Komisijos sprendimas

2005 m. liepos 20 d.

dėl valstybės pagalbos

Prancūzijos suteiktos dviem kruizų laivams Prancūzijos Polinezijos plėtrai

(pranešta dokumentu Nr. C(2005) 2731)

(autentiškas tik tekstas prancūzų kalba)

(tekstas svarbus EEE)

(2006/219/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 88 straipsnio 2 dalies pirmąją pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

atsižvelgdama į 1998 m. birželio 29 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1540/98, nustatantį naujas pagalbos laivų statybai taisykles ([1]),

paprašiusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal minėtus straipsnius ([2]) ir atsižvelgusi į šias pastabas,

kadangi:

I. PROCEDŪRA

(1) Sprendimu 1999/719/EB ([3]) Komisija leido suteikti plėtros pagalbą dviejų kruizų laivų, *R3* ir *R4*, statybai. Šią pagalbą leista suteikti su sąlyga, kad kruizų laivai ne mažiau kaip penkerius metus bus eksploatuojami tik Prancūzijos Polinezijoje.

(2) 2002 m. spalio 3 d. laišku Prancūzija informavo Komisiją, kad Prancūzijos valdžios institucijos davė sutikimą, kad abu kruizų laivai tam tikrais atvejais būtų eksploatuojami už Prancūzijos Polinezijos ribų.

(3) 2003 m. balandžio 2 d. laišku Komisija informavo Prancūziją apie savo sprendimą pradėti Sutarties 88 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą dėl šios pagalbos.

(4) Komisijos sprendimas pradėti procedūrą buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([4]). Komisija pakvietė suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas dėl nagrinėjamos pagalbos.

(5) Komisija gavo vienos suinteresuotosios šalies pastabas. Ji pateikė šias pastabas Prancūzijai, kuri į jas atsakė 2003 m. rugsėjo 15 d. laišku.

(6) 2003 m. birželio 11 d., 2003 m. spalio 13 d., 2004 m. vasario 10 d., 2004 m. kovo 24 d., 2004 m. birželio 3 d. ir 2005 m. gegužės 10 d. Komisija gavo kitus Prancūzijos laiškus.

II. IŠSAMUS PRIEMONĖS APRAŠAS

(7) Abu praktiškai vienodi kruizų laivai, *R3* ir *R4*, buvo pastatyti Prancūzijoje įsikūrusioje įmonėje *Chantiers de l'Atlantique* ir pristatyti 1999 m. gegužės ir rugsėjo mėn. Jie atitiko Prancūzijos teikiamos pagalbos plėtrai kriterijus, kadangi buvo skirti vystyti turizmą Prancūzijos Polinezijoje, t. y. teritorijoje, kuriai gali būti teikiama pagalba plėtrai pagal EBPO ir Bendrijos taisykles, taikomas laivų statybai.

(8) Pirmieji kruizų laivų *R3* ir *R4* savininkai buvo privatūs Prancūzijos investuotojai. Investuojant į kruizų laivus jiems buvo suteikta mokesčių nuolaida pagal *Pons* įstatymą – mokesčių nuolaidų sistemą investicijoms į Prancūzijos užjūrio departamentus ir teritorijas ([5]). Sprendime 1999/719/EB pagalbos elementas buvo įvertintas 41,6 % kruizų laivų vertės.

(9) Pagal *Pons* įstatymu nustatytą sistemą *R3* ir *R4* savininkai įsipareigojo penkerių metų laikotarpiui už palankią kainą

([1]) OL L 202, 1998 7 18, p. 1.

([2]) OL C 105, 2003 5 1, p. 30.

([3]) OL L 292, 1999 11 13, p. 23.

([4]) Žr. 2 išnašą.

([5]) 1986 m. liepos 11 d. įstatymas dėl investicijų į gamybos įrenginius užjūrio departamentuose ir teritorijose su pakeitimais.

nuomoti įmonei *Renaissance Financial* kruizų laivus, o praėjus penkeriems metams, tuos laivus jai parduoti už žemesnę nei rinkos kainą.

(10) Taigi tarpininkaujant savininkams eksploatuotojui turėjo būti suteikiama dvejopa pagalba – ir kasmet, ir kaip vienkartinė nauda, pasibaigus penkerių metų laikotarpiui. Leidimas teikti pagalbą Sprendimu 1999/719/EB buvo duotas su sąlyga, kad, siekiant užtikrinti pagalbą „plėtrai", laivai būtų ne mažiau kaip penkerius metus eksploatuojami tik Prancūzijos Polinezijoje. Šios su kruizų laivų eksploatavimu susijusios sąlygos galiojimo laikas baigėsi atitinkamai 2004 m. gegužės ir rugsėjo mėnesiais.

(11) 2001 m. rugsėjo mėn. *Renaissance Financial* bankrutavo. Savininkams (privatiems prancūzų investuotojams) sutikus, 2001 m. pabaigoje buvo nutrauktas *Renaissance Financial* ir laivų savininkų susitarimas dėl kruizų laivų *R3* ir *R4*.

(12) Taigi laivų savininkai turėjo rasti kitą laivus eksploatuosiančią įmonę. Pasiūlymą dėl abiejų laivų pateikė vienintelė *P&O Princess Cruises* įmonė (toliau – *P&O PC*). Todėl 2002 m. rugpjūčio mėn. savininkai pasirašė su *P&O PC* sutartį, pagal kurią įmonė turėjo trejus metus laivus nuomoti, o paskui juos nupirkti. Tuo metu *P&O PC* buvo vertinama kaip nepriklausoma įmonė, tačiau 2004 m. balandžio mėn. ji buvo perimta *Carnival Corporation* bei padalyta į du filialus (*P&O Cruises* ir *Princess Cruises*).

(13) *R3* kruizų laivas buvo pervadintas *Pacific Princess* ir eksploatuojamas visame Ramiajame vandenyne, taip pat Australijoje ir Aliaskoje. *R4* buvo pervadintas *Tahitian Princess,* jis įsikūrė Taityje, Prancūzijos Polinezijoje. Daugumą kruizinių reisų jis organizuoja Prancūzijos Polinezijos salose, tačiau taip pat plaukioja kituose regionuose, pavyzdžiui, Kuko salose ir Samoa salose. Laivus eksploatuoja įmonė *Princess Cruises*.

(14) Nežiūrint į tai, kad šiuose naujuose susitarimuose, prieštaraujant Sprendime 1999/719/EB numatytai sąlygai, buvo susitarta laivus eksploatuoti už Prancūzijos Polinezijos ribų, Prancūzijos valdžios institucijos davė savo sutikimą, nusprendusios, kad pagal *Pons* įstatymą suteiktos mokesčių lengvatos gali būti ir toliau taikomos.

(15) Pagal 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999, nustatančio išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles ([6]), 16 straipsnį, neteisėtai taikant pagalbą Komisija gali pradėti oficialią tyrimo procedūrą. 2002 m. spalio 18 d. laišku Komisija informavo Prancūziją apie šią galimybę, tačiau Prancūzijos atsakymo nesulaukė.

(16) Atsižvelgiant į Sprendime 1999/719/EB Komisijos aiškiai nustatytas sąlygas ir paaiškėjus, kad abiem kruizų laivais bent iš dalies buvo naudojamasi už Prancūzijos Polinezijos ribų, Komisija savo sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą laikėsi nuomonės, kad 1999 m. sprendime nustatytos sąlygos nebebuvo laikomasi, ir kad dėl to kilo įtarimų dėl neteisėto valstybės pagalbos taikymo.

III. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PATEIKTOS PASTABOS

(17) Akcinė bendrovė *European Corporate Partners* (*ECP*), kruizų laivo *R3* bendrasavininkė, savo pastabas pateikė 2003 m. liepos 16 d. laišku. *ECP* mano, kad, nepaisant pasikeitusios laivų paskirties, ir toliau laikomasi numatytų jų eksploatavimo sąlygų. *Princess Cruises* įsipareigojo skirti 4 milijonus JAV dolerių vietinėms išlaidoms turizmo plėtrai ir kiek įmanoma dažniau naudotis vietos darbo jėga. *ECP* nuomone, Prancūzijos Polinezijai tai atneša 30 milijonų eurų metinio finansinio pelno. *ECP* taip pat tvirtino, kad *Princess Cruises* siekia didesnės rinkos dalies negu *Renaissance Financial* anksčiau, ir kad todėl turėtų išaugti vietinės išlaidos. Be to, *ECP* nuomone, siekiant įvertinti visą teigiamą poveikį Prancūzijos Polinezijai, reikia taikyti 2,5 koeficientą. Galiausiai dėl plėtros *ECP* pabrėžia, kad į išlaidas, padarytas už Prancūzijos Polinezijos ribų, tačiau tuose regionuose, kuriems gali būti teikiama pagalba plėtrai, taip pat turi būti atsižvelgta įvertinant bendrą kruizų laivų poveikį plėtrai.

(18) *ECP* tvirtina, kad laivus eksploatuojančią įmonę ir kruizų laivų eksploatavimo sąlygas buvo būtina keisti dėl *force majeure* priežasčių (2001 m. rugsėjo 11 d. įvykių). Pagaliau jos nuomone, remdamasi proporcingumo principu, Komisija turėtų prieiti išvadą, kad kartu su *P&O PC* rasta išeitis buvo pati geriausia, atsižvelgiant į nepalankias aplinkybes.

IV. PRANCŪZIJOS PASTABOS

(19) Prancūzija laikosi nuomonės, kad iš esmės Sprendimu 1999/719/EB nustatytų sąlygų buvo laikomasi net ir pasikeitus kruizų laivų naudojimui, kadangi poveikis plėtrai visų pirma Prancūzijos Polinezijoje ir kituose pagalbos plėtrai kriterijus atitinkančiuose regionuose atitinka pagrindinius sprendimo tikslus. Prancūzija taip pat mano, kad svarbiausia yra bendrai vertinti abu kruizų laivus, nors jų naudojimo paskirtis šiandien skirtinga.

([6]) OL L 83, 1999 3 27, p. 1. Reglamentas su pakeitimais, padarytais 2003 m. Stojimo aktu.

(20) Be to, Prancūzija pateisina savo sprendimą leisti naudoti kruizų laivus kitai paskirčiai šiais argumentais.

(21) Sustojimų skaičius regionuose, kurie atitinka pagalbos plėtrai kriterijus, išliko toks pat, koks buvo numatytas pradėjus naudoti laivus.

(22) Bendras poveikis plėtrai, padarytas naudojant laivus pagal naują paskirtį, yra labai panašus į tą, kuris buvo iš pradžių numatytas Prancūzijos Polinezijai.

(23) Poveikio plėtrai sumažėjimas per metus, nesinaudojant laivais po *Renaissance Financial* bankroto, neturėtų būti privalomai kompensuojamas pratęsiant su kruizų laivų naudojimu susijusias sąlygas, kadangi bankrotą lėmė *force majeure* priežastys (2001 m. rugsėjo 11 d. teroristiniai išpuoliai).

(24) Siekdama tam tikra prasme kompensuoti dėl laivų neeksploatavimo prarastą laiką, Prancūzija iškėlė reikalavimą atitinkamai keturiems ir penkiems mėnesiams iki 2005 m. gegužės vidurio pratęsti abiejų kruizų laivų naudojimą, savininkui sutikus su šia sąlyga.

(25) *Princess Cruises* nusprendė ir toliau eksploatuoti bent jau vieną kruizų laivą Prancūzijos Polinezijoje iki 2006 m. balandžio mėn.; šiuo metu ji diskutuoja su Prancūzijos Polinezijos vyriausybe dėl galimybės dar pratęsti laivo buvimą vietoje.

(26) Savo vėlesniuose pranešimuose Prancūzija laikosi nuomonės, kad abiejų kruizų laivų patirtos išlaidos regionuose, atitinkančiuose pagalbos plėtrai kriterijus, yra 28,9 milijonų eurų per metus, iš kurių 78 %, t. y. 22,5 milijonai eurų per metus, padaroma Prancūzijos Polinezijoje. Taigi bendros išlaidos, padarytos Prancūzijos Polinezijoje pradėjus naudoti laivus pagal naują paskirtį, sudaro 175,5 milijonų eurų (žr. lentelę).

Lentelė

Su kruizų laivais *Pacific Princess* (buvęs *R3*) ir *Tahitian Princess* (buvęs *R4*) susijusių Prancūzijos Polinezijoje padarytų išlaidų sąmata

(milijonais eurų)

Eksploatuojanti įmonė	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Iš viso
Renaissance Financial	5,8	44	34,5						84,3
Savininkai ([7])				8,5					8,5
Princess Cruises				7,8	22,5	22,5	22,5	7,4	82,7
Iš viso									175,5

(27) Galiausiai Prancūzija sutinka su *ECP* pateiktomis pastabomis.

V. ĮVERTINIMAS

Teisinis įvertinimo pagrindas

(28) Sutarties 87 straipsnio 1 dalyje su bendrąja rinka nesuderinama laikoma valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti ir daro poveikį valstybių narių prekybai, išskyrus pagalbos teikimo išimtis, numatytas Sutarties 87 straipsnio 2 ir 3 dalyse.

(29) Dėl Sutarties 87 straipsnio 3 dalies 1990 m. gruodžio 21 d. Taryba priėmė direktyvą 90/684/EEB dėl pagalbos laivų statybai ([8]), kuria remiantis iš pradžių buvo pranešta apie šią pagalbą ir leista ją suteikti. Pagal minėtos direktyvos 4 straipsnio 7 dalį, besivystančiai šaliai suteikiant pagalbą plėtrai, netaikoma maksimali pagalbos riba, kuri taikoma teikiant pagalbą veiklai.

([7]) Nors vienerius metus laivai nebuvo eksploatuojami, jie buvo prižiūrimi, ir, Prancūzijos teigimu, buvo padaryta 8,5 milijonų eurų vietinių išlaidų, Prancūzijos Polinezijoje, susijusių su įgulos išlaidomis (net ir neeksploatuojamame laive privalo dirbti jį prižiūrinti įgula), degalais, technine priežiūra, uosto mokesčiais ir kt.

([8]) OL L 380, 1990 12 31, p. 27. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 94/73/EB (OL L 351, 1994 12 31, p. 10).

Siekdama įvertinti, ar pagalba plėtrai yra suderinama su bendrąja rinka, Komisija:

— tikrina, ar numatyta pagalba atitinka EBPO 6 darbo grupės sutarimo dėl EBPO susitarimo dėl eksporto kreditų laivams 6, 7 ir 8 straipsnių interpretavimo taikymo sritį,

— tikrina, kokią numatytos pagalbos dalį sudaro konkreti pagalba „plėtrai“ ([9]).

(30) Taigi prieš leisdama teikti pagalbą, Komisija patikrino pagalbos „plėtrai“ dalį. Savo Sprendime 1999/719/EB, kuriuo leidžiama suteikti pagalbą, ji nurodo:

> *„Akivaizdu, kad, neeksploatuojant kruizų laivų Prancūzijos Polinezijoje, šioje teritorijoje jie niekaip neprisidės prie ekonomikos plėtros. Todėl pagalba turėtų būti suteikiama su sąlyga, kad šie laivai būtų eksploatuojami Prancūzijos Polinezijoje. Prancūzija įsipareigojo, kad jie ne mažiau kaip penkerius metus būtų naudojami tik šioje teritorijoje. Komisija nusprendė susieti su šia sąlyga sprendimą leisti teikti pagalbą, kad nekiltų jokių abejonių dėl projekto poveikio „plėtrai““.*

(31) Savo 2003 m. sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą Komisija pažymėjo, kad Prancūzija davė savo sutikimą nuolat eksploatuoti vieną iš laivų, *Pacific Princess*, buvusį *R3*, už Prancūzijos Polinezijos ribų, ir kad antrasis laivas, *Tahitian Princess*, buvęs *R4*, nors jo oficiali buvimo vieta liko Prancūzijos Polinezijos sostinėje Papetėje, taip pat kartais būtų eksploatuojamas regionuose, nepriklausančiuose Prancūzijos Polinezijai.

(32) Remdamasi šia pastaba ir atsižvelgdama į aiškias Komisijos sprendime 1999/719/EB nustatytas sąlygas, taip pat dėl to, kad abu kruizų laivai buvo bent iš dalies eksploatuojami už Prancūzijos Polinezijos ribų, Komisija padarė išvadą, kad jos 1999 m. sprendime nustatytos sąlygos nebuvo laikomasi, todėl jai kilo įtarimų dėl galimo neteisėto valstybės pagalbos taikymo.

(33) Reglamento (EB) Nr. 659/1999 16 straipsnyje nustatytos su neteisėtu valstybės pagalbos taikymu susijusios taisyklės. Šiame straipsnyje taip pat pateikiama nuoroda į įprastas oficialios tyrimo procedūros bei neteisėtai pagalbai taikomos procedūros taisykles.

(34) Taigi svarbiausia šio įvertinimo dalis yra įsitikinti, remiantis Sprendimu 1999/719/EB ir pagalbos plėtrai nuostatomis, apibrėžtomis laivų statybai taikomose valstybės pagalbos taisyklėse, ar pagalba gali būti suderinama su bendrąja rinka.

Pagalbos suderinamumo įvertinimas

(35) Pirmiausia Komisija pastebi, kad yra nustatyta, jog kruizų laivai nebuvo eksploatuoti taip, kaip numatyta Sprendime 1999/719/EB.

(36) Todėl Komisija nagrinės klausimą, ar 1999 m. suteikta pagalba vis dėlto galėtų būti laikoma suderinama su bendrąja rinka, atsižvelgdama į naujus šį tyrimą atliekant nustatytus faktus ir remdamasi šios pagalbos pirminiu tikslu, t. y. skatinti konkretų poveikį ekonomikos plėtrai Prancūzijos Polinezijoje.

(37) Du pagrindiniai aspektai, kuriuos reikėtų įvertinti, yra 2001 m. rugsėjo 11 d. teroristiniai išpuoliai ir konkretus poveikis ekonomikos plėtrai Prancūzijos Polinezijoje.

2001 m. rugsėjo 11 d. pasekmės

(38) Daugelyje sprendimų dėl valstybės pagalbos ([10]) Komisija pripažino, kad 2001 m. rugsėjo 11 d. teroristiniai išpuoliai turi būti laikomi ypatingomis aplinkybėmis, paveikusiomis kruizų laivų sektorių. Taigi Komisija laiko priimtinu Prancūzijos ir *ECP* pateiktą argumentą, kad šie įvykiai sukūrė *force majeure* situaciją.

(39) Komisijos manymu, šiuo atveju 2001 m. rugsėjo 11 d. teroristiniai išpuoliai padarė dvigubą poveikį.

(40) Pirmiausia, jie prisidėjo prie *Renaissance Financial* bankroto. Iš tiesų *Renaissance Financial* turėjo finansinių problemų dar iki 2001 m. rugsėjo 11 d., tačiau teroristiniai išpuoliai, padarę įtaką kruizų laivų rinkai, buvo lemiami, kadangi potencialūs investuotojai nutraukė bet kokią pagalbą įmonei. Dėl sunkumų, su kuriais buvo susidurta ieškant naujos laivų eksploatavimu suinteresuotos įmonės, taip pat dėl sudėtingų juridinių problemų, iškilusių tarp *Renaissance Financial* administratorių, savininkų, Prancūzijos vyriausybės ir naujos laivus eksploatuojančios įmonės, prireikė beveik metų, kol kruizų laivais vėl buvo imta naudotis. Taigi 2001 m. rugsėjo 11 d. sukurta *force majeure* situacija

([9]) Tokia pat nuostata egzistuoja Reglamente (EB) Nr. 1540/98, pakeitusiame Direktyvą 90/684/EEB, ir Komisijos gairėse dėl pagalbos laivų statybai (OL L 317, 2003 12 30, p. 11), taikomose nuo 2004 m. sausio 1 d., nustojus galioti Reglamentui (EB) Nr. 1540/98.

([10]) Pavyzdžiui, sprendime byloje Nr. 843/01 dėl *Meyer Werft Papenburg* (OL C 238, 2002 10 3, p. 10).

galima paaiškinti faktą, kad kruizų laivai nebuvo eksploatuojami beveik metus ir kad nebuvo padaryta poveikio plėtrai Prancūzijos Polinezijoje.

(41) Antrasis 2001 m. rugsėjo 11 d. rezultatas buvo trumpalaikis ir vidutinės trukmės poveikis kruizų laivų pramonei: siekdamos neprarasti klientų, įmonės buvo priverstos mažinti kainas, be to, potencialūs klientai ėmė rečiau keliauti lėktuvais ilgais atstumais. Kadangi Prancūzijos Polinezija yra toli nuo JAV ir nuo Europos, finansiniu požiūriu tapo daug sunkiau čia eksploatuoti kruizų laivus. Nors šiuo metu nebeaktualus, šis poveikis buvo juntamas iki 2003 m.

(42) Remdamasi šiomis pastabomis, Komisija daro išvadą, kad laikotarpis, kuriuo kruizų laivai nebuvo eksploatuojami dėl teroristinių išpuolių sukeltų aplinkybių, neturi būti kompensuojamas, todėl į jį gali būti neatsižvelgiama, skaičiuojant poveikį plėtrai, pateisinantį pagalbos skyrimą.

Poveikis plėtrai

(43) Komisija įvertino laivų eksploatavimo poveikį plėtrai ir palygino jį su iš pradžių numatytu poveikiu.

(44) Komisija sutinka su Prancūzijos prašymu bendrai vertinti abiejų kruizų laivų poveikį plėtrai, nes Sprendime 1999/719/EB abiejų laivų poveikis buvo bendrai įvertintas. Be to, plėtros atžvilgiu svarbus yra bendras rezultatas, o ne klausimas, kuris iš laivų labiau prie jo prisidėjo.

(45) Tačiau Komisija nemano, kad reikėtų atsižvelgti į poveikį plėtrai visuose pagalbos plėtrai kriterijus atitinkančiuose regionuose, nes iš pradžių sprendimas buvo susijęs vien tik su poveikiu plėtrai Prancūzijos Polinezijoje. Atsižvelgti į poveikį kitiems regionams ar šalims reikštų pakeisti iš pradžių numatytą pagalbos objektą.

(46) Pirminiame sprendime Komisija savo leidimą pagalbai skirti grindė numatytomis metinėmis išlaidomis, kurios turėjo sudaryti maždaug 44 milijonus eurų abiem laivams, t. y. 5 x 44 = 220 milijonų eurų penkerių metų laikotarpiui.

(47) Jei neskaičiuotume dėl rugsėjo 11 d. įvykių prarasto laiko (vienerių metų), pirminio sprendimo laikymasis būtų įrodomas esant tokiam poveikiui plėtrai: 4 metai x 44 = 176 milijonų eurų. Išlaidos, patirtos eksploatuojant laivus Prancūzijos Polinezijoje, šiuo metu sudaro 175,5 milijonų eurų, taigi, yra beveik lygios pirmiau minėtai sumai.

(48) Taigi galima daryti išvadą, kad, atsižvelgiant į rugsėjo 11 d. išpuolių sukurtą *force majeure* situaciją, ankstesnis ir šiuo metu apskaičiuotas būsimas kruizų laivų eksploatavimas padarė panašų į iš pradžių numatytą poveikį plėtrai.

(49) Todėl Komisija mano, kad konkretus pagalbos poveikis plėtrai yra užtikrintas, taigi pagalbos teikimo sąlygų buvo laikytasi, ir pagalba nebuvo taikoma neteisėtai.

VI. **IŠVADA**

(50) Komisija nustato, kad Prancūzija neteisėtai pakeitė dviejų kruizų laivų statybai skirtos pagalbos plėtrai sąlygas, pažeisdama Sutarties 88 straipsnio 3 dalį. Tačiau, atsižvelgiant į poveikį Prancūzijos Polinezijos plėtrai bei laiką, prarastą dėl *force majeure* priežasčių, ir į tai, kad poveikis plėtrai yra maždaug toks pat, kaip ir buvo iš pradžių tikėtasi, pagalba yra suderinama su bendrąja rinka ir ypač su taisyklėmis, reglamentuojančiomis pagalbą plėtrai laivų statybos sektoriuje,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Prancūzijos skirta valstybės pagalba kruizų laivų *Pacific Princess* (buvęs *R3)* ir *Tahitian Princess* (buvęs *R4)* statybai, suteikta mokesčių lengvatų forma kaip pagalba plėtrai, yra suderinama su bendrąja rinka pagal Sutarties 87 straipsnio 3 dalies e punktą.

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Prancūzijos Respublikai.

Priimta Briuselyje, 2005 m. liepos 20 d.

Komisijos vardu
Neelie KROES
Komisijos narė