KOMISIJAS LĒMUMS

(2005. gada 20. jūlijs)

par valsts atbalstu, ko īstenojusi Francija, lai atbalstītu divus pasažieru kuģus nolūkā veicināt Franču Polinēzijas attīstību

(izziņots ar dokumenta numuru K(2005) 2731)

(Autentisks ir tikai teksts franču valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2006/219/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, un jo īpaši tā 88. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas zonas līgumu, un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

ņemot vērā Padomes 1998. gada 29. jūnija Regulu (EK) Nr. 1540/98 par jaunu noteikumu izveidi kuģu būves atbalstam [1],

pēc tam, kad ieinteresētās personas aicinātas iesniegt savus apsvērumus atbilstīgi minētajiem pantiem [2], un ņemot vērā šos apsvērumus,

tā kā:

I. PROCEDŪRA

(1) Komisija ar Lēmumu 1999/719/EK [3] atļāva attīstības atbalstu divu pasažieru kuģu, *R3* un *R4*, būvniecībai. Šis atbalsts tika atļauts ar nosacījumu, ka šie kuģi tiks izmantoti tikai Franču Polinēzijā vismaz piecus gadus.

(2) Francija ar 2002. gada 3. oktobra vēstuli informēja Komisiju par to, ka Francijas iestādes bija piekritušas tam, ka šie divi kuģi var zināmā mērā tikt izmantoti ārpus Franču Polinēzijas.

(3) Komisija ar 2003. gada 2. aprīļa vēstuli informēja Franciju par savu lēmumu uzsākt EK Līguma 88. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecība uz konkrēto atbalstu.

(4) Komisijas lēmums uzsākt procedūru tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* [4]. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt savus apsvērumus par atbalstu.

(5) Komisija saņēma apsvērumus no vienas ieinteresētās puses. Komisija šos apsvērumus nodeva Francijai, lai tā sniegtu atbildi, un Francija savas piezīmes sniedza 2003. gada 15. septembra vēstulē.

(6) Komisija saņēma no Francijas citas vēstules, kas datētas attiecīgi ar 2003. gada 11. jūniju, 2003. gada 13. oktobri, 2004. gada 10. februāri, 2004. gada 24. martu, 2004. gada 3. jūniju un 2005. gada 10. maiju.

II. PASĀKUMA SĪKS APRAKSTS

(7) Gandrīz identiskos pasažieru kuģus *R3* un *R4*, kas attiecīgi piegādāti 1999. gada maijā un septembrī, uzbūvēja uzņēmums *Chantiers de l'Atlantique*, kas atrodas Francijā. Tie bija atbilstīgi Francijas attīstības atbalstam, ņemot vērā, ka tie bija paredzēti, lai atbalstītu tūrismu Franču Polinēzijā, t. i., teritorijā, kas varēja saņemt attīstības atbalstu saskaņā ar ESAO un Kopienas noteikumiem, kas piemērojami kuģu būvei.

(8) Kuģu *R3* un *R4* sākotnējie īpašnieki bija privātie ieguldītāji Francijā. Viņi saņēma nodokļu atlaides, pamatojoties uz viņu ieguldījumu kuģos, atbilstīgi nodokļu atbalsta shēmai ieguldījumiem Francijas aizjūras departamentos [5] "*Loi Pons*". Lēmumā 1999/719/EK atbalsta daļa tika novērtēta kā 41,6 % no kuģu vērtības.

(9) Saskaņā ar shēmu, kas izveidota ar "*Loi Pons*", *R3* un *R4* īpašnieki apņemas izīrēt kuģus uzņēmumam *Renaissance Financial* par labu cenu uz pieciem gadiem un tos tam

---

[1] OV L 202, 18.7.1998., 1. lpp.

[2] OV C 105, 1.5.2003., 30. lpp.

[3] OV L 292, 13.11.1999., 23. lpp.

[4] Skatīt 2. zemsvītras piezīmi.

[5] *La loi du 11 juillet 1986 modifiée, relative aux investissements productifs dans les départements et territoires d'outre-mer.*

pārdot par cenu, kas zemāka nekā tirgus cena, šiem pieciem gadiem beidzoties.

(10) Tātad atbalsts pārvadātājam bija jāpiešķir ar īpašnieku starpniecību gan uz ikgadēja pamata, gan vienreizēja ieguvuma veidā, piecu gadu laikposmam beidzoties. Lēmumā 1999/719/EK tika noteikts nosacījums atbalsta atļaušanai, t. i., lai nodrošinātu atbalsta "attīstības" saturu, kuģi jāizmanto tikai Franču Polinēzijā vismaz piecus gadus. Šis kuģu izmantošanas nosacījums ir beidzies attiecīgi 2004. gada maijā un septembrī.

(11) *Renaissance Financial* bankrotēja 2001. gada septembrī. Vienojoties ar īpašniekiem (franču privātajiem ieguldītājiem), nolīgums starp *Renaissance Financial* un īpašniekiem attiecībā uz kuģiem *R3* un *R4* tika izbeigts 2001. gada beigās.

(12) Tātad kuģu īpašniekiem bija jāatrod jauns pārvadātājs. Tikai *P&O Princess Cruises* (šeit turpmāk "*P&O PC*") iesniedza piedāvājumu attiecībā uz abiem kuģiem. Tāpēc īpašnieki 2002. gada augustā parakstīja nolīgumu ar *P&O PC*, kurā paredzēja, ka uzņēmums īrēs kuģus trīs gadus un pēc tam tos izpirks. Tātad *P&O PC* bija patstāvīgs uzņēmums, bet 2004. gada aprīlī to pārņēma *Carnival Corporation* un sadalīja divos meitas uzņēmumos (*P&O Cruises* un *Princess Cruises*).

(13) Kuģis *R3* tika nosaukts par *Pacific Princess*, un to izmanto visā Klusajā okeānā, tostarp Austrālijā un Aļaskā. Kuģi *R4* nosauca par *Tahitian Princess*, tas atrodas Taiti – Franču Polinēzijā. Lielāko daļu savu braucienu tas veic starp Franču Polinēzijas salām, bet kuģo arī citos reģionos, tādos kā Kuka salas un Samoa salas. Kuģus izmanto *Princess Cruises*.

(14) Neskatoties uz to, ka pretēji ar Lēmumu 1999/719/EK noteiktajam nosacījumam jaunais režīms paredzēja kuģu izmantošanu ārpus Franču Polinēzijas, Francijas nodokļu iestādes atļāva šādu risinājumu, nolemjot, ka saskaņā ar "*Loi Pons*" piešķirtās nodokļu priekšrocības varēja tikt saglabātas.

(15) Saskaņā ar 16. pantu Padomes 1999. gada 22. marta Regulā (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai ([6]), gadījumos, kad atbalstu izmanto ļaunprātīgi, Komisija var sākt formālu izmeklēšanas procedūru. Komisija informēja Franciju par šo iespēju savā 2002. gada 18. oktobra vēstulē, bet Francija nereaģēja.

(16) Ņemot vērā skaidros nosacījumus, ko Komisija izvirzījusi Lēmumā 1999/719/EK, un to, ka atklājās, ka abi kuģi tika vismaz daļēji izmantoti ārpus Franču Polinēzijas, Komisija savā lēmumā sākt formālu izmeklēšanas procedūru uzskatīja, ka 1999. gada lēmumā minētais nosacījums vairs netika izpildīts, un tas tai radīja aizdomas par iespējamu valsts atbalsta ļaunprātīgu izmantošanu.

III. IEINTERESĒTO PERSONU PAZIŅOTIE APSVĒRUMI

(17) Kuģa *R3* līdzīpašnieks – akciju sabiedrība *European Corporate Partners* (*ECP*) – savus apsvērumus iesniedza 2003. gada 16. jūlija vēstulē. *ECP* uzskata, ka, neskatoties uz izmaiņām kuģu lietošanā, tie nosacījumi, kas tika izvirzīti kuģu ekspluatācijai, tiek joprojām izpildīti. *Princess Cruises* apņēmās piešķirt vietējiem izdevumiem 4 miljonus ASV dolāru, lai atbalstītu tūrismu, un nodarbināt, cik iespējams, vietējo darbaspēku. Saskaņā ar *ECP* Franču Polinēzija no tā gūs ikgadējo finansiālo peļņu 30 miljonu euro apmērā. Tāpat *ECP* paziņoja, ka *Princess Cruises* tiecas uz augstāku tirgus segmentu nekā tas, kurā darbojās *Renaissance Financial*, un tas radītu vietējo izdevumu paaugstināšanos. *ECP* apgalvo, ka ir jāpiemēro koeficients 2,5, lai noteiktu kopējo pozitīvo ietekmi uz Franču Polinēziju. Visbeidzot, attiecībā uz "attīstības" saturu *ECP* uzsver, ka izdevumi, kas veikti ārpus Franču Polinēzijas – reģionos, kuri arī var saņemt attīstības atbalstu, – arī ir jāņem vērā, lai izvērtētu kuģu vispārējo ietekmi uz attīstību.

(18) Tāpat *ECP* apgalvo, ka pārvadātāja maiņa un kuģu ekspluatācijas nosacījumu grozījumi bija vajadzīgi *force majeure* iemesla (2001. gada 11. septembra notikumi) dēļ. Visbeidzot, *ECP* uzskata, ka, pamatojoties uz proporcionalitātes principu, Komisijai būtu jāsecina, ka risinājums, kas tika atrasts ar *P&O PC*, bija vislabākais, ņemot vērā grūtos apstākļus.

IV. FRANCIJAS PIEZĪMES

(19) Francija uzskata, ka pēc būtības ar Lēmumu 1999/719/EK uzliktie nosacījumi ir ievēroti pat kuģu jaunās izmantošanas ietvaros, ņemot vērā to, ka attīstības ietekme jo īpaši attiecībā uz Franču Polinēziju un attiecībā uz citiem reģioniem, kuriem vispār atļauts saņemt attīstības atbalstu, atbilst lēmuma pamatmērķiem. Francija uzskata, ka ir nozīmīgi, lai abi kuģi tiktu novērtēti kopīgi, lai arī tagad to izmantošana atšķiras.

([6]) OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp. Regulā grozījumi izdarīti ar 2003. gada Pievienošanās aktu.

(20) Turklāt Francija savu atļauju kuģu jaunajai izmantošanai pamato ar šādiem argumentiem:

(21) Ienākšanas ostu skaits zonās, kas ir tiesīgas saņemt attīstības atbalstu, ir vispārēji identisks skaitam, kas sākotnēji bija paredzēts kuģu izmantošanā.

(22) Kopējā radītā attīstības ietekme jaunās izmantošanas ietvaros ir ļoti līdzīga tai, kas tika sākotnēji paredzēta attiecībā uz Franču Polinēziju.

(23) Attīstības ietekmes zudums, kas izrietēja no kuģu neizmantošanas nākamajā gadā pēc *Renaissance Financial* bankrota, nav obligāti jākompensē ar kuģu izmantošanas nosacījumu pagarināšanu, jo bankrots bija saistīts ar *force majeure* iemeslu (2001. gada 11. septembra teroristu uzbrukumi).

(24) Lai zināmā mērā kompensētu kuģu neizmantošanas laikposmā zaudēto laiku, Francija pagarināja prasību izmantot abus kuģus attiecīgi par četriem un par pieciem mēnešiem līdz 2005. gada vidum, un īpašnieki tam piekrita.

(25) *Princess Cruises* nolēma turpināt vismaz viena kuģa darbību Franču Polinēzijā līdz 2006. gada aprīlim, un pašreiz tiek risinātas sarunas ar Franču Polinēzijas valdību par jaunu pagarinājumu tā klātbūtnei šajā teritorijā.

(26) Vēlākajos paziņojumos Francija aprēķina, ka abu kuģu izraisītie izdevumi reģionos, kas var saņemt attīstības atbalstu, ir 28,9 miljoni euro gadā, no kuriem 78 %, proti, 22,5 miljoni euro gadā Franču Polinēzijā. Tādēļ kopējie izdevumi, kas radušies Franču Polinēzijā, saistībā ar kuģu jauno izmantošanu ir 175,5 miljoni euro (skatīt tabulu).

Tabula

Paredzētie izdevumi Franču Polinēzijā saistībā ar kuģiem *Pacific Princess* (bijušais *R3*) un *Tahitian Princess* (bijušais *R4*)

(miljonos euro)

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

(27) Visbeidzot, Francija piekrīt *ECP* iesniegtajiem apsvērumiem.

V. NOVĒRTĒJUMS

Novērtējuma juridiskais pamats

(28) Līguma 87. panta 1. punktā atzīts, ka ar kopējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences traucējumus un kas iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm, izņemot gadījumus, kad uz to attiecas Līguma 87. panta 2. un 3. punktā paredzētās atkāpes.

(29) Attiecībā uz Līguma 87. panta 3. punktu Padome 1990. gada 21. decembrī pieņēma Direktīvu 90/684/EEK par atbalstu kuģu būvei ([8]), saskaņā ar kuru esošais atbalsts tika paziņots un atļauts. Saskaņā ar minētās direktīvas 4. panta 7. punktu uz atbalstu, kas piešķirts kā attīstības atbalsts jaunattīstības valstij, neattiecas augšējā robeža, ko piemēro darbības atbalstam.

([7]) Lai arī kuģi netika izmantoti vienu gadu, tie tika uzturēti un saskaņā ar Franciju radīja apmēram 8,5 miljonus euro vietējo izdevumu Franču Polinēzijā apkalpes (pat ja kuģis netiek izmantots, tam ir vajadzīga apkalpe, kas to uzturētu kārtībā), degvielas, tehniskās apkopes, ostu maksu izdevumu un citu izdevumu veidā.

([8]) OV L 380, 31.12.1990., 27. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 94/73/EEK (OV L 351, 31.12.1994., 10. lpp.).

Lai novērtētu attīstības atbalsta saderību ar kopējo tirgu, Komisija:

— pārbauda, vai paredzētais atbalsts ietilpst ESAO 6. darba grupas Nolīguma attiecībā uz ESAO vienošanās par eksporta kredītiem kuģiem 6., 7. un 8. panta interpretāciju piemērošanas jomā,

— pārbauda paredzētā atbalsta ([9]) īpašo "attīstības" saturu.

(30) Lai atļautu atbalstu, Komisija tātad pārbaudīja tā "attīstības" saturu. Lēmumā 1999/719/EK, ar kuru atbalsts tiek atļauts, tā norāda šādi:

> *"Ir saprotams, ka, ja kuģi netiks izmantoti Franču Polinēzijā, tie neradīs nekādu ekonomikas attīstību šajā teritorijā. Tāpēc ir nozīmīgi, lai šis atbalsts būtu saistīts ar nosacījumu, ka šie kuģi tiek izmantoti Franču Polinēzijā. Francija uzņēmās saistības izmantot šos kuģus tikai šajā teritorijā vismaz piecus gadus. Komisija pieņēma lēmumu par šādu nosacījumu atbalsta apstiprināšanai, lai projekta "attīstības" saturs netiktu apšaubīts."*

(31) Komisija 2003. gada formālās izmeklēšanas procedūras sākšanas lēmumā norādīja, ka Francija bija piekritusi tam, ka viens no kuģiem – *Pacific Princess*, bijušais *R3*, – tiek pastāvīgi izmantots ārpus Franču Polinēzijas, un ka otrs kuģis – *Tahitian Princess*, bijušais *R4*, – lai arī atrodas Franču Polinēzijas galvaspilsētā Papeetē, arī tika laiku pa laikam izmantots reģionos, kas neietilpst Franču Polinēzijā.

(32) Ņemot vērā šo apsvērumu un ņemot vērā skaidros nosacījumus, ko Komisija izvirzījusi Lēmumā 1999/719/EK, un to, ka atklājās, ka abi kuģi tika vismaz daļēji izmantoti ārpus Franču Polinēzijas, Komisija uzskatīja, ka 1999. gada lēmumā minētais nosacījums vairs netika izpildīts, un tas tai radīja aizdomas par iespējamu valsts atbalsta ļaunprātīgu izmantošanu.

(33) Noteikumi attiecībā uz ļaunprātīgu valsts atbalsta piemērošanu ir norādīti Regulas (EK) Nr. 659/1999 16. pantā. Šis pants atsaucas uz normāliem noteikumiem attiecībā uz formālu izmeklēšanas procedūru un procedūrām, kas piemērojamas nelikumīgam atbalstam.

(34) Šajā novērtējumā uzsvars tiks likts uz jautājumu, vai atbalsts var būt saderīgs ar kopējo tirgu, pamatojoties uz Lēmumu 1999/719/EK un noteikumiem par attīstības atbalstu, kas ietverti noteikumos par valsts atbalstu, kuri pārvalda kuģu būvi

Atbalsta saderības novērtējums

(35) Pirmkārt Komisija norāda, ka ir noskaidrots, ka kuģi nav tikuši izmantoti atbilstīgi Lēmumam 1999/719/EK.

(36) Tāpēc Komisija izskatīs jautājumu, vai 1999. gadā piešķirtais atbalsts var tomēr tikt uzskatīts par saderīgu ar kopējo tirgu, ņemot vērā šīs izmeklēšanas ietvaros konstatētos jaunos faktus un pamatojoties uz minētā atbalsta sākotnējo mērķi, t. i., īpašo ietekmi uz ekonomikas attīstību Franču Polinēzijā.

(37) Divi galvenie aspekti, kas jānovērtē, ir 2001. gada 11. septembra teroristu uzbrukumu ietekme un īpašā ekonomikas attīstības ietekme uz Franču Polinēziju.

2001. gada 11. septembra ietekme

(38) Vairākos lēmumos attiecībā uz valsts atbalstu ([10]) Komisija ir atzinusi, ka 2001. gada 11. septembra teroristu uzbrukumi būtu jāuzskata kā ārkārtēji apstākļi pasažieru pārvadāšanas jūrniecības nozarē. Tāpēc Komisija uzskatīja kā pieņemamu Francijas un *ECP* minēto argumentu, saskaņā ar kuru šie notikumi radīja *force majeure* situāciju.

(39) Komisija uzskata, ka šajā gadījumā 2001. gada 11. septembra teroristu uzbrukumiem bija dubulta ietekme.

(40) Pirmkārt, tie ietekmēja *Renaissance Financial* bankrotu. Lai arī uzņēmumam *Renaissance Financial* jau pirms 2001. gada 11. septembra bija finansiālas problēmas, teroristu uzbrukumi ar to ietekmi uz kruīzu tirgu bija noteicošie, jo iespējamie ieguldītāji atsauca savu atbalstu uzņēmumam. Ņemot vērā grūtības, kas radās, lai atrastu jaunu ieinteresētu pārvadātāju, kā arī sarežģītās juridiskās problēmas, kas bija jāatrisina starp *Renaissance Financial* maksātnespējas administratoru, īpašniekiem, Francijas valdību un jauno pārvadātāju, bija vajadzīgs gandrīz gads, lai kuģus atkal varētu izmantot. Tāpēc tas, ka kuģi netika izmantoti gandrīz vienu gadu, un no tā izrietošie

([9]) Tāds pats noteikums paredzēts Regulā (EK) Nr. 1540/98, ar ko aizstāja Direktīvu 90/684/EEK, un Komisijas Pamatnostādnēs par atbalstu kuģu būvei (OV C 317, 30.12.2003., 11. lpp.), ko piemēro kopš 2004. gada 1. janvāra, kad izbeidzās Regulas (EK) Nr. 1540/98 spēkā esība.

([10]) Jo īpaši lēmums Lietā N 843/01 attiecībā uz *Meyer Werft Papenburg* (OV C 238, 3.10.2002., 10. lpp.).

attīstības ietekmes zaudējumi Franču Polinēzijai var tikt saistīti ar *force majeure* situāciju, ko radīja 2001. gada 11. septembra notikumi.

(41) Otrkārt, 2001. gada 11. septembra notikumi gan īslaicīgi, gan vidēji ilgu laiku ietekmēja kruīzu industriju, no vienas puses, liekot uzņēmumiem samazināt cenas, lai saglabātu klientus, un, no otras puses, padarot potenciālos klientus mazāk ieinteresētus ceļot ar lidmašīnu lielus attālumus. Tā kā Franču Polinēzija atrodas tālu no Amerikas Savienotajām Valstīm un no Eiropas, bija kļuvis daudz grūtāk no finansiālā viedokļa tur izmantot pasažieru kuģus. Ja pašreiz šo ietekmi var uzskatīt kā pagājušu, tas bija acīm redzams līdz 2003. gadam.

(42) Pamatojoties uz iepriekš minētajiem apsvērumiem, Komisija uzskata, ka kuģu neizmantošanas laikposms, ko radīja ar teroristu uzbrukumiem saistīti apstākļi, nav jākompensē un tāpēc var tikt atņemts no ietekmes uz attīstību, kas vajadzīga, lai pamatotu atbalstu.

Ietekme uz attīstību

(43) Komisija novērtēja kuģu izmantošanas ietekmi uz attīstību un to salīdzināja ar sākotnēji paredzēto.

(44) Komisija piekrīt Francijas lūgumam par to, ka abu kuģu ietekme uz attīstību ir jānovērtē kopīgi, jo Lēmumā 1999/719/EK abi kuģi tika novērtēti kopīgi. Turklāt no attīstības viedokļa nozīme ir kopējai ietekmei un nevis jautājumam par to, kurš no abiem kuģiem to ir radījis.

(45) Tomēr Komisija neuzskata, ka jāņem vērā ietekme uz attīstību visos reģionos, kuri var saņemt attīstības atbalstu, ņemot vērā, ka sākotnējais lēmums attiecās tikai uz ietekmi uz attīstību Franču Polinēzijā. Ja tiktu ņemta vērā ietekme citos reģionos vai valstīs, būtu jāgroza sākotnēji atbalstam noteiktais mērķis.

(46) Sākotnējā lēmumā Komisija savu atļauju atbalstam balstīja uz ikgadējo izdevumu aprēķinu apmēram 44 miljonu euro apmērā abiem kuģiem, proti, 5 x 44 miljoni euro = 220 miljoni euro piecu gadu laikposmā.

(47) Ja atņem laiku, kas zaudēts 11. septembra notikumu rezultātā (viens gads), ietekmei uz attīstību, kas būtu nepieciešama, lai tiktu ievērots sākotnējais lēmums, būtu šāda: 4 gadi x 44 miljoni euro = 176 miljoni euro. Kuģu izmantošanas izdevumi, kas radušies Franču Polinēzijā, pašlaik ir aprēķināti 175,5 miljoni euro, kas praktiski atbilst šai summai.

(48) Tāpēc var secināt, ka, ņemot vērā 11. septembra uzbrukumu radīto *force majeure* situāciju, kuģi to zināmās iepriekšējās un turpmākās izmantošanas ietvaros radīs ietekmi uz attīstību, kas līdzīga sākotnēji aprēķinātajai.

(49) Tāpēc Komisija uzskata, ka atbalsta īpašā ietekme uz attīstību ir nodrošināta, ka nosacījumi atbalsta atļaujai ir izpildīti un ka līdz ar to atbalsts nav ticis ļaunprātīgi izmantots.

VI. **SECINĀJUMS**

(50) Komisija konstatē, ka Francija ir nelikumīgi grozījusi nosacījumus, kas piemērojami atļautam attīstības atbalstam divu kuģu būvniecībai, pārkāpjot Līguma 88. panta 3. punktu. Tomēr, tā kā, ņemot vērā *force majeure* iemeslu dēļ zaudēto laiku, ietekme uz attīstību Franču Polinēzijā ir līdzvērtīga tai, kas tika aprēķināta sākumā, atbalsts ir saderīgs ar kopējo tirgu un jo īpaši ar noteikumiem, kas pārvalda attīstības atbalstu kuģu būves nozarei,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Valsts atbalsts, ko nodokļu atvieglojumu formā īstenojusi Francija kā attīstības atbalstu divu kuģu *Pacific Princess* (bijušais *R3)* un *Tahitian Princess* (bijušais *R4)* būvniecībai, ir saderīgs ar kopējo tirgu atbilstīgi Līguma 87. panta 3. punkta e) apakšpunktam.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Francijas Republikai.

Briselē, 2005. gada 20. jūlijā

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Neelie KROES