nemzeti intézkedés állami támogatásnak történő minősítése feltételezi, hogy a következő feltételek egyidejűleg teljesülnek: 1) a szóban forgó intézkedés állami forrásokból ad előnyt, 2) ez az előny szelektív, azaz csak bizonyos vállalkozásokra vagy bizonyos áruk termelésére vonatkozik, és 3) az adott intézkedés torzítja a versenyt vagy azzal fenyeget, és érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet<sup>(18)</sup>.
- (67) Helyénvaló kifejteni azokat az okokat, amelyek alapján úgy vélhető, hogy a Le Levant építésének tekintetében elfogadott adóintézkedések megfelelnek ezeknek a feltételeknek.

## 2.1. Az állami forrásból juttatott előny meglétéről

- (68) A Pons-törvénynek a szóban forgó konstrukcióra alkalmazott rendelkezései eltérnek az általános adótörvénytől, és amennyiben jelentősebb levonást tesznek lehetővé, mint a főszabály, előnyhöz juttatják a hatályuk alá tartozó adófizetőket. Ezen előny megadásával Franciaország lemond bizonyos adóbevételekről, ami forrásainak csökkentését jelenti. Az előnyt tehát állami forrásokból nyújtják.
- (69) Az előnyt odaítélő aktus a költségvetésért felelős miniszter 1996. november 23-i hozzájárulási határozata. A hozzájárulás értelmében a CGI 238a. HA. cikkének IIIb. és IIIc. bekezdésében foglalt kedvezményt a „Le Levant tengerészeti tulajdonközösségnek” ítélik oda.
- (70) Mindazonáltal a tulajdonközösség eredményei adókötelesek az azt alkotó hajórészvényes társaságok szintjén, és ugyanezen társaságok élhetnek azzal a lehetőséggel, hogy adózási eredményükből levonják a hajórészvények megvásárlásának összegét (amely lehetőség a CGI 238a. HA. cikkének I. bekezdésén alapul).

<sup>(16)</sup> A Bíróságnak a C-415/96. sz. *Spanyolország kontra Bizottság* ügyben 1998. november 12-én hozott ítélete, EBHT 1998., I-6993. o., 32. pont.

<sup>(17)</sup> Lásd e tekintetben a Bíróságnak a C-415/96. sz. ügyben hozott, fent idézett ítéletét, különösen annak 33. és 34. pontját.

<sup>(18)</sup> Lásd például a Bíróságnak a C-222/04. sz. *Ministero dell'Economia e delle Finanze kontra Cassa di Risparmio di Firenze* ügyben 2006. január 10-én hozott ítéletét, EBHT 2006., I-289. o., 129. pont.

- (71) A CGI 156. cikkének 1a. pontjától való, a CGI 238a. HA. cikkének IIIc. bekezdése alapján megadott eltérés azokat a befektetőket részesíti előnyben, akiknél a hajórészesvényes társaságok eredményeit (jövedelemadóval) megadóztatják a hajórészesvényes társaságok adózási átláthatóságára hivatkozva. A hozzájárulással adott előnyök tehát azonnali pénzügyi hatásokkal járnak a befektetők körében, a Pons-törvény eltérést biztosító rendszerének értelmében végrehajtott levonások révén keletkező adómegettakarítás formájában.
- (72) Mindazonáltal helyénvaló megjegyezni, hogy ezekkel az adómegettakarításokkal a befektetők nem rendelkezhetnek, hanem a francia hatóságok által a hozzájárulási határozattal jóváhagyott konstrukció feltételei szerint azokat előre meghatározott célhoz kötik. A befektetőket ugyanis kötik a befektetés feltételei, amelyek értelmében vállalták, hogy a tulajdonközösségbe forgatják vissza majdnem az összes adómegettakarítást, a hajórészesvényes társaságuknál végrehajtott tőkeemelések révén, hogy fedezzék a Le Levant megvásárlásának finanszírozásával összefüggő költségeket, és az üzemeltetésből keletkező veszteségeket (lásd a (27) preambulumbekendést).
- (73) A kedvezményezettek meghatározásához a Le Levant megvásárlását és üzemeltetését jellemző kapcsolatok alapos vizsgálatára van szükség.
- (74) Helyénvaló először is emlékeztetni arra, hogy a konstrukció célja, amint az a CIP által benyújtott, hozzájárulás iránti kérelemből is következik, „egy körutazást végző hajó megvásárlása” volt <sup>(19)</sup>.
- (75) Márpedig „a CIP nem rendelkezik a szükséges pénzügyi eszközökkel ahhoz, hogy a Le Levant beszerzési költségeit egy klasszikus finanszírozás (jelzáloghitel) keretében fedezze”. A CIP tehát azt tervezi, hogy a hajót „olyan, a tengerentúli befektetéshez nyújtott adókedvezményeket előnyben részesítő finanszírozás keretében” finanszírozza, amely „tengerészeti tulajdonközösség létrehozásán alapuló finanszírozási rendszerre épül”. Ebből a célból a Bank „azt javasolja ügyfélkörének, hogy vásároljon részesedéseket a tulajdonközösségből, és nyilvános jegyzési felhívást tesz közzé ...” <sup>(20)</sup>.
- (76) Egyértelmű tehát, hogy a konstrukció célja az volt, hogy a CIP számára egy olyan hajó megvásárlását tegye lehetővé, amelynek a CIP lenne a tulajdonosa, és hogy a Bank ügyfelei közül kiválasztott befektetők beavatkozása e vásárlás finanszírozására korlátozódott.
- (77) Az erre a célra kiválasztott, és az „adózási körből kivett” tengerentúli befektetések <sup>(21)</sup> körében rendkívül gyakori pénzügyi konstrukció olyan, „külső forrás bevonásán alapuló” konstrukció, amelyben valamely vagyontárgyat megszerezni kívánó, de forráshiánya következtében e befektetést saját forrásaiból megvalósítani nem tudó társaság olyan külső befektetőkhöz fordul, akik megvásárolják az adott vagyontárgyat, és azt az üzemeltető rendelkezésére bocsátják, aki azt használja, és a törvényben előírt üzemeltetési idő lejártakor annak tulajdonosává válik. Az ilyen típusú konstrukciókban az adókedvezmény részlegesen a bérlőnél jelenik meg, míg egy másik része a befektetőnél marad, aki ilyen módon biztosítja befektetésének megtérülését. A kedvezménynek a bérlőre történő átruházására leggyakrabban az üzemeltetési időszakban kiszabott bérlési díj csökkentése révén kerül sor („bérlési” konstrukció).
- (78) A Bizottság a „Club Med” <sup>(22)</sup> és a „Renaissance” <sup>(23)</sup>-ügyben már vizsgálta az ilyen, a körutazást végző hajók Pons-törvény által biztosított előnyök révén történő finanszírozására vonatkozó konstrukciók állami támogatási szempontjait. Ez utóbbi ügy a Le Levant finanszírozási műveletével való hasonlósága miatt különösen ide vág. A két esetben ugyanis olyan befektetőkről van szó, akiknek az adózási helyzete lehetővé teszi, hogy hasznot szerezzenek az adómentességből, és akik tulajdonközösségben egyesülve körutazást végző hajókat vásárolnak, amelyeket meghatározott ideig olyan bérlő (Renaissance vagy CIL) üzemeltet a tengerentúlon, aki kötelezettséget vállal a befektetők felé, hogy az üzemeltetési idő lejártakor visszavásárolja a hajót.
- (79) A „Renaissance”-ügyben a hajót bérbé adták az üzemeltetőnek, és a befektetőket a Pons-törvény révén illető adókedvezményt olyan módon ruházták rá, hogy csökkentették a bérlési díjat a (77) preambulumbekendésben ismertetett bérlési konstrukció klasszikus módszere szerint. A francia hatóságok megállapították, hogy ez a konstrukció lehetővé tette „az adókedvezmény tényleges visszaengedményezését az üzemeltetőre”. A Bizottság (amely az eljárás megindításáról szóló határozatában megállapította, hogy a befektetők voltak az „azonnali kedvezményezettek” és a „számszerűsíthető támogatás kedvezményezettjei” <sup>(24)</sup>) megállapította, hogy „az RF [Renaissance] a támogatás tényleges kedvezményezettje, és mivel az RF köteles a hajók visszavásárlására, tényleges tulajdonosnak is tekinthető”. A Bizottság tehát különbséget tett a befektetők mint a támogatás azonnali kedvezményezettjei, és a „tényleges” (az állami támogatási szabályok értelmében vett) kedvezményezett között, akire a részleges adókedvezményt a hajó piaci értékéhez képest csökkentett bérlési díjjal ruházták át <sup>(25)</sup>.

<sup>(19)</sup> A hozzájárulás iránti kérelem, 11. oldal.

<sup>(20)</sup> A hozzájárulás iránti kérelem, 11. és 15. oldal.

<sup>(21)</sup> Lásd a pénzügyi, a költségvetés-ellenőrzési és a nemzeti számlákkal foglalkozó bizottság nevében készített tájékoztató jelentést a tengerentúli megyékben és területeken alkalmazott adózási alóli mentesítésről (Szenátus, 2002–2003. évi rendes ülészak, 51. jelentés, a 2003. november 7-i ülés jegyzőkönyvéhez mellékelten).

<sup>(22)</sup> HL C 279., 1995.10.25., 3. o.

<sup>(23)</sup> A fent idézett 1999/719/EK határozat.

<sup>(24)</sup> HL C 307., 1998.10.7., 6. o.

<sup>(25)</sup> Ezt a megközelítést másfelől a Bizottság legutóbbi eljárása is megerősítette az „adózási GIE-k” ügyben: a Bizottság 2007/256/EK határozata (2006. december 20.) a Franciaország által a francia adótörvénykönyv 39 CA. cikke alapján biztosított támogatási rendszerről (HL L 112., 2007.4.30., 41. o.), 101–103. pont.

- (80) A Le Levant esetében a befektetők (azonnali kedvezményezettek) adókedvezményeinek a CIL-re történő átruházását ettől eltérő mechanizmus biztosítja. A „Renaissance”-ügyben ugyanis a befektetők hajókat adtak bérbe az üzemeltetőnek, míg ebben az ügyben a CIL formálisan nem rendelkezik a hajóval, csak a hajót formálisan saját jogán üzemeltető tulajdonközösség ügyvezetőjeként. Eleve hiányzik tehát az a bérleti kapcsolat, amely lehetővé tenné a kedvezménynek a bérleti díj csökkentése révén történő átengedését.
- (81) Konkrétan a következőképpen zajlik a kedvezmény CIL-re történő átruházása.
- (82) A hajó beszerzési költségei és az üzemeltetési veszteségek veszteségként jelennek meg a hajórészvényes EURL-eknél. A Pons-törvény szerinti adókedvezménynek köszönhetően a befektetők levonhatják e veszteségeket egyéb jövedelemadó-köteles jövedelmükből, így adómeztakarításhoz jutnak, amely az őket illető adókedvezmény megvalósulása, és amely ezért a közösségi jog értelmében állami forrásból származik. Márpedig a befektetők kötelezettséget vállaltak arra, hogy az említett adómeztakarítás megtartása helyett annak nagyobb részét az EURL veszteségeinek fedezésére szánt tőkebefizetési felhívásokba fektetik.
- (83) Márpedig az általános jövedelmezőségi logika szerint a befektető célja az, hogy biztosítsa befektetésének (jelen esetben a hajónak) a jövedelmezőségét olyan befektetési hozamot garantálva, amely fedezi a beszerzési költségeket, és kielégítő haszonkulcsot is magában foglal. Így a „Club Med” és „Renaissance”-ügyben alkalmazott bérleti konstrukció forgatókönyve szerint ezt az eredményt a bérlő által fizetett bérleti díjjal éri el (ez a bérleti díj mindazonáltal kedvező a bérlő számára, mivel az adókedvezmény egy részét átengedik neki azáltal, hogy a bérleti díjat a piaci ár alá csökkentik).
- (84) Így egy átlagos forgatókönyv szerint e költségeket (úgy mint a bérleti díj kifizetését vagy az összes veszteség átvállalását) a CIL vállalná, és nem a befektető. Márpedig a szóban forgó konstrukcióban e költségeket az EURL-re hárítják, és azokat a tőkebefizetési felhívások mechanizmusa révén kiegyenlítik azok az adómeztakarítások, amelyek állami forrásoknak tekinthetők a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében. A CIL ugyanígy mentesül a hajó üzemeltetésének azon költségei alól, amelyeket általában viselnie kellene. Mindezen okokból a Bizottság megállapítja, hogy előnyátruházás történik a befektetőkről a CIL felé. Meg kell jegyezni mindazonáltal, hogy nem az egész adókedvezményt ruházzák át a CIL-re. A konstrukció feltételei értelmében ugyanis a befektetők megtartják a 2003-ra, azaz az üzemeltetés utolsó évére vonatkozó adómeztakarításokat.
- (85) A konstrukció e technikai eltéréseitől eltekintve a hatások nem különböztethetők meg a „Renaissance”-ügyben alkalmazott konstrukció hatásaitól. Ugyanis a CIL – csakúgy, mint a „Renaissance”-ügyben – a leszállítástól kezdve megszerzi a Le Levant tényleges haszonélvezetét, megelőlegezve így a hajón fennálló formális tulajdonjogát, amely majd a konstrukcióból való kilépéskor válik ténylegessé. A „Renaissance”-ügyhöz hasonlóan a hajót anélkül bocsátják a CIL rendelkezésére, hogy a CIL-nek kellene viselnie a tényleges költségeket, mivel nem kértek tőle semmiféle pénzügyi ellentételezést. Ilyen módon a CIL által a hajó üzemeltetése tekintetében általában viselendő költségek csökkennek, ami előnyt jelent a CIL számára.
- (86) Az, hogy a befektetők ingyenesen a CIL rendelkezésére bocsáthatják a hajót, a Pons-törvény értelmében biztosított adókedvezményeknek köszönhető, amelyek – az EURL-eken keresztül – lehetővé teszik a befektetők számára, hogy adóköteles jövedelmükből levonják mind a hajó vételárát, mind EURL-jeik veszteségeit. Az EURL-ek levonható eredménye kiterjed a Le Levant üzemi eredményeiben fennálló részesedéseikre is, a CIL által biztosított határokon belül.
- (87) E konstrukció és a finanszírozási, valamint legalább részben a Le Levant üzemeltetésével kapcsolatos költségek befektetők általi, az EURL javára szóló, kötelező tőkebefizetési felhívások útján történő fedezésének célja, hogy biztosítsa a CIL számára a Pons-törvény értelmében juttatott előnyöket. A támogatás átruházásának e mechanizmusa a hozzájárulás iránti kérelemben előírt egyik feltétel volt, és azt a francia hatóságok ezen a címen jóváhagyták. A forrásoknak a befektetők részéről a tulajdonközösség javára történő átruházása lehetővé teszi a Le Levant üzemeltetésének CIL általi támogatását. E mechanizmus nélkül a hajó CIL általi üzemeltetése gazdaságilag nem lenne életképes.
- (88) A befektetők számára a konstrukció hozama a finanszírozási művelet végén realizálódik hajórészvényeik visszavásárlásával és azzal, hogy megtarthatják a 2003-ra, az üzemeltetési időszak utolsó évére vonatkozó adómeztakarításokat (amelyeket nem kötnek le kötelező tőkebefizetési felhívással).
- (89) Így a (befektetők adómeztakarításaiból álló) állami források megoszlanak a befektetők és a CIL között, amelynek majdnem az egész támogatást átengedik. Az előny CIL-nek átengedett része azon tőkebefizetési felhívások összege, amelyre a befektetők az EURL-ek javára teljesítettek.
- (90) A CIL azon észrevételei, amelyek szerint a Bizottság nem igazolta, hogy a támogatás a Le Levant-nak a más gazdasági szereplők számára hozzáférhető feltételeknél kedvezőbb feltételekkel történő üzemeltetését tette lehetővé, tehát nem elfogadhatók.

(91) Ami a Le Levant CIL-nek 2004 januárjában történő értékesítésekor alkalmazott árat illeti, a Bizottság rendelkezésére álló információk alapján nem tűnik úgy, hogy ez az ár a CIL javára szóló adományelemet tartalmazott volna. A CIL szerint ugyanis az újraeladási árat egy független hajózási ügynök magasabbnak vélte a hajó piaci értékénél. A Bizottságnak nincs tudomása ezen információt cáfoló más tényekről.

#### 2.2. Az állami források kedvezményezettjei „vállalkozásnak” történő minősítéséről

(92) Az állami támogatásnak történő minősítés további feltétele, hogy a támogatás bizonyos vállalkozásokat (vagy bizonyos áruk termelését) részesítse előnyben. A Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti vállalkozás fogalma minden gazdasági tevékenységet folytató jogalanyra kiterjed, függetlenül azok jogállásától és finanszírozási módjuktól. Gazdasági tevékenységnek minősül a javak vagy szolgáltatások egy adott piacon történő kínálatában álló valamennyi tevékenység<sup>(26)</sup>.

(93) Ezzel szemben az Európai Közösségek Bírósága a Cassa di Risparmio ügyben, amelyben különbséget kellett tennie az olyan „gazdasági szereplő[], amely] közvetlen kapcsolatban van a piaccal”, és az azt „olyan gazdasági egység részeként” közvetlenül ellenőrző másik szervezet között, „amelyet [azok] együtt alkotnak”, úgy vélte, hogy „a részesedések - még ha irányítást megalapozó részesedésekről is van szó - birtoklása önmagában nem elegendő ahhoz, hogy gazdasági tevékenységnek lehessen minősíteni a részesedéseket birtokló szervezet tevékenységét, ha az csak a részvényes vagy tag jogállásához kapcsolódó jogok gyakorlásával jár, és az osztalékban részesülés adott esetben csupán a vagyon tulajdonjogának egyszerű haszna”<sup>(27)</sup>.

(94) Az ítélezési gyakorlat rámutat tehát arra, hogy a vállalkozás minősítését a jogi formákon túl az adott eset gazdasági tényeinek elemzésére is kell alapozni. A CIL és a befektetők vállalkozásnak történő minősítésének tehát a konstrukció gazdasági kapcsolatainak annak meghatározása érdekében történő elemzésén kell alapulnia, hogy miként valósul meg a Le Levant körutazást végző hajóként történő üzemeltetésében álló gazdasági tevékenység.

(95) Helyénvaló mindenekelőtt megállapítani, hogy a konstrukció formális feltételei szerint a tulajdonközösségben egyesülő EURL-jeiken keresztül a befektetők jelennek meg a hajó saját jogú tulajdonosaként és

üzemeltetőjeként, és a CIL szerepe arra korlátozódik, hogy a hajóval kapcsolatos ügyvezetést „a tulajdonközösség számára és kockázatára” lássa el<sup>(28)</sup>. Természetesen előfordulhat, hogy a tulajdonos-üzemeltető gazdasági tevékenységének mindennapi vezetését egy ügyvezetőre ruhazza, anélkül, hogy a tulajdonosnak az állami támogatási szabályok szerinti vállalkozói minősége megszűnne, mindazonáltal azzal a feltétellel, hogy megfelel az ítélezési gyakorlat által megállapított meghatározó feltételeknek, azaz olyan tevékenységet folytat, amely javak vagy szolgáltatások egy adott piacon történő kínálatát jelenti, és e tevékenység nem korlátozódik a részesedésszerzésre és az osztalékban való részesülésre.

(96) Jelen esetben a Bizottság megállapítja, hogy a tulajdonközösség alapszabálya szerint valamennyi befektető a hajórésvényein keresztül gyakorol jogokat a hajó felett, e jogok csak együttesen gyakorolhatók (az egyes hajórésvények az üzemeltetésből származó bevételek arányos részére is jogosítanak). A befektetők a tulajdonközösség taggyűlése keretében gyakorolják jogaikat, ahol mindegyik hajórésvényes a tulajdonközösségben fennálló részesedésével arányos szavazati joggal rendelkezik. Ebből a szempontból a befektetők helyzete hasonló a részvényesek vagy tagok helyzetéhez.

(97) Ezen felül a befektetők aktívan nem vesznek részt a Le Levant gazdasági tevékenységében, és ezzel teljes egészében a CIL-t bízzák meg. Az ügyvezetői megbízásból ugyanis az következik, hogy a CIL látja el a hajó üzemeltetésének valamennyi feladatát, és rendelkezik az ehhez szükséges valamennyi hatáskörrel, olyan módon, hogy kizárt a befektetők bármilyen beleszólása az üzemeltetésbe. Így:

— A CIL feladata a hajó felszerelése, karbantartása, üzemeltetése és műszaki és kereskedelmi igazgatása.

— A CIL szervezi meg a szállásadás és az étkeztetés igazgatását, a közbenső megállásokat és a turista-utakat. A CIL vállalja a kikötői és révkalauzdíjak stb. kezelését. Általánosságban a hajót a lehető legjobb gazdasági feltételek mellett üzemelteti, és „jogosult megkötni minden bérleti szerződést, és általában tárgyalást folytatni valamennyi kereskedelmi ügylet tekintetében” (az ügyvezetői megbízás 3.1. pontja). A tulajdonközösség tehát ténylegesen korlátlan hatáskört biztosít a CIL-nek a szóban forgó gazdasági tevékenység, azaz a Le Levant-on kínált körutazások lényegi elemeit illetően

<sup>(26)</sup> Lásd például a fent idézett Cassa di Risparmio ügyben hozott ítéletet, 107. és 108. pont.

<sup>(27)</sup> A fent idézett Cassa di Risparmio ügyben hozott ítélet, 109–114. pont.

<sup>(28)</sup> A Le Levant hajó tulajdonközösségének ügyvezetői megbízása, a COB-hez benyújtott dokumentáció 4. melléklete (a továbbiakban „ügyvezetői megbízás”).

- „Az ügyvezető a lehető legtágabb hatáskörökkel rendelkezik harmadik személyekkel szemben a tulajdonközösség javainak kezelését és ügyvitelét illetően, és elvégezhet minden igazgatási cselekményt, beleértve a hajó leszerelését, de a hajó tulajdonával nem rendelkezhet” (az ügyvezetői megbízás 6. cikke). A tulajdonközösség tehát majdnem teljes autonómiát ruház a CIL-re, minthogy a CIL még saját elhatározásából és a befektetők megkérdezése nélkül is elvégezheti a hajó leszerelését, azaz abbahagyhatja az üzemeltetését.
- Az ügyvezetői megbízás 6. cikke szerint az ügyvezető „különösen a következő cselekményeket végzi vagy végezteti el a tulajdonközösség számára: a személyzet felvétele és irányítása, a fedélzeti munka megszervezése [...]. Az ügyvezetőnek így juttatott hatáskörök a lehető legtágabbak, és az ügyvezető a tulajdonközösség vezetését a lehető legnagyobb rugalmassággal végezheti”.
- (98) A befektetők üzemeltetésből való kivonása nem olyan kereskedelmi döntés eredménye, amelyet szabadon hoztak meg, hanem magából a konstrukció struktúrájából következik. A befektetési szerződéseik értelmében ugyanis minden hajórészes társaságot két társvezető irányít, akik valójában a Bank vezető tisztviselői. Ezek az ügyvezetők vagy a Bank által küldött személyek figyelembe veszik a hajórészes társaságok létesítésének és működtetésének valamennyi gyakorlati szempontját, és a tulajdonközösség közgyűlésén (ahol elméletben a befektetők gyakorolhatják a hajón fennálló és annak üzemeltetésével kapcsolatos jogaikat) a hajórészes társaságokat nem csak tagjaik, hanem ügyvezetőik is képviselik. A befektető pedig nem nevezhet ki más ügyvezetőt, és nem vezetheti saját maga sem EURL-jét, csak ha lemond a hajórészes társaság Bank általi megvásárlásának ígérteréről, ami a befektetésének hozamát biztosítaná. Ami a tulajdonközösség ügyvezetőjének megválasztását és megbízásának feltételeit illeti, a tulajdonközösség (a Bank és CIP által kidolgozott) alapszabályában a CIL-t nevezték meg, és a CIL-t gyakorlatilag azt csak súlyos hiba vagy csalárdság esetén lehet visszahívni. A Bizottság tehát megállapítja, hogy a konstrukcióban nincs olyan mechanizmus, amely lehetővé tenné a tulajdonközösségnek a Le Levant körutazást végző hajóként történő üzemeltetésében, azaz magában a gazdasági tevékenységben való tényleges részvételét, mivel ez kizárólag a CIL feladata. Összefoglalva megállapítható, hogy a befektetők olyan típus szerződést írtak alá, amelynek feltételeit nem határozhatták meg szabadon.
- (99) Végül fontos megállapítani, hogy a tulajdonos-üzemeltető és az ügyvezető közötti kapcsolatban az üzemeltetéssel kapcsolatos gazdasági kockázat általában a tulajdonost terheli, az ügyvezető szolgáltatásaiért részesül díjazásban, és nem érdekelt az üzemi eredményekben. Márpedig a Le Levant esetében a befektetők, akik a projekt támogatók által elért hozam biztosítéknak kedvezményezettjei, nem vállalják a Le Levant üzemi eredményéhez kapcsolódó tényleges kockázatokat. E kockázatok a valóságban a CIL-t terhelik, amely jóllehet a tulajdonközösség 740 részesedéséből csak kettőt birtokol, elfogadta, hogy teljes felelősséget vállal minden, az 1996 és 2003 közötti időszakra előirányzottakat meghaladó veszteségért. A Bizottság megállapítja, hogy a kockázatok ilyen telepítése, amely idegen az üzemeltető és az ügyvezető közötti szokásos kapcsolattól, rávilágít arra a tényre, hogy a kereskedelmi tevékenységet csak a CIL folytatta.
- (100) Így tehát jogos, hogy a projektet úgy mutatták be a potenciális befektetők előtt, mint egy „megtérülő, kockázatmentes befektetést, melyben nem kell ügyvezetéssel foglalkozni”<sup>(29)</sup>, és nem úgy, mint a Le Levant körutazásainak megszervezésében és piaci értékesítésében való részvételi ajánlatot. A CIL és a befektetők közötti tényleges kapcsolatokra világít rá az is, hogy „a CIP a CIL elnevezésű leányvállalatán keresztül” „a hajó üzemeltetőjének és a tulajdonközösség ügyvezetőjének” minősül<sup>(30)</sup>.
- (101) Ez a szervezés tökéletesen tükrözi a konstrukció célját, amely szerint a CIL-nek hajót kell vásárolnia, és a befektetőknek csak ennek finanszírozása céljából kell beavatkozniuk, anélkül, hogy jogosultak lennének az üzemeltetésben részt venni. Azt a tényt, hogy a befektetők társaságaiakon keresztül a hajó formális tulajdonosai, csak a konstrukció pénzügyi kialakítása indokolja, és ez nem jelent a hajó kereskedelmi üzemeltetésében való tényleges részvételt.
- (102) A befektetők tevékenysége hozam alapú részesedésszerzésre korlátozódik, anélkül, hogy ténylegesen részt vennének a Le Levant üzemeltetésében. Ezzel szemben, a CIL, amely formálisan egyszerű ügyvezető, biztosítékot kapott, hogy a konstrukcióból való kilépéskor megszerzi a hajó kizárólagos tulajdonjogát, olyan áron, amelynek kiszámítási szabályait előre meghatározták; és a hajón fennálló jogainak jogi formalizálásáig (a befektetőkhez képest) szabadon határozhatja meg az üzemeltetés szabályait. A Le Levant kereskedelmi üzemeltetését illetően a CIL a hajó tényleges tulajdonosaként jár el.
- (103) A Le Levant üzemeltetését érintően kizárólag a CIL minősíthető vállalkozásnak a Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének értelmében. Mivel a befektetők ebben az értelemben nem vállalkozások, a számukra a finanszírozási konstrukció keretében, állami forrásokból juttatott előnyök nem minősülnek állami támogatásnak.

<sup>(29)</sup> A „Legyen a »Le Levant« körutazást végző hajó társtulajdonosa” című prospektus, amely a COB-nak benyújtott dokumentációban szerepel.

<sup>(30)</sup> Ugyanott. A francia tengerészeti jog szerint a hajó résztulajdonlásának ténye nem jár automatikusan a hajó üzemeltetőjévé történő minősítéssel. Ez csak vélelem, amely megerősíthető vagy megdönthető a szóban forgó hajót érintő ügyvezetői aktusok fényében, és ezen aktusokon (a kapitány kinevezése, a navigáció vagy a kereskedelem irányításának felelőssége) keresztül meghatározzák, hogy ki a hajó üzemeltetője (az 1969. január 3-i módosított 69-8. törvény a tengerészeti felszerelésekről és eladásokról, 1. és 2. cikk).

(104) Ami a hajógyár jogállását illeti, a Bizottság megállapítja, hogy az érdekelt felek észrevételei e tekintetben nem tartalmaztak bizonyítékot arra nézve, hogy a hajógyár állami forrásokból finanszírozott előnyben részesült volna. A hivatalos vizsgálati eljárás tehát nem tárt fel egyetlen olyan bizonyítékot sem, amelynek alapján a hajógyárat lehetne a támogatás kedvezményezettjének tekinteni.

### 2.3. Az intézkedés szelektív jellegéről

(105) Egy állami intézkedés sajátossága, azaz szelektív jellege a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatás egyik jellemző fogalmi eleme. Ezért fontos meggyőződni arról, hogy a szóban forgó adóintézkedés bizonyos vállalkozásokat vagy tevékenységi ágazatokat kizárólagos előnyben részesít-e vagy sem<sup>(31)</sup>.

(106) Elvben ahhoz, hogy egy adóintézkedés állami támogatásnak minősülhessen, a kedvezményezett vállalkozásoknak a kérdéses intézkedés által kialakított feltételek jogi vagy ténybeli alkalmazásával, jól körülhatárolt csoportba kell tartozniuk<sup>(32)</sup>. Jelen esetben elegendő megállapítani, hogy a vizsgált intézkedés a Pons-törvény alkalmazása, amely csak a Franciaország tengerentúli közösségeiben megvalósított befektetésekre irányuló adórendszer, és amelynek szelektív jellegét a Bizottság már az 1993. január 27-i határozatában is megállapította, amelyben úgy döntött, hogy nem emel kifogást a Pons-törvényben bevezetett állami támogatási programmal szemben<sup>(33)</sup>.

(107) A Bizottság úgy véli, hogy a szóban forgó intézkedés szelektív jellegét kellően bizonyítja az a tény, hogy az intézkedés a Pons-törvény szelektív rendszere alkalmazásának eredménye, valamint úgy véli, hogy nem szükséges állást foglalnia a CGI 238a. HA. cikkének IIIb. bekezdése szerint előírt hozzájárulás tekintetében a francia hatóságoknak biztosított mérlegelési jogkör jellegéről, mivel ezt a szempontot a Bizottság csak mellékesen vetette fel.

### 2.4. A tagállamok közötti kereskedelem érintettségének és a verseny torzulásának a feltételeiről

(108) A francia hatóságok és a CIL arra hivatkoznak, hogy a Le Levant-t Saint-Pierre és Miquelonból kiindulva üzemeltették, tehát egy meglehetősen korlátozott piacon, ahol nem volt más aktív, körutazásokkal foglalkozó versenytárs. A CIL hivatkozott a Le Levant szerény kapacitására

és arra a tényre is, hogy ajánlata lényegében észak-amerikai ügyfélkört célozott meg. Ebből kifolyólag a francia hatóságok és a CIL vitatják, hogy a CIL-nek jutott előny torzíthatta a versenyt és érinthette a tagállamok közötti kereskedelmet.

(109) Helyénvaló emlékeztetni arra, hogy azok a támogatások, amelyek mentesítenek egy vállalkozást az általa a rendszeres igazgatással vagy szokásos tevékenységeivel összefüggésben általában viselendő költségek alól, elvben torzítják a versenyt<sup>(34)</sup>. A Bíróság ugyanis úgy ítélte meg, hogy minden olyan vállalkozásnak adott támogatás, amely a közösségi piacon folytatja tevékenységét, alkalmas arra, hogy torzítsa a versenyt és érintse a tagállamok közötti kereskedelmet<sup>(35)</sup>.

(110) A Bizottság úgy véli, hogy nem helytálló a Saint-Pierre és Miquelonból kiinduló körutazásokat elkülönült piacnak tekinteni. Valószínű, hogy az a fogyasztó, aki ebben a régióban készül körutazásra, hajlandó lenne más célállomások felé irányuló vagy más kikötőkből kiinduló körutazásokat is tervezni, és hogy választását egy sor tényező befolyásolja, köztük az ár, amelyre a vizsgált intézkedés hatással lehet. A körutazások tehát egy sokkal jelentősebb piacon valósulnak meg, és amennyiben a szóban forgó adókedvezmények mentesítik a CIL-t azok alól a költségek alól, amelyeket általában viselnie kellene gazdasági tevékenységének finanszírozásával összefüggésben, a támogatás alkalmas arra, hogy torzítsa a versenyt.

(111) Ami a tagállamok közötti kereskedelem érintettségét illeti, a Bizottság tudomásul vette, hogy a Le Levant ezen ajánlata főként az észak-amerikai piacra irányult, és hogy e célból a CIL egy amerikai utazási irodával működött együtt, amely a körutazásokat reklámozta és forgalmazta. A Bizottság mindazonáltal megállapítja, hogy nem kizárt, hogy a támogatások akkor is torzítathatják a versenyt, ha a kedvezményezett termelésének majdnem teljes egészét kiviszi a Közösségből<sup>(36)</sup>. Ráadásul úgy tűnik, hogy a körutazások bizonyos fokú piaci értékesítésére Európában is sor került.

(112) A szóban forgó intézkedés tehát alkalmas arra, hogy torzítsa a versenyt és érintse a tagállamok közötti kereskedelmet.

<sup>(31)</sup> Lásd például a Bíróságnak a C-241/94. sz. *Franciaország kontra Bizottság* ügyben 1996. szeptember 26-án hozott ítéletét, EBHT 1996., I-4551. o., és a C-200/97. sz. *Ecotrade kontra Altiforni e Ferriere di Servola* ügyben 1998. december 1-jén hozott ítéletét, EBHT 1998., I-7907. o.

<sup>(32)</sup> Lásd ebben az értelemben az Elsőfokú Bíróságnak a *Salzgitter kontra Bizottság* T-308/00. sz. ügyben hozott ítéletét, EBHT 2004., II-1933. o., 38. pont.

<sup>(33)</sup> Lásd a (10) preambulumbekendést.

<sup>(34)</sup> Lásd a C-156/98. sz. *Németország kontra Bizottság* ügyben 2000. szeptember 19-én hozott ítéletet, EBHT I-6857. o., 30. pont, és az idézett ítélkezési gyakorlatot.

<sup>(35)</sup> Lásd például a Bíróságnak a 730/79. sz. *Philip Morris kontra Bizottság* ügyben 1980. szeptember 17-én hozott ítéletét, EBHT 1979., 2671. o., 11. és 12. pont.

<sup>(36)</sup> A Bíróságnak a C-142/87. sz. *Belgium kontra Bizottság* ügyben 1990. március 21-én hozott ítélete, EBHT 1990., I-959. o., 35. pont.

### 2.5. A támogatás intenzitása

- (113) A Bizottság úgy véli, hogy a támogatás a befektetőkről a hajórészvényes társaságokra tőkeemelés címén ruházott teljes adómegetakarítást magában foglalja, amely tőkeemelésre a befektetők a Le Levant finanszírozási konstrukciójába való belépésük keretében vállaltak kötelezettséget.
- (114) A francia hatóságok úgy nyilatkoztak, hogy nem tudják számszerűsíteni az adómegetakarításokat a befektetők adózási helyzetének egyenként történő vizsgálata nélkül.
- (115) A Bizottság mindenesetre nem véli úgy, hogy köteles lenne a támogatás pontos számszerűsítésére, és véleménye szerint csak a számításainak alapját kell kifejtenie. Mindazonáltal – a támogatás teljes összege kiszámításának sérelme nélkül – megállapítja, hogy a Banknak egy „típusbefektető” profilján alapuló becslései szerint<sup>(37)</sup> csak a hajó vételárának levonásával realizált adómegetakarítások 278 506 FRF tőkeapportot tettek lehetővé egy két hajórészvényből álló egységet érintően, azaz 102 490 200 FRF-ot a befektetőknek eladott 738 hajórészvény tekintetében, ami a hajó árához viszonyítva körülbelül 44,8 %-os intenzitásnak felel meg.

### 3. A támogatásnak a közös piaccal való összeegyeztethetőségéről

#### Az alkalmazandó jogi rendelkezés

- (116) Mivel a Bizottság megállapította, hogy a szóban forgó intézkedés állami támogatásnak minősül a Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének értelmében, helyénvaló vizsgálni az intézkedés közös piaccal való összeegyeztethetőségét. E tekintetben a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozataiban kifejtette, hogy úgy vélte, hogy a támogatást a 90/684/EGK irányelv fényében kell elemezni, és közelebről, tekintettel a támogatás céljára, az említett irányelv 4. cikke (7) bekezdésének fényében<sup>(38)</sup>. E jogalaprak az esetre való alkalmazandóságát vitatták a francia hatóságok és az érdekelt felek, a IV. és V. részben kifejtett indokok alapján. Helyénvaló tehát megindokolni mindenekelőtt azt, hogy miért esett erre a jogalpra a választás.
- (117) A Bizottság 1993. január 27-i azon határozata, hogy nem emel kifogást állami támogatásra hivatkozva a Pons-törvénnyel kapcsolatban, kifejezetten előírta, hogy

„a szóban forgó támogatások alkalmazására az ipar egyes tevékenység ágazatait (...) érintő közösségi szabályok és keretrendszerek vonatkoznak ...” Ebből következően az említett határozat nem vonatkozik a vizsgált támogatásra, amennyiben ez utóbbira a 90/684/EGK irányelvet kell alkalmazni.

- (118) Franciaország és az érdekelt felek azt állítják, hogy a 90/684/EGK irányelv csak a hajógyártót előnyben részesítő támogatásokra vonatkozik, és hogy amennyiben a Bizottság nem határozott meg a Le Levant-t építő hajógyárnak juttatott előnyt, a 90/684/EGK irányelv nem alkalmazható erre az esetre. A Bizottság nem osztja ezt a véleményt. A 90/684/EGK irányelv 3. cikke (1) bekezdésének szövegéből is az következik, hogy az irányelv „a hajótulajdonosoknak vagy harmadik személyeknek hajóépítési vagy -átalakítási támogatásként nyújtott valamennyi formájú támogatásra” vonatkozik. Így tehát nem annyira a kedvezményezett jogállása, mint inkább a támogatás célja meghatározó a 90/684/EGK irányelv alkalmazása tekintetében, amely irányelv „hajóépítési” támogatásokra, és nem hajógyártókra vonatkozik. Ezt az értelmezést megerősítette a Bíróság ítélezési gyakorlata is, amely válaszul arra az érve, amely szerint csak a hajógyártáshoz és nem az üzemeltetéshez nyújtott támogatást kell figyelembe venni a 90/684/EGK irányelv keretében, úgy ítélte meg, hogy az irányelv rendelkezéseit alkalmazni kell „nem csak a közvetlenül a gyártóknak a gyártáshoz nyújtott valamennyi támogatási formára, hanem a 3. cikk (2) bekezdésében szereplő támogatásokra is, amely rendelkezés valamennyi olyan támogatási formát érint, amelyet hajótulajdonosoknak vagy harmadik személyeknek nyújtanak, amennyiben e támogatásokat ténylegesen a hajóknak a Közösség hajógyárjaiban történő megépítésére vagy átalakítására használják fel”<sup>(39)</sup>.

- (119) A Bizottság ennél fogva megerősíti, hogy a támogatásnak a közös piaccal való összeegyeztethetőségét a 90/684/EGK irányelvre tekintettel kell értékelni.

#### Az összeegyeztethetőség értékelése

- (120) A 90/684/EGK irányelv 4. cikkének (7) bekezdése értelmében a hajóépítéshez és -átalakításhoz a fejlődő országoknak szóló fejlesztési támogatásként nyújtott támogatásokat összeegyeztethetőnek lehet tekinteni a közös piaccal, ha azok megfelelnek az OECD 6. munkacsoportja által a hajók tekintetében nyújtott exporthitelektről szóló egyetértési megállapodás 6., 7. és 8. cikkének értelméről szóló megállapodásában vagy e megállapodás bármely módosításában e célból elfogadott rendelkezéseknek (a továbbiakban: „OECD-kritériumok”).

<sup>(37)</sup> Lásd a 2006. december 6-i kiegészítő határozatot, 72. pont.

<sup>(38)</sup> A 90/684/EGK irányelv 1997. december 31-én hatályát veszítette. Ennek az esetnek az elemzésére azonban továbbra is alkalmazni kell a jogellenes állami támogatások értékelésére alkalmazandó szabályok meghatározásáról szóló bizottsági közleménynek (HL C 119., 2002.5.22., 22. o.) megfelelően, mivel rendelkezései a támogatásnyújtás időpontjában hatályban voltak.

<sup>(39)</sup> A Bíróságnak a C-356/90. és C-180/91. sz. *Belgium kontra Bizottság* egyesített ügyekben 1993. május 18-án hozott ítélete (EBHT 1993., I-2323. o.), 14. pont.

- (121) Amint arról a Bizottság az 1989. január 3-án kelt SG (89) D/311 levelében tájékoztatta a tagállamokat, a fejlesztési támogatási projekteknek a következő OECD-kritériumoknak kell megfelelniük:
- a hajók nem üzemelhetnek olcsó lobogó alatt;
  - ha a támogatást nem lehet az OECD keretében hivatalos fejlesztési támogatásnak minősíteni, a támogatónak meg kell erősítenie, hogy a támogatást valamely kormányközi megállapodás értelmében nyújtja;
  - a támogatónak megfelelő biztosítékokat kell adnia arra nézve, hogy a tényleges tulajdonos a kedvezményezett országban rendelkezik lakó-/székhellyel, és hogy a kedvezményezett vállalkozás nem egy külföldi társaság fantom-leányvállalata (a támogatható országok körébe nem csak az OECD által a fejlődő országok közé sorolható országok tartoznak, hanem az Európai Unióhoz csatlakozott valamennyi tengerentúli országok és területek, beleértve Franciaország tengerentúli területeit);
  - a kedvezményezettnek kötelezettséget kell vállalnia arra, hogy a hatóságok engedélye nélkül nem adja el a hajót.
- (122) Ezen felül az odaítélt támogatásnak legalább 25 % adományelemet kell tartalmaznia.
- (123) Amint az már említésre került, a Bizottságnak azt is vizsgálnia kell, hogy a projekt tartalmaz-e valódi „fejlesztési elemet”. A Bíróság<sup>(40)</sup> ugyanis úgy vélte, hogy a Bizottságnak külön kell vizsgálnia a projekt „fejlesztési elemét” és az OECD-kritériumok tiszteletben tartását. A Bizottságnak tehát értékeléséhez vizsgálnia kell, hogy a projektek valóban fejlesztési célt tűznek-e ki maguk elé, és hogy ezek a támogatás nélkül valóban nem lennének életképesek (ami azt jelenti, hogy a támogatásra szükség van).
- (124) Amint azt a Bizottság már kifejtette az eljárás megindításáról szóló határozatában, a kérdéses támogatás a következő okokból felel meg az OECD-kritériumoknak:
- A Le Levant-t francia lobogó alatt üzemeltetik. Teljesül tehát az a feltétel, hogy a hajót nem szabad olcsó lobogó alatt üzemeltetni.
  - Saint-Pierre és Miquelon szerepel a fejlesztési támogatásban részesíthető országok listáján, amely listát csatolták a Bizottságnak a tagállamokhoz címzett SG (89) D/311 leveléhez.
  - A Bizottság megállapítja, hogy a CIL a konstrukció feltételei szerint a hajó egyedüli tulajdonosa lesz, és hogy a közbeeső időszakban úgy üzemelteti a hajót kereskedelmi ügyleteiben, mint egy tényleges tulajdonos. A tulajdonos székhelyével kapcsolatos feltétel alkalmazásában a Bizottság úgy véli, hogy a CIL-t kell tekinteni a Le Levant tényleges tulajdonosának<sup>(41)</sup>. A CIL székhelye Wallis és Futunán található. Ez a szigetcsoport nem a „kedvezményezett ország” (amely Saint-Pierre és Miquelon). Mindazonáltal tekintettel arra, hogy a két szigetcsoport szerepel a fejlesztési támogatásban részesíthető országok bizottsági listáján, a Bizottság e tekintetben nem emel kifogást. Ezen felül a CIL nem egy külföldi társaság fantom-leányvállalata.
  - A hajót a francia hatóságok hozzájárulása nélkül nem lehet eladni, mivel a támogatást azzal a feltétellel ítélték oda, hogy a hajót ténylegesen legalább öt évig a CIL üzemelteti, főként Saint-Pierre és Miquelonból, mint indító kikötőből és célállomásból.
  - A támogatási intenzitás meghaladja a 25 %-ot (lásd a (115) preambulumbekendést).
- (125) A Bizottságnak vizsgálnia kell a „fejlesztési elemet” is, azaz meg kell győződnie arról, hogy a támogatás alkalmas arra, hogy hozzájáruljon a kedvezményezett terület fejlesztéséhez. Ezen elemzés során figyelembe kell venni az érintett terület sajátos körülményeit és igényeit. E tekintetben a francia hatóságok kiemelték, hogy Saint-Pierre és Miquelon különösen nehéz gazdasági helyzetben volt a támogatásnyújtás időpontjában. A szigetcsoport ugyanis történelmileg az ipari halászatól függött. Ez az ágazat hirtelen és tömegesen omlott össze 1993-ban egy Kanadával fennálló, halászati jogokkal kapcsolatos jogvita Franciaország számára kedvezőtlen rendezése és a tőkehal-halászat kanadai moratóriuma következtében, ami sürgető szükségletet teremtett a terület gazdaságának átalakítására. Mivel a szigetcsoport szerény kiterjedése és a csekély lakosság-szám, valamint a viszonylagos elszigeteltség és a gazdaság behatárolt volta jelentősen csökkentette ezen átalakítás lehetőségeit, az idegenforgalom révén történő, a terület védett természetét és az észak-amerikai kontinenshez való közelségét kihasználó diverzifikáció tűnt a legjövődélmezőbb útnak. Mivel Saint-Pierre és Miquelon nem kínálhatott hosszú távú tartózkodáson alapuló idegenforgalmat, ésszerűnek tűnt a szigetcsoportot körutazások kikötőjévé alakítani.

<sup>(40)</sup> A Bíróságnak a C-400/92. sz. *Németország kontra Bizottság* ügyben 1994. október 5-én hozott ítélete, EBHT 1994., I-4701. o.

<sup>(41)</sup> Ez az elemzés megfelel a fent idézett „Renaissance”-ügyben végzett elemzésnek.

- (126) Az eljárás megindításáról szóló, 1999. december 2-i határozat következtében előterjesztett észrevételekben a francia hatóságok arra hivatkoztak, hogy a Le Levant üzemeltetése hozzájárulhat Saint-Pierre és Miquelon fejlesztéséhez, különösen a munkahelyteremtés, valamint a hajó üzemeltetése során a területen termelt kiadások által.
- (127) A 2001/882/EK határozatban a Bizottság mindazonáltal a „fejlesztési elem” hiányát állapította meg<sup>(42)</sup>. Ez az értékelés különösen a támogatás gazdasági következményeivel kapcsolatos, alábbi következtetéseken alapul:
- A Bizottság a rendelkezésére álló információk alapján úgy vélte, hogy a Le Levant üzemeltetésének pénzügyi hatása 5,52 millió FRF-ra tehető az 1999 és 2001 közötti időszakban, azaz körülbelül 0,84 millió EUR-ra.
  - Ami a közvetlen munkahelyteremtést illeti, a Bizottság úgy vélte, hogy ez a hatás nem bizonyított, tekintve, hogy a francia hatóságok által átadott információk csak azt a tényt említették, hogy „a szigetcsoporthoz négy korábbi halásza képzésben vett részt, hogy dolgozhasson a hajón”.
  - Végül ami a szigetcsoporthoz infrastrukturális fejlesztésére gyakorolt hatást és a körutazást végző más hajókat üzemeltető szereplők megjelenéséhez köthető közvetett következményeket illeti, a Bizottság megállapította, hogy a francia hatóságok állításait nem számszerűsítették, és hogy azokat nem kellett figyelembe venni a Le Levant-nak nyújtott támogatási intézkedés értékelésekor.
- (128) E következtetések nyilvánvalóan határozathozatalakor a Bizottság rendelkezésére álló információkon alapultak. Amint az egyértelműen kiderül a Bíróságnak a megsemmisítés iránti keresetet követően a fent idézett C-394/01. sz. ügyben hozott ítéletéből<sup>(43)</sup>, a Bizottság csak azokra a tényekre alapíthatta határozatát, amelyek az 1999. december 2-i határozatával indított hivatalos vizsgálati eljárásának során a tudomására jutottak, és ez kizárja azokat az információkat, amelyeket a francia hatóságok csak a Bíróság előtti eljárási szakaszban terjesztettek elő.
- (129) Márpedig a 2006. december 6-i kiegészítő bizottsági határozatot követően az általuk előterjesztett új észrevételekben a francia hatóságok és az érdekelt felek olyan információkat adtak át, amelyekről a Bizottságnak a 2001/882/EK határozat meghozatalakor nem volt tudomása, és amelyek új megvilágításba helyezik a Le Levant üzemeltetéséből eredő gazdasági következményeket.
- (130) Így, a munkahelyteremtés területén a francia hatóságok észrevételeiből az következik, hogy legalább 14 Saint-Pierre és Miquelon-i származású személyt alkalmaztak a Le Levant fedélzetén 1999 és 2001. július 25. között. E tengeri munkahelyekhez adódnak még a helyi beszállítók és szolgáltatók igénybe vétele révén keletkezett szárazföldi munkahelyek is. A francia hatóságok úgy vélik, hogy a Le Levant üzemeltetése legalább 10 szárazföldi munkahelyet teremtett 1999 és 2001. július 25. között<sup>(44)</sup>.
- (131) A francia hatóságok ugyanezen információi alapján a Le Levant üzemeltetése 1,66 millió EUR közvetlen kiadást eredményezett Saint-Pierre és Miquelonban (a hajó üzemanyag- és élelmiszerellátásnak biztosításával és az utasszállítással stb. összefüggésben) az 1999 és 2001 közötti időszakban<sup>(45)</sup>.
- (132) A 2001-ben a Bizottság rendelkezésére álló információkkal ellentétben ezek az új információk tehát lehetővé tették a munkahelyteremtéssel kapcsolatos számszerűsített hatás megállapítását. Ez a hatás nem minősíthető elhanyagolhatónak, tekintettel a terület munkaerőpiacának behatárolt voltára, illetve a munkakeresők számára (1999-ben 409 személy)<sup>(46)</sup>. Rámutatnak arra is, hogy a Saint-Pierre és Miquelonban a Le Levant üzemeltetésével összefüggésben termelt közvetlen kiadások körülbelül kétszer olyan jelentősek, mint a Bizottság által a 2001/882/EK határozat indokolásában elfogadott összegek<sup>(47)</sup>.

<sup>(44)</sup> A francia hatóságok szerint 14–16 Saint-Pierre és Miqueloni lakost alkalmaztak a „Le Levant” fedélzetén az üzemeltetés első öt évében, azaz 1999 és 2003 között. Ugyanebben az időszakban a „Le Levant” üzemeltetése 11–12 szárazföldi munkahelyet teremtett. Mindazonáltal jogbiztonsági megfontolásokból a Bizottság e határozat alkalmazásában csak azokat a tényeket veszi figyelembe, amelyek a 2001/882/EK határozatot megelőző időszakokra vonatkoznak. Így a Bizottság csak a munkahelyek minimális számát fogadja el.

<sup>(45)</sup> Ez az időszak kiterjed a 2001. év egészére. Ezen túlmenően meg lehet említeni, hogy a francia hatóságok a Le Levant által 2002-ben és 2003-ban termelt közvetlen kiadásokat évi 1,66 millió EUR-ra, azaz a Le Levant üzemeltetésének első öt évében kb. 3,4 millió EUR-ra becsülik.

<sup>(46)</sup> A munkakeresők száma 1999. december 31-én (Institut d’émission des départements d’outre-mer, „Saint-Pierre és Miquelon 1999-ben” című jelentés).

<sup>(47)</sup> Azaz az 1999 és 2001 közötti időszak tekintetében körülbelül 1,66 millió EUR, szemben a Bizottság által a 2001/882/EK határozatban becsült, körülbelül 0,84 millió EUR-val (5,52 millió FRF).

<sup>(42)</sup> A fent idézett 2001/882/EK határozat, (33) preambulumbekzdés.

<sup>(43)</sup> Lásd az 5. lábjegyzetet.

(133) Ezen új információkból megállapítható, hogy a Le Levant-nak nyújtott támogatás olyan gazdasági következményekkel járt, amelyek jöllehet korlátozóttak, mindazonáltal alkalmasak arra, hogy hozzájáruljanak Saint-Pierre és Miquelon gazdasági fejlesztéséhez.

(134) A francia hatóságok arra is hivatkoztak, hogy a támogatás általánosságban is hozzájárulhatott Saint-Pierre és Miquelon fejlesztéséhez azáltal, hogy ösztönözte gazdaságának szükségszerű diverzifikációját. E szempont tekintetében, a vizsgálati eljárás alapján a Bizottság megállapította, hogy Saint-Pierre és Miquelon gazdaságát egészen 1993-ig az ipari halásztól való majdnem kizárólagos függés, majd az állami szektortól és az állami megrendelésektől való függés jellemezte <sup>(48)</sup>.

(135) A Bizottság elismeri, hogy az ilyen korlátozott számú munkahely- és jövedelemforrásoktól való függés fékezheti a terület fejlődését. Tekintettel Saint-Pierre és Miquelon földrajzi sajátosságaira és belső piacának korlátozott jellegére, a Bizottság elismeri, hogy a gazdasági diverzifikáció hasznos volt a terület fejlesztése szempontjából, és hogy az idegenforgalom ígéretes diverzifikációs lehetőséget jelenthetett a támogatásnyújtás időpontjában. A Bizottság elfogadja a francia hatóságok azon észrevételeit is, amelyek szerint a szigetcsoport kis mérete csökkenti a hosszú tartózkodáson alapuló idegenforgalom kínálatának lehetőségét, elhelyezkedéséből adódóan viszont a szigetcsoport alkalmas lehet a körutazási tevékenység fejlesztésére.

(136) A Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok által előterjesztett információk alapján a szigetcsoportra ellátogató, körutazáson részt vevő turisták számában jelentős ingadozás volt tapasztalható a támogatásnyújtást és a Le Levant üzembe helyezését megelőző években, ám ez a szám 2000-től viszonylag magas szinten stabilizálódott <sup>(49)</sup>.

(137) Ezek a Saint-Pierre és Miquelon fejlesztéséhez való hozzájárulások még ha ténylegesen meg is valósultak, szerénynek tűnhetnek, különösen a támogatási intenzitáshoz képest. A Bizottság azonban úgy véli, hogy a támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségét úgy kell értékelni, hogy összevetik a támogatás Saint-Pierre és Miquelon fejlesztéséhez való hozzájárulását és a tagállamok közötti kereskedelem e támogatás által

okozott torzulásának jelentőségét. E tekintetben a Bizottság úgy véli, hogy tagadhatatlan, hogy a támogatás negatív hatást gyakorolhat a tagállamok közötti kereskedelemre, amint azt a 2.4. szakasz ismertette, mindazonáltal valószínű, hogy e hatás igen korlátozott, tekintettel az ügy sajátos körülményeire. Ezzel összefüggésben a Bizottság különösen a következőket állapítja meg:

— A Le Levant meglehetősen szerény kapacitású hajó, amely mindössze körülbelül 95 utas szállítására alkalmas, ez természetesen korlátozza a piacra gyakorolt hatását.

— A Le Levant Saint-Pierre és Miquelonból kiinduló (azaz a közösségi vizeken kívüli) körutazás-kínálata főként az észak-amerikai piacra irányult <sup>(50)</sup>, mind a CIL által létrehozott értékesítési hálózat révén, mind a szigetcsoport tényleges földrajzi elhelyezkedésének köszönhetően, mivel az a körutazások csomópontjában található (körülbelül 4 600 km-re Párizstól és mindössze 25 km-re a kanadai partoktól) <sup>(51)</sup>.

— A Bizottság megállapítja azt is, hogy a beérkezett információk szerint a Közösségben letelepedett egyetlen szereplő sem kínál vagy kínált az érintett időszakban körutazásokat Saint-Pierre és Miquelonra, és hogy a Le Levant-nal szervezett, a luxust és a szokványostól eltérő úticélokot ötvöző körutazások a körutazási piacnak egy meglehetősen szűk, Európában kevéssé kialakult szegmensére irányultak.

(138) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy a szóban forgó támogatás alkalmas arra, hogy a munkahelyteremtés és a gazdaság diverzifikációja révén hozzájáruljon Saint-Pierre és Miquelon fejlesztéséhez, amely hozzájárulás jöllehet szerény, mégis jelentősebb, mint a tagállamok közötti kereskedelemnek a támogatás által esetlegesen előidézett torzulása.

<sup>(48)</sup> Így 1999-ben az építőipar és a halászati ágazat, amelyet nagymértékben a hatóságok támogattak, a munkahelyek 63,8 %-át biztosították. A tisztviselők az aktív népesség 25,8 %-át tették ki (lásd az Institut d'émission des départements d'outre-mer „Saint-Pierre és Miquelon 1999-ben” című jelentését).

<sup>(49)</sup> A körutazáson részt vevő turisták száma 1995-ben 2 134, 1996-ban 820, 1997-ben 785, 1998-ban 2 123, 1999-ben 428 volt, míg 2000-ben 3 242-re, 2001-ben pedig 2 474-re emelkedett. Ráadásul megfigyelhető, hogy ez a szint a Le Levant üzemeltetésének teljes időszakában fennmaradt, ugyanis 2002-ben a körutazáson részt vevő turisták száma 5 120, 2003-ban pedig 3 022 volt.

<sup>(50)</sup> A francia hatóságokhoz a Bank és a CIP által benyújtott, hozzájárulás iránti kérelemből is következik, hogy a „Le Levant” projekt „nagymértékben a CIP és a Travel-Dynamics [...], egy körutazások szervezésére szakosodott utazásszervező közötti kapcsolatokról” függött. A CIP kiemeli, hogy a „Le Levant” projektet a körutazást végző első hajójával, a Ponant-nal szerzett tapasztalatok alapján dolgozta ki, amely hajó „elsősorban észak-amerikai ... ügyfélköre ... jelenleg lényegében a Travel Dynamics-szal fenntartott partnerségből származik”. A CIP hozzáteszi, hogy igazolta, hogy „képes volt arra, hogy észak-amerikai ügyfeleket toborozzon egy francia hajóra ...”. Az Institut d'émission d'outre-mer „Saint-Pierre és Miquelon 1999-ben” című jelentéséből (37. o.) az is következik, hogy ezen úticéllal 1999-ben tizenegy észak-amerikai utazásszervező értékesített utazásokat, francia viszont csak kettő.

<sup>(51)</sup> A Bizottság egy összefonódásnak a közös piaccal és az EGT-megállapodás működésével való összeegyeztethetőségét nyilvánításáról szóló, 2002. július 24-i 2003/66/EK határozatában (COMP/M.2706 ügy – Carnival Corporation/P & O Princess) (HL L 248., 2003.9.30., 1. o.) már megállapította, hogy a körutazások piaca lényegében nemzeti piac.

- (139) A Bizottság azt is megállapítja, hogy e támogatásra szükség volt. A hajó Saint-Pierre és Miquelonból kiinduló üzemeltetése jövedelmezőségének a francia hatóságok által jóváhagyott konstrukció feltételei szerinti kilátásai alapján a projekt jövedelmezőségét csak a támogatással lehetett biztosítani. A Le Levant megépítési és üzemeltetési projektje tehát nem valósulhatott volna meg a támogatás nélkül.
- (140) A fenti okokból kifolyólag a Bizottság tehát megállapítja, hogy a Le Levant-hoz nyújtott támogatás tartalmazott „fejlesztési elemet”.

#### VIII. KÖVETKEZTETÉSEK

- (141) A Bizottság megállapítja, hogy Franciaország a kérdéses támogatást jogellenesen, a Szerződés 88. cikke (3) bekezdését megsértve nyújtotta. Ugyanakkor a Bizottság úgy véli, hogy a támogatás fejlesztési támogatásnak minősül a 90/684/EGK irányelv 4. cikkének (7) bekezdése értelmében, és hogy ebből következően összeegyeztethető a közös piaccal,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

#### 1. cikk

A Franciaország által a Le Levant körutazást végző hajó megépítésével kapcsolatban a Compagnie des Îles du Levant-nak nyújtott állami támogatás összeegyeztethető a közös piaccal.

#### 2. cikk

Ennek a határozatnak a Francia Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2008. május 20-án.

*a Bizottság részéről*

Neelie KROES

*a Bizottság tagja*