Beschikking van de Commissie

van 20 juli 2005

betreffende de steunmaatregel van Frankrijk ten behoeve van twee cruiseschepen voor de ontwikkeling van Frans-Polynesië

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2005) 2731)

(Slechts de tekst in de Franse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2006/219/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 88, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name op artikel 62, lid 1, onder a),

Gelet op Verordening (EG) nr. 1540/98 van de Raad van 29 juni 1998 betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw [1],

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen [2] te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken, en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

I. PROCEDURE

(1) Bij Beschikking 1997/719/EG [3] hechtte de Commissie haar goedkeuring aan steun in de vorm van ontwikkelingshulp voor de bouw van twee passagiersschepen R3 en R4. Deze steun werd goedgekeurd op voorwaarde dat de passagiersschepen gedurende ten minste vijf jaar uitsluitend in Frans-Polynesië zouden worden geëxploiteerd.

(2) Bij schrijven van 3 oktober 2002 heeft Frankrijk de Commissie ervan in kennis gesteld dat de Franse autoriteiten hadden aanvaard dat beide passagiersschepen in zekere mate buiten Frans-Polynesië konden worden geëxploiteerd.

(3) Bij schrijven van 2 april 2003 heeft de Commissie Frankrijk in kennis gesteld van haar besluit om ten aanzien van deze steun de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden.

(4) Het besluit van de Commissie om de procedure in te leiden is bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* [4]. De Commissie heeft de belanghebbenden verzocht hun opmerkingen over de steun kenbaar te maken.

(5) De Commissie heeft van één belanghebbende opmerkingen terzake ontvangen. Zij heeft deze voor een reactie doorgezonden aan Frankrijk, dat bij brief van 15 september 2003 hierop commentaar heeft gegeven.

(6) De Commissie heeft andere brieven van Frankrijk ontvangen van, respectievelijk, 11 juni 2003, 13 oktober 2003, 10 februari 2004, 24 maart 2004, 3 juni 2004 en 10 mei 2005.

II. GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN DE MAATREGEL

(7) De twee bijna identieke cruiseschepen R3 en R4, die, respectievelijk, in mei en september 1999 zijn opgeleverd, werden door de in Frankrijk gevestigde onderneming Chantiers de l'Atlantique gebouwd. Zij kwamen in aanmerking voor Franse steun in de vorm van ontwikkelingshulp, omdat zij tot doel hadden het toerisme te ondersteunen in Frans-Polynesië, een gebied dat in aanmerking komt voor ontwikkelingshulp volgens de op de scheepsbouw toepasselijke regels van de OESO en de Gemeenschap.

(8) De oorspronkelijke eigenaren van de passagiersschepen R3 en R4 waren particuliere Franse investeerders. Zij hebben op grond van hun investering in de passagiersschepen belastingfaciliteiten gekregen overeenkomstig een fiscale steunregeling voor investeringen in Franse overzeese gebiedsdelen en departementen, de zogeheten „wet-Pons" [5]. In Beschikking 1999/719/EG werd het steunbestanddeel geraamd op 41,6 % van de waarde van de passagiersschepen.

(9) In het kader van de door de „wet-Pons" ingevoerde regeling hebben de eigenaren van de passagiersschepen R3 en R4 de verbintenis aangegaan om deze schepen

[1] PB L 202 van 18.7.1998, blz. 1.

[2] PB C 105 van 1.5.2003, blz. 30.

[3] PB L 292 van 13.11.1999, blz. 23.

[4] Zie voetnoot 2.

[5] De gewijzigde wet van 11 juli 1986 inzake productieve investeringen in de overzeese gebiedsdelen en departementen.

tegen een aantrekkelijke prijs voor vijf jaar aan Renaissance Financial te verhuren en daarna onder de marktprijs aan Renaissance Financial te verkopen.

(10) De steun aan de exploitant moest dus via de eigenaren worden toegekend, zowel jaarlijks als in de vorm van een eenmalig voordeel na afloop van de periode van vijf jaar. Om de ontwikkelingscomponent van de steun te garanderen, is in Beschikking 1999/719/EG bepaald dat de steun wordt goedgekeurd op voorwaarde dat de passagiersschepen gedurende ten minste vijf jaar uitsluitend in Frans-Polynesië worden gebruikt. Deze voorwaarde met betrekking tot het gebruik van de passagiersschepen is respectievelijk in mei en september 2004 verstreken.

(11) Renaissance Financial ging in september 2001 failliet. In overeenstemming met de eigenaren (de Franse particuliere investeerders) werd de overeenkomst tussen Renaissance Financial en de reders — wat de passagiersschepen R3 en R4 betreft — eind 2001 ontbonden.

(12) De eigenaren van de passagiersschepen moesten dus een nieuwe exploitant vinden. Alleen P&O Princess Cruises (hierna „P&O PC" genoemd) hebben een offerte ingediend die op beide passagiersschepen betrekking had. Bijgevolg hebben de eigenaren in augustus 2002 een overeenkomst met P&O PC gesloten waarin werd vastgesteld dat P&O PC de passagiersschepen gedurende drie jaar zou huren en deze vervolgens zou kopen. P&O PC was toen een onafhankelijke beursgenoteerde onderneming, maar in april 2004 is zij overgenomen door Carnival Corporation en werd zij opgesplitst in twee dochterondernemingen (P&O Cruises en Princess Cruises).

(13) Het passagiersschip R3 is omgedoopt tot Pacific Princess en wordt gebruikt in het gehele gebied van de Stille Oceaan, met inbegrip van Australië en Alaska. Het passagiersschip R4 is omgedoopt tot Tahitian Princess en heeft Tahiti in Frans-Polynesië als thuishaven. De meeste cruises met het schip vinden plaats tussen de Frans-Polynesische eilanden, maar het schip vaart ook in andere regio's, zoals de Cookeilanden en de Samoa-eilanden. De passagiersschepen worden door Princess Cruises geëxploiteerd.

(14) Hoewel in deze nieuwe overeenkomsten is bepaald dat de passagiersschepen buiten Frans-Polynesië zouden worden ingezet, wat in strijd is met de bij Beschikking 1999/719/EG opgelegde voorwaarde, hebben de Franse belastingautoriteiten deze oplossing goedgekeurd en hebben zij besloten dat de op grond van de „wet-Pons" verstrekte fiscale voordelen behouden mochten blijven.

(15) Overeenkomstig artikel 16 van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag ([6]), kan de Commissie in gevallen van misbruik van steun de formele onderzoeksprocedure inleiden. Bij schrijven van 18 oktober 2002 heeft de Commissie Frankrijk van deze mogelijkheid in kennis gesteld, maar Frankrijk heeft niet gereageerd.

(16) Gezien de duidelijke voorwaarden die de Commissie bij Beschikking 1999/719/EG heeft opgelegd en omdat is gebleken dat beide passagiersschepen ten minste gedeeltelijk buiten Frans-Polynesië werden gebruikt, heeft de Commissie in haar besluit om de formele onderzoeksprocedure in te leiden, geoordeeld dat de in haar beschikking van 1999 vermelde voorwaarde niet meer was vervuld, hetgeen de Commissie deed vermoeden dat de steun mogelijkerwijs werd misbruikt.

III. OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN

(17) European Corporate Partners (hierna „ECP" genoemd), een naamloze vennootschap die mede-eigenaar is van het passagiersschip R3, heeft haar opmerkingen kenbaar gemaakt bij schrijven van 16 juli 2003. ECP is van oordeel dat ondanks de wijziging in het gebruik van de passagiersschepen, nog steeds is voldaan aan de voorwaarden waaraan hun exploitatie is onderworpen. Princess Cruises heeft zich ertoe verbonden in Frans-Polynesië 4 miljoen USD te besteden met het oog op de ontwikkeling van het toerisme en zoveel mogelijk lokale arbeidskrachten in dienst te nemen. Volgens ECP zal Frans-Polynesië hieruit een jaarlijks financieel voordeel halen van 30 miljoen EUR. Voorts heeft ECP verklaard dat Princess Cruises zich richt tot een hoger marktsegment dan dit waarin Renaissance Financial actief was, hetgeen zou moeten leiden tot een stijging van de lokale bestedingen. Tevens voert ECP aan dat bij het meten van het volledige positieve effect voor Frans-Polynesië een multiplicator van 2,5 moet worden toegepast. Wat de ontwikkelingscomponent betreft, wijst ECP ten slotte erop dat de bestedingen die buiten Frans-Polynesië plaatsvonden in regio's die ook voor ontwikkelingshulp in aanmerking komen, eveneens moeten worden opgenomen bij de raming van het totale ontwikkelingseffect van de passagiersschepen.

(18) ECP is ook van oordeel dat overmacht (gebeurtenissen van 11 september 2001) ertoe heeft geleid dat van exploitant moest worden veranderd en de voorwaarden voor de exploitatie van de passagiersschepen moesten worden gewijzigd. Ten slotte is zij van mening dat de Commissie op grond van het evenredigheidsbeginsel tot de conclusie zou moeten komen dat, gezien de moeilijke omstandigheden, de met P&O PC bereikte oplossing, de beste was.

IV. OPMERKINGEN VAN FRANKRIJK

(19) In essentie is Frankrijk van oordeel dat de bij Beschikking 1999/719/EG opgelegde voorwaarden zelfs bij het nieuwe gebruik van de passagiersschepen in acht zijn genomen, omdat het ontwikkelingseffect voor Frans-Polynesië in het bijzonder en voor andere regio's die voor ontwikkelingshulp in aanmerking komen in het algemeen, beantwoordt aan de hoofddoelstellingen van de beschikking. Voorts is Frankrijk van mening dat ondanks de verschillen in gebruik, beide passagiersschepen gezamenlijk moeten worden beoordeeld.

([6]) PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1. Verordening gewijzigd bij de Toetredingsakte van 2003.

(20) Vervolgens rechtvaardigt Frankrijk zijn goedkeuring van het nieuwe gebruik van de passagiersschepen met de volgende argumenten.

(21) Het aantal havens dat wordt aangedaan in de regio's die voor ontwikkelingshulp in aanmerking komen, stemt over het geheel genomen overeen met hetgeen oorspronkelijk met betrekking tot het gebruik was vastgesteld.

(22) Het volledige ontwikkelingseffect dat naar aanleiding van het nieuwe gebruik tot stand is gekomen, strookt in hoge mate met hetgeen aanvankelijk in eerste instantie voor Frans-Polynesië was vastgesteld.

(23) Het geringere ontwikkelingseffect in verband met het feit dat de passagiersschepen wegens het faillissement van Renaissance Financial gedurende één jaar niet in bedrijf waren, hoeft niet noodzakelijkerwijs te worden gecompenseerd met een verlenging van de voorwaarden voor het gebruik van de passagiersschepen, omdat Renaissance Financial door overmacht (de terreuraanslagen van 11 september 2001) failliet is gegaan.

(24) Om de tijd die verloren is gegaan tijdens de periode waarin de passagiersschepen niet in bedrijf waren, enigszins te compenseren, heeft Frankrijk een verlenging opgelegd van de verplichting om beide passagiersschepen te gebruiken — respectievelijk met vier en met vijf maanden — tot medio 2005. De eigenaar heeft deze voorwaarde aanvaard.

(25) Princess Cruises heeft besloten ten minste een van de passagiersschepen tot in april 2006 in Frans-Polynesië te exploiteren en onderhandelt momenteel met de regering van Frans-Polynesië over een nieuwe verlenging van haar aanwezigheid op de eilanden.

(26) In zijn latere mededelingen is Frankrijk van mening dat de uitgaven die voortvloeien uit het gebruik van beide passagiersschepen in regio's die voor ontwikkelingshulp in aanmerking komen, 28,9 miljoen EUR per jaar bedragen, waarvan 78 %, hetgeen neerkomt op 22,5 miljoen EUR per jaar, in Frans-Polynesië. De totale uitgaven in Frans-Polynesië die voortvloeien uit het nieuwe gebruik van de passagiersschepen zouden dus 175,5 miljoen EUR bedragen (zie tabel).

Tabel

Schatting van de uitgaven voor de exploitatie van de passagiersschepen Pacific Princess (vroegere R3) en Tahitian Princess (vroegere R4) in Frans-Polynesië

(in miljoen EUR)

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

(27) Ten slotte sluit Frankrijk zich aan bij de opmerkingen van ECP.

V. BEOORDELING

Rechtsgrondslag van de beoordeling

(28) Luidens artikel 87, lid 1, van het Verdrag is steun die door de lidstaten of met staatsmiddelen aan bepaalde ondernemingen wordt verleend, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voorzover deze steun de mededinging vervalst of dreigt te vervalsen en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt, tenzij deze steunt valt onder de afwijkingen van artikel 87, leden 2 en 3, van het Verdrag.

(29) Wat artikel 87, lid 3, van het Verdrag betreft, heeft de Raad Richtlijn 90/684/EEG van 21 december 1990 betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw vastgesteld ([8]). De oorspronkelijke aanmelding en goedkeuring van de steunverlening vonden plaats overeenkomstig deze richtlijn. Krachtens artikel 4, lid 7, van deze richtlijn is de steun die in de vorm van ontwikkelingshulp aan een ontwikkelingsland wordt verleend, niet aan het voor bedrijfssteun geldende plafond onderworpen. Bij de

([7]) Hoewel de schepen gedurende één jaar niet in bedrijf zijn geweest, werden zij steeds onderhouden en werden hiervoor volgens Frankrijk ongeveer 8,5 miljoen EUR lokale uitgaven in Frans-Polynesië gemaakt voor bemanning (zelfs indien een schip niet wordt geëxploiteerd, moet er een bemanning zijn om het te onderhouden), brandstof, technisch onderhoud, havenrechten enz.

([8]) PB L 380 van 31.12.1990, blz. 27. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 94/73/EEG (PB L 351 van 31.12.1994, blz. 10).

beoordeling of de steun in de vorm van ontwikkelingshulp met de gemeenschappelijke markt verenigbaar is,

— gaat de Commissie na of de voorgenomen steun valt onder het toepassingsgebied van het akkoord van werkgroep nr. 6 van de OESO over de uitlegging van de artikelen 6, 7 en 8 van de OESO-overeenkomst inzake exportkredieten voor schepen;

— en onderzoekt zij de bijzondere ontwikkelingscomponent van het steunvoornemen ([9]).

(30) Bij het toetsen van de steun heeft de Commissie dus de ontwikkelingscomponent onderzocht. In haar Beschikking 1999/719/EG tot goedkeuring van de steun, geeft de Commissie aan:

> „Het is duidelijk dat de passagiersschepen, indien zij niet in Frans-Polynesië worden geëxploiteerd, geen enkele bijdrage tot de economische ontwikkeling in dat gebiedsdeel zullen leveren. Het is dan ook van fundamenteel belang dat aan de steunverlening de voorwaarde wordt verbonden dat de schepen in Frans-Polynesië worden ingezet. Frankrijk heeft toegezegd dat de schepen gedurende ten minste vijf jaar uitsluitend in dat gebiedsdeel worden geëxploiteerd. De Commissie heeft besloten deze voorwaarde aan de goedkeuring van de steun te verbinden, teneinde de ontwikkelingscomponent van het project veilig te stellen.".

(31) In haar besluit tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure van 2003 heeft de Commissie opgemerkt dat Frankrijk ermee had ingestemd dat een van de passagiersschepen, de Pacific Princess, de vroegere R3, permanent buiten Frans-Polynesië werd geëxploiteerd en dat het andere schip, de Tahitian Princess, de vroegere R4, weliswaar Papeete, de hoofdplaats van Frans-Polynesië, als thuishaven had, maar eveneens occasioneel in regio's die geen deel van Frans-Polynesië uitmaken, werd geëxploiteerd.

(32) Op basis van deze vaststelling en gezien de duidelijke voorwaarden die de Commissie bij haar Beschikking 1999/719/EG heeft opgelegd en de omstandigheid dat beide passagiersschepen ten minste gedeeltelijk buiten Frans-Polynesië werden gebruikt, was de Commissie van oordeel dat de bij haar beschikking van 1999 opgelegde voorwaarde niet meer in acht werd genomen, hetgeen de Commissie deed vermoeden dat de steun mogelijkerwijs werd misbruikt.

(33) De voorschriften met betrekking tot misbruik van steun zijn opgenomen in artikel 16 van Verordening (EG) nr. 659/1999. In dit artikel wordt verwezen naar de normale voorschriften met betrekking tot de formele onderzoeksprocedure en de procedures die op onrechtmatige steun van toepassing zijn.

(34) Deze beoordeling zal bijgevolg gericht zijn op de vraag of de steunverlening op grond van Beschikking 1999/719/EG en de bepalingen betreffende steun in de vorm van ontwikkelingshulp in de staatssteunregels voor de scheepsbouw, met de gemeenschappelijke markt verenigbaar is.

Verenigbaarheid van de steun

(35) De Commissie merkt in eerste instantie op dat werd vastgesteld dat de passagiersschepen niet werden gebruikt overeenkomstig Beschikking 1999/719/EG.

(36) De Commissie zal derhalve onderzoeken of de in 1999 verleende steun niettemin als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kan worden beschouwd, in het licht van de nieuwe feiten die in het kader van dit onderzoek werden vastgesteld en op grond van de oorspronkelijke doelstelling van de steun, namelijk het specifieke effect op de economische ontwikkeling van Frans-Polynesië.

(37) De twee voornaamste aspecten die moeten worden beoordeeld, zijn de gevolgen van de terreuraanslagen van 11 september 2001 en het specifieke effect op de economische ontwikkeling van Frans-Polynesië.

De gevolgen van 11 september 2001

(38) In verscheidene besluiten met betrekking tot staatssteun ([10]) heeft de Commissie erkend dat de terreuraanslagen van 11 september 2001 als uitzonderlijke omstandigheden voor de bedrijfstak van de zeecruises moesten worden beschouwd. De Commissie is derhalve van mening dat het argument van Frankrijk en ECP dat deze gebeurtenissen een situatie van overmacht hebben doen ontstaan, ontvankelijk is.

(39) De Commissie is van mening dat in deze zaak de terreuraanslagen van 11 september 2001 een dubbele uitwerking hebben gehad.

(40) In de eerste plaats hebben zij bijgedragen tot het faillissement van Renaissance Financial. Weliswaar had Renaissance Financial reeds vóór 11 september 2001 te kampen met financiële problemen, maar door de gevolgen ervan voor de cruisemarkten hadden de terreuraanslagen hier een doorslaggevende invloed, omdat de potentiële investeerders het volledig hebben laten afweten. Wegens de moeilijkheden om een nieuwe geïnteresseerde exploitant te vinden en de complexe juridische problemen die moesten worden opgelost tussen de curator van Renaissance Financial, de eigenaren, de Franse regering en de nieuwe exploitant, duurde het bijna een jaar voordat de passagiersschepen opnieuw in bedrijf werden genomen. Het feit dat de passagiersschepen gedurende bijna één jaar niet in bedrijf waren en de hieruit voortvloeiende geringere ontwikke-

([9]) Dezelfde bepaling is opgenomen in Verordening (EG) nr. 1540/98, die in de plaats is gekomen van Richtlijn 90/684/EEG, en in de kaderregeling inzake staatssteun aan de scheepsbouw van de Commissie (PB C 317 van 30.12.2003, blz. 11), die na het aflopen van Verordening (EG) nr. 1540/98 sedert 1 januari 2004 van toepassing is.

([10]) Onder meer in het besluit in zaak N 843/01 met betrekking tot Meyer Werft Papenburg (PB C 238 van 3.10.2002, blz. 10).

lingseffecten voor Frans-Polynesië, kunnen dus in verband worden gebracht met de overmachtsituatie die door de gebeurtenissen van 11 september 2001 is ontstaan.

(41) Een tweede gevolg van de gebeurtenissen van 11 september 2001 is de invloed die zij op korte en middellange termijn op de cruisebranche hebben uitgeoefend, enerzijds doordat de ondernemingen verplicht waren hun prijzen te verlagen om hun klanten te behouden, anderzijds doordat potentiële klanten minder geneigd waren om vliegreizen over lange afstanden te maken. Wegens de perifere ligging van Frans-Polynesië ten opzichte van de Verenigde Staten en Europa, was de exploitatie van cruiseschepen in dit gebied uit financieel oogpunt moeilijker geworden. Aangenomen mag worden dat dit effect thans niet meer speelt, maar dat het tot in 2003 duidelijk voelbaar was.

(42) Op basis van de voorafgaande opmerkingen is de Commissie van mening dat de periode waarin de passagiersschepen niet in bedrijf waren als gevolg van de terreuraanslagen, niet moet worden gecompenseerd en bijgevolg in mindering mag worden gebracht van het vereiste ontwikkelingseffect om de steunverlening te rechtvaardigen.

Ontwikkelingseffecten

(43) De Commissie heeft de ontwikkelingseffecten van het gebruik van de schepen beoordeeld en vergeleken met hetgeen oorspronkelijk was beoogd.

(44) De Commissie stemt in met het verzoek van Frankrijk om de ontwikkelingseffecten van beide passagiersschepen gezamenlijk te beoordelen, omdat de beoordeling in Beschikking 1999/719/EG beide schepen betrof. Wat hier van belang is, is het totale ontwikkelingseffect en niet zozeer de vraag aan welk van beide schepen het ontwikkelingseffect valt toe te rekenen.

(45) De Commissie is evenwel niet van oordeel dat rekening moet worden gehouden met de ontwikkelingseffecten in alle regio's die voor ontwikkelingshulp in aanmerking komen, aangezien de oorspronkelijke beschikking alleen betrekking had op de ontwikkelingseffecten in Frans-Polynesië. Rekening houden met de effecten in andere regio's of landen zou neerkomen op een wijziging van oorspronkelijke doelstelling van de steun.

(46) In de oorspronkelijke beschikking had de Commissie haar goedkeuring van de steun gebaseerd op geraamde jaarinkomsten van ongeveer 44 miljoen EUR voor beide passagiersschepen, of 5 x 44 miljoen EUR = 220 miljoen EUR voor de periode van vijf jaar.

(47) Bij aftrek van de tijd die verloren ging als gevolg van de gebeurtenissen van 11 september (één jaar) kunnen de ontwikkelingseffecten die overeenkomstig de oorspronkelijke beschikking vereist zouden zijn, als volgt worden bepaald: 4 jaren x 44 miljoen EUR = 176 miljoen EUR. Momenteel worden de uitgaven die in Frans-Polynesië in het kader van de exploitatie van de schepen werden gegenereerd, berekend op 175,5 miljoen EUR, hetgeen bijna overeenstemt met dit bedrag.

(48) Derhalve mag dus worden geconcludeerd dat de passagiersschepen, rekening houdend met de overmachtsituatie die als gevolg van de aanslagen van 11 september is ontstaan, in het kader van hun voorbije en momenteel bekende toekomstige exploitatie, een ontwikkelingseffect hebben opgeleverd dat overeenstemt met hetgeen oorspronkelijk was beoogd.

(49) De Commissie is bijgevolg van oordeel dat het specifieke ontwikkelingseffect van de steun is gewaarborgd, dat dus is voldaan aan de goedkeuringsvoorwaarden van de steun en dat de steun dus niet is misbruikt

VI. **CONCLUSIE**

(50) De Commissie stelt vast dat Frankrijk op onrechtmatige wijze de voorwaarden heeft gewijzigd die gelden voor de goedkeuring van de steun in de vorm van ontwikkelingshulp voor de bouw van twee passagiersschepen, hetgeen in strijd is met artikel 88, lid 3, van het Verdrag. Aangezien de ontwikkelingseffecten voor Frans-Polynesië — rekening houdend met de tijd die wegens overmacht is verloren gegaan — overeenstemmen met hetgeen aanvankelijk werd verwacht, is de steun verenigbaar met de gemeenschappelijke markt, en in het bijzonder met de regels die gelden voor steun in de vorm van ontwikkelingshulp aan de scheepsbouwsector,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De fiscale steun die Frankrijk in de vorm van ontwikkelingshulp heeft verleend voor de bouw van de passagiersschepen Pacific Princess (vroegere R3) en Tahitian Princess (vroegere R4), is overeenkomstig artikel 87, lid 3, onder e), van het Verdrag verenigbaar met de gemeenschappelijke markt.

Artikel 2

Deze beschikking is gericht tot de Franse Republiek.

Gedaan te Brussel, 20 juli 2005.

Voor de Commissie
Neelie KROES
Lid van de Commissie