KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 20 päivänä heinäkuuta 2005,

Ranskan kahdelle risteilyalukselle myöntämästä valtiontuesta Ranskan Polynesian kehittämistä varten

(tiedoksiannettu numerolla K(2005) 2731)

(Ainoastaan ranskankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2006/219/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

ottaa huomioon laivanrakennusteollisuudelle myönnettävän tuen uusien sääntöjen vahvistamisesta 29 päivänä kesäkuuta 1998 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1540/98 ([1]),

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ([2]) ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

I MENETTELY

(1) Komissio hyväksyi päätöksellä 1999/719/EY ([3]) kehittämistuen kahden matkustaja-aluksen, *R3*:n ja *R4*:n rakentamista varten. Tuki hyväksyttiin sillä edellytyksellä, että aluksilla liikennöitäisiin vähintään viiden vuoden ajan vain Ranskan Polynesiassa.

(2) Ranska ilmoitti komissiolle 3 päivänä lokakuuta 2002 päivätyllä kirjeellä Ranskan viranomaisten hyväksyneen, että kyseisiä aluksia voidaan jossain määrin käyttää Ranskan Polynesian ulkopuolella.

(3) Komissio ilmoitti Ranskalle 2 päivänä huhtikuuta 2003 päivätyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa kyseisen tuen osalta EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely.

(4) Komission päätös menettelyn aloittamisesta on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([4]). Komissio pyysi asianomaisia esittämään huomautuksensa tuesta.

(5) Komissio on saanut huomautuksia asianomaisilta. Ne on toimitettu Ranskan viranomaisille, jotka kommentoivat niitä 15 päivänä syyskuuta 2003 päivätyllä kirjeellä.

(6) Komissio on saanut Ranskalta muitakin kirjeitä, jotka on päivätty 11 päivänä kesäkuuta 2003, 13 päivänä lokakuuta 2003, 10 päivänä helmikuuta 2004, 24 päivänä maaliskuuta 2004, 3 päivänä kesäkuuta 2004 ja 10 päivänä toukokuuta 2005.

II TOIMENPITEEN YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS

(7) Mainitut miltei täysin samanlaiset risteilyalukset, toukokuussa 1999 toimitetun *R3*:n ja syyskuussa 1999 toimitetun *R4*:n, rakensi ranskalainen yritys Chantiers de l'Atlantique. Alukset olivat oikeutettuja Ranskan myöntämään kehitysapuun, koska niiden avulla oli tarkoitus elvyttää matkailualaa Ranskan Polynesiassa, jolle voidaan OECD:n ja EY:n sääntöjen mukaan myöntää laivanrakennuksen kehittämistukia.

(8) *R3*- ja *R4* -alusten omistajat olivat ranskalaisia yksityissijoittajia. Sijoittajat ovat saaneet huomattavan verohelpotuksen laivoihin tekemiensä investointien vuoksi. Huojennus perustui Ranskan departementeissa ja alueilla sovellettavaan verotukiohjelmaan ([5]) eli ns. Ponsin lakiin. Päätöksessä 1999/719/EY tukiosan arvioitiin olevan 41,6 prosenttia alusten arvosta.

(9) Osana Ponsin lailla käyttöön otettua järjestelmää *R3*- ja *R4* -alusten omistajat sitoutuivat vuokraamaan alukset edulliseen hintaan viideksi vuodeksi Renaissance Finan-

([1]) EYVL L 202, 18.7.1998, s. 1.

([2]) EUVL C 105, 1.5.2003, s. 30.

([3]) EYVL L 292, 13.11.1999, s. 23.

([4]) Katso alaviite 2.

([5]) Merentakaisissa departementeissa ja alueilla toteutettavia tuotantoinvestointeja koskeva 11 päivänä heinäkuuta 1986 annettu laki (muutos).

cial -yhtiölle ja myymään alukset markkinahintaa alemmalla hinnalla samalle yhtiölle viiden vuoden kuluttua.

(10) Tuki liikennöijälle oli siis myönnettävä omistajien kautta samanaikaisesti vuosittain toistuvana ja kertaluonteisena, viiden vuoden kuluttua päättyvänä tukena. Tuen hyväksymisen edellytyksenä päätöksessä 1999/719/EY oli se, että aluksia käytetään yksinomaan Ranskan Polynesiassa vähintään viiden vuoden ajan, jotta varmistetaan tuen ”kehittämisulottuvuus”. Toisen aluksen käyttöä koskeva ehto päättyi toukokuussa 2004 ja toisen syyskuussa 2004.

(11) Renaissance Financial ajautui konkurssiin syyskuussa 2001. Omistajien (ranskalaisten yksityissijoittajien) kanssa sovittiin, että Renaissance Financial -yhtiön ja varustajien *R3*- ja *R4*-aluksia koskeva sopimus päättyi vuoden 2001 lopussa.

(12) Alusten omistajien oli siis löydettävä uusi liikennöijä. Ainoastaan P&O Princess Cruises, jäljempänä ’P&O PC’, esitti tarjouksen molemmista aluksista. Omistajat allekirjoittivat elokuussa 2002 P&O PC:n kanssa sopimuksen, jonka mukaan P&O PC ensin vuokraa alukset kolmeksi vuodeksi ja lunastaa ne tämän jälkeen. P&O PC oli tuolloin riippumaton julkisesti noteerattu yhtiö. Huhtikuussa 2004 Carnival Corporation kuitenkin osti P&O PC:n ja jakoi sen kahdeksi tytäryhtiöksi (P&O Cruises ja Princess Cruises).

(13) *R3*:n uudeksi nimeksi annettiin *Pacific Princess*. Sitä käytetään eri puolilla Tyyntä valtamerta, myös Australiassa ja Alaskassa. *R4*-aluksen nimi on nyt *Tahitian Princess* ja sen kotisatama on Tahiti Ranskan Polynesiassa. Se risteilee useimmiten Ranskan Polynesian saarilla, mutta matkaa myös muille alueille, esimerkiksi Cookinsaarille ja Samoan saarille. Alusten liikennöijä on Princess Cruises.

(14) Vaikka uusissa järjestelyissä alukset liikennöivät Ranskan Polynesian ulkopuolella päätöksen 1999/719/EY edellytysten vastaisesti, Ranskan veroviranomaiset hyväksyivät ratkaisun ja päättivät, että Ponsin lain nojalla myönnettyjä verohelpotuksia voidaan jatkaa.

(15) EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22 päivänä maaliskuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 ([6]) 16 artiklan mukaan komissio voi aloittaa tuen väärinkäyttötapauksissa muodollisen tutkintamenettelyn. Komissio ilmoitti Ranskalle tästä mahdollisuudesta 18 päivänä lokakuuta 2002 päivätyllä kirjeellään, johon Ranska ei reagoinut.

(16) Komissio katsoi muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, että kun otetaan huomioon sen päätöksessään 1999/719/EY asettamat selkeät edellytykset ja se tosiseikka, että aluksia käytettiin ainakin osittain Ranskan Polynesian ulkopuolella, vuonna 1999 tehdyssä päätöksessä asetut edellytykset eivät enää täyttyneet, minkä vuoksi oli syytä epäillä valtiontuen mahdollista väärinkäyttöä.

III ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSET

(17) *R3*-aluksen omistajiin kuulunut osakeyhtiö European Corporate Partners, jäljempänä ’ECP’, esitti huomautuksia 16 päivänä heinäkuuta 2003 päivätyssä kirjeessään. ECP katsoo, että vaikka alusten käyttötarkoitus on muuttunut, sen käytölle asetetut edellytykset täyttyvät edelleen. Princess Cruises on sitoutunut käyttämään 4 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria paikallisen matkailun edistämiseen ja palkkaamaan mahdollisuuksien mukaan paikallista työvoimaa. ECP:n mukaan Ranskan Polynesia hyötyy tästä vuosittain 30 miljoonaa euroa. ECO ilmoitti myös, että Princess Cruisesin markkinasegmentti on suurempi kuin Renaissance Financialin, minkä pitäisi olla nähtävissä paikalliseen talouteen vaikuttavan rahankäytön lisääntymisenä. ECP:n mukaan olisi käytettävä 2,5:n kerrointa mitattaessa myönteistä kokonaisvaikutusta Ranskan Polynesialle. ECP korostaa, että aluksiin liittyvää yleistä kehittämisvaikutusta arvioitaessa on otettava huomioon menot Ranskan Polynesian ulkopuolisilla alueilla, jotka ovat myös kehitysapukelpoisia.

(18) ECP on sitä mieltä, että liikenteenharjoittajan vaihtumisen ja alusten käyttöedellytysten muuttumisen taustalla on force majeure -syy (tapahtumat 11. syyskuuta 2001). Se katsoo myös, että komission olisi suhteellisuusperiaatteen perusteella päädyttävä siihen päätelmään, että P&O PC:n kanssa löydetty ratkaisu oli vaikeissa olosuhteissa paras mahdollinen.

IV RANSKAN HUOMAUTUKSET

(19) Ranska katsoo, että päätöksen 1999/719/EY edellytyksiä on noudatettu tosiasiallisesti alusten uudessakin käyttötilanteessa, sillä vaikutus kehitykseen erityisesti Ranskan Polynesiassa ja yleisesti muilla kehitysapuun oikeutetuilla alueilla on päätöksen perustavoitteiden mukainen. Ranskan mukaan on myös hyvin tärkeää tehdä aluksista yhteinen arvio, vaikka niitä käytetään vastedes eri tavoin.

([6]) EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1. Asetus sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 2003 liittymisasiakirjalla.

(20) Ranska selittää lisäksi seuraavilla syillä, miksi se on antanut luvan muuttaa alusten käyttöä:

(21) Satamakäyntejä on kehitysapuun oikeutetuilla alueilla yleisesti ottaen saman verran kuin alun perin suunnitellussa käytössä.

(22) Yhteisvaikutus kehitykseen on Ranskan Polynesian kannalta uudessakin tilanteessa hyvin samankaltainen kuin alun perin suunniteltiin.

(23) Renaissance Financialin konkurssin jälkeen alukset olivat vuoden ajan käyttämättöminä, eikä toteutumatta jäänyttä vaikutusta kehitykseen välttämättä tavoiteta jatkamalla mitään alusten käyttöön liittyvää edellytystä, sillä konkurssi oli seurausta force majeure -tilanteesta (terroriiskut 11. syyskuuta 2001).

(24) Ranska jatkoi toisen aluksen käyttöön liittyvää velvoitetta neljä kuukautta ja toisen viisi kuukautta vuoden 2005 puoleenväliin saakka kompensoidakseen jossain määrin alusten käyttämättä ollessa menetettyä aikaa. Omistaja hyväksyi ehdon.

(25) Princess Cruises on päättänyt jatkaa ainakin toisen aluksen käyttöä Ranskan Polynesiassa vuoden 2006 huhtikuuhun asti ja käy parhaillaan neuvotteluja Ranskan Polynesian hallituksen kanssa toiminnan jatkamisesta edelleen alueella.

(26) Ranska arvioi myöhemmässä yhteydenpidossaan, että aluksiin liittyvät menot kehitysapukelpoisilla alueilla ovat 28,9 miljoonaa euroa vuodessa, josta 78 prosenttia eli 22,5 miljoonaa euroa vuodessa käytetään Ranskan Polynesiassa. Alusten uuden käytön myötä menot Ranskan Polynesiassa kasvavat 175,5 miljoonaan euroon (ks. taulukko).

Taulukko

Arvio *Pacific Princess*- (entinen *R3*) ja *Tahitian Princess*- (entinen *R4*) aluksiin liittyvistä menoista Ranskan Polynesiassa

(miljoonaa euroa)

Liikennöijä	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Yhteensä
Renaissance Financial	5,8	44	34,5						84,3
Omistajat ([7])				8,5					8,5
Princess Cruises				7,8	22,5	22,5	22,5	7,4	82,7
Yhteensä									175,5

(27) Ranska yhtyi ECP:n huomautuksiin.

V ARVIOINTI

Arvioinnin oikeusperusta

(28) EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan mukaan yhteismarkkinoille ei sovellu jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja joka vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, mikäli se ei kuulu 87 artiklan 2 ja 3 kohdassa mainittujen poikkeusten soveltamisalaan.

(29) EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohtaan liittyy 21 päivänä joulukuuta 1990 laivanrakennusteollisuudelle myönnettävästä tuesta annettu neuvoston direktiivi 90/684/ETY ([8]), jonka mukaan käsiteltävänä oleva tuki alun perin ilmoitettiin ja hyväksyttiin. Kyseisen direktiivin 4 artiklan 7 kohdan mukaan tukiin, jotka on myönnetty kehitysapuna kehitysmaalle, ei sovelleta toimintatuille

([7]) Vaikka aluksia ei ollut käytetty vuoteen, niitä ylläpidettiin. Tämä on Ranskan mukaan aiheuttanut noin 8,5 miljoonaa euroa paikallisia menoja Ranskan Polynesiassa miehistöön (huolimatta siitä, ettei alusta varsinaisesti liikennöidä, miehistöä tarvitaan huoltotehtäviin), polttoaineeseen, tekniseen huoltoon, satamamaksuihin ym. liittyvinä kuluina.

([8]) EYVL L 380, 31.12.1990, s. 27. Direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 94/73/ETY (EYVL L 351, 31.12.1994, s. 10).

asetettua ylärajaa. Arvioidakseen kehitysavun soveltuvuuden yhteismarkkinoille komissio

— tarkistaa, että suunniteltu tuki kuuluu OECD:n työryhmän N:o 6 OECD:n laivavientiluottoja koskevan järjestelyn 6, 7 ja 8 artiklan tulkintaa koskevan sopimuksen soveltamisalaan,

— tarkistaa aiotun tuen kehitykseen liittyvän osuuden ([9]).

(30) Komissio on siis tarkastanut tuen kehitykseen liittyvän osuuden sen hyväksymistä varten. Se toteaa tuen hyväksymistä koskevassa päätöksessä 1999/719/EY seuraavaa:

> *"On ilmeistä, että jos matkustaja-aluksia ei liikennöidä Ranskan Polynesiassa, niillä ei edistetä kyseisen alueen taloudellista kehitystä. Tämän vuoksi on välttämätöntä, että tukeen liitetään ehto, että laivoja liikennöidään Ranskan Polynesiassa. Ranska sitoutuu siihen, että aluksia käytetään yksinomaan kyseisellä alueella vähintään viiden vuoden ajan. Komissio on päättänyt liittää tuen hyväksyntäänsä tämän ehdon, jotta hankkeen 'kehitysosuus' ei vaarantuisi.".*

(31) Komissio huomautti vuonna 2003 tekemässään muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä, että Ranska oli myöntänyt toisen aluksen, *Pacific Princessin* (entinen *R3*), liikennöivän pysyvästi Ranskan Polynesian ulkopuolella ja toisen, *Tahitian Princessin* (entinen *R4*), liikennöivän toisinaan Ranskan Polynesiaan kuulumattomilla alueilla, vaikka sen kotipaikka onkin Ranskan Polynesian pääkaupunki Papeete.

(32) Komissio katsoi tämän huomautuksen, päätöksessä 1999/719/EY asetettujen selkeiden edellytysten perusteella sekä sen vuoksi, että aluksia käytettiin ainakin osittain Ranskan Polynesian ulkopuolella, ettei sen vuonna 1999 tekemässä päätöksessä asetettua edellytystä enää noudatettu, minkä vuoksi se epäili valtiontuen väärinkäyttöä.

(33) Valtiontuen väärinkäyttöä koskevat säännöt esitetään asetuksen (EY) N:o 659/1999 16 artiklassa. Artiklassa viitataan tavanomaisiin sääntöihin, jotka koskevat muodollista tutkintamenettelyä ja sääntöjenvastaisiin tukiin sovellettavia menettelyjä.

(34) Tässä arvioinnissa keskitytään kysymykseen, voidaanko tuen katsoa soveltuvan yhteismarkkinoille päätöksen 1999/719/EY ja laivanrakennukseen liittyviin valtiontukea koskeviin sääntöihin sisältyvien kehitysapusäännösten perusteella.

Tuen yhteismarkkinoille soveltuvuuden arviointi

(35) Komissio toteaa olevan selvää, ettei aluksia käytetty päätöksen 1999/719/EY mukaisesti.

(36) Tämän vuoksi komissio tarkastelee, voidaanko vuonna 1999 myönnetyn tuen katsoa soveltuvan yhteismarkkinoille tässä tutkimuksessa todettujen uusien tosiasioiden mukaan ja tuen alkuperäisen tavoitteen eli Ranskan Polynesiaan kohdistuvan taloudellisen kehittämisvaikutuksen perusteella.

(37) Tärkeimmät arvioitavat seikat ovat 11. syyskuuta 2001 tehtyjen terrori-iskujen vaikutus ja Ranskan Polynesiaan kohdistuva kehittämisvaikutus.

Terrori-iskut 11. syyskuuta 2001 — vaikutukset

(38) Komissio on todennut useissa valtiontukea koskevissa päätöksissä ([10]), että 11. syyskuuta 2001 tehdyt terrori-iskut on katsottava poikkeusolosuhteiksi meriristeilyalalla. Komissio katsoo tämän vuoksi, että Ranskan ja ECP:n esittämä perustelu tapahtumien aiheuttamasta force majeure -tilanteesta on oikeutettu.

(39) Komissio katsoo, että 11. syyskuuta 2001 tehdyillä terrori-iskuilla on ollut kaksitahoinen vaikutus risteilijöiden tilanteeseen.

(40) Ensinnäkin ne vauhdittivat Renaissance Financialin ajautumista konkurssiin. Vaikka Renaissance Financial oli taloudellisissa vaikeuksissa jo ennen syyskuun 11 päivää 200l, terrori-iskut olivat risteilymarkkinoihin kohdistuneen vaikutuksensa vuoksi ratkaisevia, sillä mahdolliset investoijat vetivät yritykseltä kaikki sijoituksensa. Sekä uuden liikennöijän löytymisessä esiintyneiden vaikeuksien että Renaissance Financialin pesänhoitajan, omistajien, Ranskan valtion ja uuden liikennöijän välisten monimutkaisten juridisten ongelmien vuoksi alukset saatiin uudelleen käyttöön vasta miltei vuoden päästä. Tämän vuoksi sen, ettei aluksia käytetty miltei vuoteen eikä Ranskan Polynesialle koitunut kehittämisvaikutuksia

([9]) Sama säännös on asetuksessa (EY) N:o 1540/98, jolla korvataan direktiivi 90/684/ETY, sekä laivanrakennusteollisuuden valtiontukea koskevissa komission puitteissa (EUVL C 37, 30.12.2003, s. 1), joita on sovellettu asetuksen (EY) N:o 1540/98 päättymisen jälkeen 1 päivästä tammikuuta 2004.

([10]) Erityisesti tuki N 843/01, Meyer Werft Papenburg (EYVL C 238, 3.10.2002, s. 10).

tänä aikana, voidaan katsoa liittyvän 11. syyskuuta 2001 tehtyjen terrori-iskujen luomaan force majeure -tilanteeseen.

(41) Toiseksi terrori-iskut vaikuttivat lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä risteilyalaan toisaalta pakottamalla yritykset laskemaan hintoja asiakaskunnan säilyttämiseksi ja toisaalta vähentämällä mahdollisten asiakkaiden halua matkustaa pitkiä matkoja lentokoneella. Koska Ranskan Polynesia on kaukana Yhdysvalloista ja Euroopasta, risteilytoiminta muuttui siellä taloudellisesti vaikeammaksi. Tämän vaikutuksen voidaan katsoa päättyneen, mutta se oli havaittavissa vuoteen 2003 asti.

(42) Komissio katsoo edellä mainituista syistä, että jaksoa, jona alukset olivat terrori-iskuihin liittyvistä syistä käyttämättöminä, ei ole korvattava, ja se voidaan tämän vuoksi poistaa tuen edellytyksenä olevasta vaikutuksesta kehitykseen.

Kehittämisvaikutukset

(43) Komissio arvioi alusten käytön kehittämisvaikutukset ja vertasi niitä alkuperäisiin arvioihin.

(44) Komissio hyväksyy Ranskan pyynnön, jonka mukaan alusten kehittämisvaikutus olisi arvioitava yhteisesti, sillä niistä on tehty yhteinen arvio myös päätöksessä 1999/719/EY. Sitä paitsi kehityksen kannalta on tärkeämpää tietää alusten yhteinen vaikutus kuin se, kummasta aluksesta vaikutus johtuu.

(45) Komissio ei kuitenkaan ole sitä mieltä, että huomioon pitäisi ottaa kehittämisvaikutus kaikilla kehitysapukelpoisilla alueilla, sillä alkuperäinen päätös koski vaikutuksia vain Ranskan Polynesiassa. Jos vaikutukset muilla alueilla tai muissa maissa otettaisiin huomioon, tuen tavoite muuttuisi alkuperäisestä.

(46) Komission alkuperäisessä päätöksessä hyväksyttiin tuki, jonka perustana oli arvio noin 44 miljoonan euron suuruisista menoista vuodessa kahden aluksen osalta eli 5 x 44 miljoonaa euroa = 220 miljoonaa euroa viiden vuoden jaksolle.

(47) Jos määrästä vähennetään 11. syyskuuta 2001 tehtyjen terrori-iskujen vuoksi menetetty aika (yksi vuosi), alkuperäisen päätöksen noudattamiseen edellytetty kehittämisvaikutus olisi 4 vuotta x 44 miljoonaa euroa = 176 miljoonaa euroa. Ranskan Polynesiassa alusten käytöstä aiheutuneet menot on arvioitu nyt 175,5 miljoonaksi euroksi, mikä käytännössä vastaa tätä lukua.

(48) Tämän vuoksi voidaan todeta, että kun otetaan huomioon 11. syyskuuta 2001 tehtyjen terrori-iskujen aiheuttama force majeure -tilanne, aluksilla on ollut menneessä ja tiedossa olevassa tulevassa toiminnassaan alun perin suunniteltua vastaava kehittämisvaikutus.

(49) Tämän vuoksi komissio toteaa, että kehitysavun vaikutus on varmistettu, tuen myöntämisen edellytykset ovat täyttyneet eikä kyseessä näin ollen ole tuen väärinkäyttö.

VI **PÄÄTELMÄ**

(50) Komissio toteaa, että Ranska on muuttanut sääntöjenvastaisesti kahden aluksen rakentamista varten hyväksyttyyn kehittämistukeen sovellettavia edellytyksiä ja rikkonut sen vuoksi EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohtaa. Koska Ranskan Polynesialle koituneet kehittämisvaikutukset vastaavat alun perin aiottuja vaikutuksia, kun otetaan huomioon force majeure -tilanteen vuoksi menetetty aika, tuki soveltuu yhteismarkkinoille ja on erityisesti laivanrakennusalan kehittämistuen sääntöjen mukaista,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Ranskan täytäntöön panema valtiontuki, joka on annettu kehitysapuna verohelpotusten muodossa *Pacific Princess* (entinen *R3*) ja *Tahitian Princess* (entinen *R4*) -alusten rakentamiseen, soveltuu yhteismarkkinoille EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan e alakohdan nojalla.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Ranskan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 20 päivänä heinäkuuta 2005.

Komission puolesta
Neelie KROES
Komission jäsen