ROZHODNUTIE KOMISIE

z 20. júla 2005

o štátnej pomoci poskytnutej Francúzskom v prospech dvoch výletných lodí na rozvoj Francúzskej Polynézie

[oznámené pod číslom K(2005) 2731]

(Iba francúzsky text je autentický)

(Text s významom pre EHP)

(2006/219/ES)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 88 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

so zreteľom na nariadenie Rady (ES) č. 1540/98 z 29. júna 1998 o pomoci pre stavbu lodí [1],

po vyzvaní zúčastnených strán, aby vyjadrili svoje pripomienky v súlade s uvedenými článkami [2], a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

I. **KONANIE**

(1) Komisia rozhodnutím 1999/719/ES [3] povolila rozvojovú pomoc na výstavbu dvoch lodí, *R3* a *R4*. Táto pomoc bola povolená pod podmienkou, že tieto lode sa budú najmenej päť rokov prevádzkovať výlučne vo Francúzskej Polynézii.

(2) Listom z 3. októbra 2002 Francúzsko informovalo Komisiu, že francúzske orgány odsúhlasili, aby sa tieto dve lode mohli v určitom rozsahu prevádzkovať mimo Francúzskej Polynézie.

(3) Listom z 2. apríla 2003 Komisia informovala Francúzsko o svojom rozhodnutí začať konanie ustanovené v článku 88 ods. 2 zmluvy vo veci predmetnej pomoci.

(4) Rozhodnutie Komisie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* [4]. Komisia vyzvala zúčastnené strany, aby predložili svoje pripomienky k tejto pomoci.

(5) Komisia dostala pripomienky od jednej zúčastnenej strany. Postúpila ich Francúzsku na zaujatie stanoviska, ktoré sa k nim vyjadrilo listom z 15. septembra 2003.

(6) Komisia dostala od Francúzska ďalšie listy s dátumom 11. jún 2003, 13. október 2003, 10. február 2004, 24. marec 2004, 3. jún 2004 a 10. máj 2005.

II. **PODROBNÝ OPIS POMOCI**

(7) Dve takmer identické výletné lode *R3* a *R4*, ktoré boli dodané jednotlivo v máji a septembri 1999, zhotovila spoločnosť Chantiers de l'Atlantique, ktorá má sídlo vo Francúzsku. Spĺňali kritériá na udelenie francúzskej rozvojovej pomoci vzhľadom na to, že boli určené na podporu cestovného ruchu vo Francúzskej Polynézii – oblasti, ktorá môže získať rozvojovú pomoc podľa predpisov OECD a Spoločenstva vzťahujúcich sa na stavbu lodí.

(8) Pôvodnými vlastníkmi lodí *R3* a *R4* boli francúzski súkromní investori. Na základe ich investície do lodí získali daňový odpočet v súlade so schémou daňovej pomoci v prospech investícií vo francúzskych zámorských departementoch a územiach [5], zákonom „loi Pons". V rozhodnutí 1999/719/ES bola odhadovaná miera pomoci vo výške 41,6 % z hodnoty lodí.

(9) V rámci schémy, ktorú zaviedol zákon „loi Pons", sa vlastníci lodí *R3* a *R4* zaviazali prenajať lode na päť rokov za výhodnú cenu spoločnosti Renaissance Financial

---

([1]) Ú. v. ES L 202, 18.7.1998, s. 1.

([2]) Ú. v. EÚ C 105, 1.5.2003, s. 30.

([3]) Ú. v. ES L 292, 13.11.1999, s. 23.

([4]) Pozri poznámku pod čiarou č. 2.

([5]) Zákon z 11. júla 1986 o výrobných investíciách v zámorských departementoch a územiach v znení neskorších predpisov.

a predať jej ich po uplynutí týchto piatich rokov za cenu nižšiu, ako je trhová cena.

(10) Pomoc pre prevádzkovateľa sa teda musela udeliť prostredníctvom vlastníkov na ročnom základe a zároveň aj vo forme jedného príjmu po uplynutí obdobia piatich rokov. Podmienka, od ktorej záviselo povolenie pomoci v rozhodnutí 1999/719/ES, bolo prevádzkovanie lodí aspoň počas piatich rokov výlučne vo Francúzskej Polynézii, aby sa zabezpečil „rozvojový" obsah pomoci. Táto podmienka týkajúca sa prevádzkovania lodí zanikla v jednotlivých prípadoch v máji a v septembri 2004.

(11) V septembri 2001 spoločnosť Renaissance Financial zbankrotovala. Na základe dohody s vlastníkmi (francúzskymi súkromnými investormi) bola dohoda medzi spoločnosťou Renaissance Financial a vlastníkmi lodí, týkajúca sa lodí *R3* a *R4*, na konci roka 2001 zrušená.

(12) Vlastníci lodí teda museli nájsť nového prevádzkovateľa. Ponuku týkajúcu sa ich dvoch lodí predložila jedine spoločnosť P&O Princess Cruises (ďalej len „P&O PC"). Vlastníci lodí teda v auguste 2002 so spoločnosťou P&O PC podpísali dohodu, ktorej obsahom bolo, že táto spoločnosť si tieto lode prenajme na tri roky a následne ich odkúpi. Spoločnosť P&O PC bola v tom čase nezávislou kótovanou spoločnosťou, ale v apríli 2004 bola prevzatá spoločnosťou Carnival Corporation a rozdelená na dve dcérske spoločnosti (P&O Cruises a Princess Cruises).

(13) Loď *R3* bola premenovaná na *Pacific Princess* a prevádzkuje sa v celom Tichom oceáne vrátane Austrálie a Aljašky. Loď *R4* bola premenovaná na *Tahitian Princess* a kotví v Tahiti vo Francúzskej Polynézii. Väčšinu svojich plavieb vykonáva medzi ostrovmi Francúzskej Polynézie, ale plaví sa aj do iných oblastí, ako sú napríklad Cookove ostrovy a súostrovie Samoa. Lode prevádzkuje spoločnosť Princess Cruises.

(14) Napriek tomu, že tieto nové dohody predpokladali prevádzkovanie lodí mimo Francúzskej Polynézie v rozpore s podmienkou stanovenou v rozhodnutí 1999/719/ES, francúzske daňové orgány toto riešenie povolili rozhodnutím, že možno ponechať daňové výhody udelené na základe zákona „loi Pons".

(15) Na základe článku 16 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999, ustanovujúceho podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES ([6]), Komisia môže v prípade zneužitia pomoci začať konať vo veci formálneho zisťovania. Komisia o tejto možnosti informovala Francúzsko v liste z 18. októbra 2002, ale Francúzsko neodpovedalo.

(16) So zreteľom na jasné podmienky stanovené Komisiou v rozhodnutí 1999/719/ES a na skutočnosť, že je zjavné, že tieto dve lode sa aspoň čiastočne prevádzkujú mimo Francúzskej Polynézie, Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania usúdila, že podmienka uvedená v jej rozhodnutí z roku 1999 sa už nespĺňa, na základe čoho dospela k podozreniu, že môže dochádzať k zneužívaniu štátnej pomoci.

III. **PRIPOMIENKY ZÚČASTNENÝCH STRÁN**

(17) Akciová spoločnosť European Corporate Partners (ECP), spoluvlastník lode *R3*, predložila svoje pripomienky v liste zo 16. júla 2003. Spoločnosť ECP zastáva názor, že napriek zmene spôsobu prevádzkovania lodí sa podmienky stanovené na ich prevádzkovanie stále plnia. Spoločnosť Princess Cruises sa zaviazala zabezpečiť výdavky zrealizované v regióne na rozvoj cestovného ruchu vo výške 4 miliónov amerických dolárov a v rámci možností zamestnať miestne pracovné sily. Francúzska Polynézia tým podľa spoločnosti ECP získa ročný finančný príjem vo výške 30 miliónov EUR. Spoločnosť ECP takisto vyhlásila, že spoločnosť Princess Cruises sa zameriava na vyšší segment trhu v porovnaní s tým, v ktorom pôsobila spoločnosť Renaissance Financial, čo by sa malo prejaviť v podobe zvýšenia výdavkov zrealizovaných v uvedenom regióne. Spoločnosť ECP takisto tvrdí, že na zmeranie celkového pozitívneho prínosu pre Francúzsku Polynéziu je potrebné použiť multiplikátor s hodnotou 2,5. Napokon, pokiaľ ide o rozvojovú zložku, spoločnosť ECP zdôrazňuje, že pri posudzovaní globálneho rozvojového účinku lodí musia byť takisto zohľadnené výdavky vynaložené mimo Francúzskej Polynézie v regiónoch, ktoré môžu taktiež využívať rozvojovú pomoc.

(18) Spoločnosť ECP zároveň tvrdí, že bolo potrebné zmeniť prevádzkovateľa a zmeniť podmienky prevádzkovania lodí z dôvodu vyššej moci (udalosti z 11. septembra 2001). Nakoniec zastáva názor, že na základe princípu proporcionality by Komisia mala dospieť k záveru, že nájdené riešenie so spoločnosťou P&O PC bolo s ohľadom na zložité podmienky najlepším riešením.

IV. **PRIPOMIENKY FRANCÚZSKA**

(19) Francúzsko v zásade zastáva názor, že podmienky stanovené rozhodnutím 1999/719/ES sa dodržiavajú aj v súvislosti s novým spôsobom využívania lodí vzhľadom na to, že rozvojový účinok predovšetkým pre Francúzsku Polynéziu a pre ďalšie regióny, ktoré môžu využívať rozvojovú pomoc vo všeobecnosti, je v súlade so základnými cieľmi rozhodnutia. Francúzsko je tiež toho názoru, že je podstatné, aby sa obidve lode posudzovali spoločne napriek tomu, že sa v súčasnosti využívajú odlišne.

([6]) Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1. Nariadenie zmenené a doplnené Aktom o pristúpení z roku 2003.

(20) Francúzsko okrem toho zdôvodňuje skutočnosť, že povolilo nový spôsob prevádzkovania lodí, ďalej uvedenými argumentmi.

(21) Počet prístavov, v ktorých lode zastavujú, v oblastiach, ktoré môžu využívať rozvojovú pomoc, sa vo všeobecnosti zhoduje s počtom prístavov v súvislosti s pôvodne plánovaným využívaním lodí.

(22) Celkový rozvojový účinok dosiahnutý v rámci nového spôsobu využívania lodí je veľmi podobný celkovému rozvojovému účinku, ktorý bol pôvodne plánovaný pre Francúzsku Polynéziu.

(23) Strata rozvojového účinku, ktorá vyplýva z nevyužívania lodí počas jedného roka po bankrote spoločnosti Renaissance Financial, sa nemusí nutne kompenzovať predĺžením podmienok, ktoré sa týkajú využívania lodí, keďže bankrot súvisel s vplyvom vyššej moci (teroristické útoky z 11. septembra 2001).

(24) Na určitú kompenzáciu strateného času počas obdobia, keď sa lode nevyužívali, Francúzsko uložilo predĺženie trvania záväzku využívať tieto dve lode v jednotlivých prípadoch v dĺžke štyroch a piatich mesiacov až do polovice roka 2005, pričom vlastník túto podmienku akceptoval.

(25) Spoločnosť Princess Cruises sa rozhodla pokračovať vo využívaní aspoň jednej z lodí vo Francúzskej Polynézii až do apríla 2006 a v súčasnosti rokuje s vládou Francúzskej Polynézie o novom predĺžení svojho pôsobenia v tejto oblasti.

(26) Vo svojich neskorších oznámeniach Francúzsko odhaduje, že výdavky zrealizované v regiónoch oprávnených na rozvojovú pomoc, ktoré vyprodukovali tieto dve lode, dosahujú 28,9 milióna EUR ročne, z ktorých je 78 %, t. j. 22,5 milióna EUR ročne, vo Francúzskej Polynézii. Celkové zrealizované výdavky, ktoré vyprodukoval nový spôsob využívania lodí vo Francúzskej Polynézii, by následne dosiahli 175,5 milióna EUR (pozri tabuľku).

Tabuľka

Odhad výdavkov súvisiacich s loďami *Pacific Princess* (predtým *R3*) a *Tahitian Princess* (predtým *R4*), realizovaných vo Francúzskej Polynézii

(v miliónoch EUR)

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

(27) Nakoniec Francúzsko súhlasí s pripomienkami, ktoré predložila spoločnosť ECP.

V. **HODNOTENIE**

Právny základ hodnotenia

(28) Článok 87 ods. 1 zmluvy vyhlasuje pomoc poskytnutú štátmi alebo prostredníctvom štátnych zdrojov určitým podnikom za nezlučiteľnú so spoločným trhom, ak narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže a ak ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi, pokiaľ sa na ňu nevzťahujú výnimky uvedené v článku 87 ods. 2 a 3 zmluvy.

(29) Pokiaľ ide o článok 87 ods. 3 zmluvy, Rada prijala smernicu 90/684/EHS z 21. decembra 1990 o štátnej pomoci pre lodiarstvo ([8]), v súlade s ktorou bola táto pomoc pôvodne oznámená a povolená. Na základe článku 4 ods. 7 uvedenej smernice sa na pomoc, ktorá bola udelená ako rozvojová pomoc rozvíjajúcemu sa štátu, nevzťahuje horná hranica pomoci, ktorá platí pre

([7]) Hoci sa tieto plavidlá v priebehu jedného roka neprevádzkovali, vykonávala sa ich údržba a podľa stanoviska Francúzska vyprodukovali približne 8,5 milióna EUR výdavkov, zrealizovaných vo Francúzskej Polynézii vo forme výdavkov na posádku (aj keď sa plavidlo neprevádzkuje, potrebuje posádku, ktorá vykonáva jeho údržbu), palivo, technickú údržbu, prístavné poplatky atď.

([8]) Ú. v. ES L 380, 31.12.1990, s. 27. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 94/73/ES (Ú. v. ES L 351, 31.12.1994, s. 10).

prevádzkovú pomoc. Na posúdenie zlučiteľnosti rozvojovej pomoci so spoločným trhom Komisia:

— preskúma, či sa na plánovanú pomoc vzťahuje Dohovor šiestej pracovnej skupiny OECD o výklade článkov 6 až 8 Dohody OECD o vývozných úveroch na lode,

— preskúma konkrétnu „rozvojovú“ zložku plánovanej pomoci ([9]).

(30) Na povolenie pomoci teda Komisia skúmala jej „rozvojovú“ zložku. Vo svojom rozhodnutí 1999/719/ES, ktorým pomoc povolila, uvádza:

„Je zrejmé, že ak sa tieto lode nebudú prevádzkovať vo Francúzskej Polynézii, nebudú prinášať žiadny hospodársky rozvoj tomuto územiu. Preto je nevyhnutné, aby bola pomoc viazaná na podmienku, že sa tieto plavidlá budú prevádzkovať vo Francúzskej Polynézii. Francúzsko sa zaviazalo, že sa budú prevádzkovať výlučne na tomto území aspoň päť rokov. Komisia rozhodla, že schválenie pomoci podmieni touto podmienkou, aby nedošlo k spochybneniu, rozvojového` obsahu projektu.“

(31) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania z roku 2003 poznamenala, že Francúzsko pripustilo, že jedna z lodí, *Pacific Princess*, predtým *R3*, sa trvalo prevádzkuje mimo Francúzskej Polynézie a že druhá loď, *Tahitian Princess*, predtým *R4*, aj keď kotví v Papeete, hlavnom meste Francúzskej Polynézie, sa takisto príležitostne prevádzkuje v oblastiach, ktoré nie sú súčasťou Francúzskej Polynézie.

(32) Na základe tejto pripomienky a vzhľadom na jasné podmienky, ktoré Komisia vo svojom rozhodnutí 1999/719/ES stanovila, ako aj na skutočnosť, že obidve lode sa aspoň čiastočne využívali mimo Francúzskej Polynézie, Komisia usúdila, že podmienka stanovená v rozhodnutí z roku 1999 sa už nedodržiava, na základe čoho dospela k podozreniu, že mohlo dôjsť k zneužitiu štátnej pomoci.

(33) Pravidlá týkajúce sa zneužívania štátnej pomoci sú uvedené v článku 16 nariadenia (ES) č. 659/1999. Sám tento článok odkazuje na bežné pravidlá týkajúce sa konania vo veci formálneho zisťovania a konania, ktoré sa vzťahujú na protiprávnu pomoc.

(34) V dôsledku toho sa toto hodnotenie zameria na otázku, či pomoc môže byť zlučiteľná so spoločným trhom na základe rozhodnutia 1999/719/ES a pravidiel týkajúcich sa rozvojovej pomoci, ktoré sú obsiahnuté v pravidlách o štátnej pomoci upravujúcich lodiarstvo.

Posúdenie zlučiteľnosti pomoci

(35) Komisia v prvom rade poznamenáva, že je preukázané, že sa tieto lode nevyužívali v súlade s rozhodnutím 1999/719/ES.

(36) Komisia teda preskúma otázku zistenia, či predsa možno považovať pomoc udelenú v roku 1999 za zlučiteľnú so spoločným trhom v súvislosti s novými skutočnosťami, ktoré boli zistené v rámci tohto vyšetrovania, a na základe pôvodného cieľa spomenutej pomoci, ktorým bol konkrétny ekonomický rozvojový účinok na Francúzsku Polynéziu.

(37) Dva základné aspekty, ktoré je potrebné hodnotiť, sú dôsledky teroristických útokov z 11. septembra 2001 a konkrétny ekonomický rozvojový účinok na Francúzsku Polynéziu.

Dôsledky 11. septembra 2001

(38) Vo viacerých rozhodnutiach o štátnej pomoci ([10]) Komisia uznala, že teroristické útoky z 11. septembra 2001 je potrebné vo vzťahu k odvetviu okružných plavieb považovať za výnimočné okolnosti. Komisia preto považuje za prijateľný argument, ktorý vznieslo Francúzsko a spoločnosť ECP, podľa ktorého tieto udalosti vyvolali situáciu zapríčinenú vyššou mocou.

(39) Komisia v tomto prípade usudzuje, že teroristické útoky z 11. septembra 2001 mali dvojitý účinok.

(40) V prvom rade prispeli k bankrotu spoločnosti Renaissance Financial. Hoci spoločnosť Renaissance Financial mala finančné ťažkosti už pred 11. septembrom 2001, svojím účinkom na trh plavieb boli teroristické útoky rozhodujúce, pretože potenciálni investori stiahli celú svoju podporu spoločnosti. Vzhľadom na ťažkosti, ktoré pri hľadaní nového záujemcu o prevádzkovanie lodí vznikli, ako aj na zložité právne problémy, ktoré bolo potrebné vyriešiť medzi správcom spoločnosti Renaissance Financial, vlastníkmi, francúzskou vládou a novým prevádzkovateľom, bol na opätovné uvedenie lodí do prevádzky potrebný takmer jeden rok. V dôsledku toho možno skutočnosť, že sa lode neprevádzkovali takmer jeden rok, ako aj stratu rozvojového účinku, ktorá z toho

([9]) Rovnaké ustanovenie sa nachádza v nariadení (ES) č. 1540/98, ktoré nahradilo smernicu 90/684/EHS, a v rámcových ustanoveniach Komisie o pomoci pre lodiarstvo (Ú. v. EÚ C 317, 30.12.2003, s. 11), ktoré sa uplatňujú od 1. januára 2004 po uplynutí účinnosti nariadenia (ES) č. 1540/98.

([10]) Vrátane rozhodnutia v prípade N 843/01 Meyer Werft Papenburg (Ú. v. ES C 238, 3.10.2002, s. 10).

pre Francúzsku Polynéziu vyplynula, dať do súvislosti so stavom zapríčineným vyššou mocou, ktorý vyvolali udalosti z 11. septembra 2001.

(41) Druhým dôsledkom 11. septembra 2001 bol jeho krátkodobý a strednodobý vplyv na plavebný priemysel na jednej strane tým, že nútil spoločnosti k znižovaniu cien, aby si zachovali klientelu, a na druhej strane tým, že do určitej miery odradil potenciálnych klientov od toho, aby cestovali lietadlom na dlhých trasách. Keďže sa Francúzska Polynézia nachádza ďaleko od Spojených štátov a Európy, prevádzkovanie výletných plavidiel sa tu z finančného hľadiska stalo náročnejším. Hoci tento vplyv už v súčasnosti pominul, prejavoval sa až do roku 2003.

(42) Na základe doteraz uvedených zistení Komisia zastáva názor, že obdobie, počas ktorého sa lode neprevádzkovali, ktoré možno pripísať okolnostiam súvisiacim s teroristickými útokmi, nie je potrebné kompenzovať, a teda ho možno odpočítať od rozvojového účinku, ktorý sa na zdôvodnenie pomoci vyžaduje.

Rozvojové účinky

(43) Komisia posúdila rozvojové účinky využívania plavidiel a porovnala ich s pôvodne plánovanými účinkami.

(44) Komisia súhlasí s požiadavkou Francúzska, podľa ktorej by sa rozvojové účinky obidvoch lodí mali posudzovať spoločne, keďže obe plavidlá boli predmetom spoločného posudzovania v rozhodnutí 1999/719/ES. Okrem toho z hľadiska rozvoja záleží na celkovom účinku, a nie na otázke zistenia, ktorému z týchto dvoch plavidiel ho možno pripísať.

(45) Komisia však nie je toho názoru, že je potrebné zohľadňovať rozvojové účinky vo všetkých regiónoch, ktoré môžu využívať rozvojovú pomoc vzhľadom na to, že pôvodné rozhodnutie sa týkalo len rozvojových účinkov vo Francúzskej Polynézii. Zohľadnenie účinkov v iných regiónoch alebo krajinách by viedlo k zmene pôvodne stanoveného cieľa pomoci.

(46) V pôvodnom rozhodnutí Komisia povolila pomoc na základe odhadovaných ročných výdavkov vo výške približne 44 miliónov EUR pre dve lode, teda 5 x 44 = 220 miliónov EUR na obdobie piatich rokov.

(47) Ak sa odpočíta čas stratený v dôsledku udalostí z 11. septembra (jeden rok), rozvojové účinky, ktoré by boli potrebné na dodržanie pôvodného rozhodnutia, by sa stanovili takto: 4 roky x 44 = 176 miliónov EUR. Výdavky, ktoré boli vynaložené vo Francúzskej Polynézii v súvislosti s prevádzkovaním plavidiel, ktoré v súčasnosti podľa výpočtov dosahujú 175,5 miliónov EUR, sa prakticky rovnajú tejto sume.

(48) Možno teda dospieť k záveru, že vzhľadom na situáciu zapríčinenú vyššou mocou, ktorú vyvolali útoky z 11. septembra, by lode počas ich súčasne známeho prevádzkovania v minulosti a v budúcnosti vyprodukovali podobný rozvojový účinok, aký bol pôvodne plánovaný.

(49) Komisia v dôsledku toho usudzuje, že je zaručený konkrétny rozvojový účinok pomoci, že podmienky povolenia pomoci sú teda splnené a že v dôsledku toho nedošlo k zneužitiu pomoci.

VI. **ZÁVER**

(50) Komisia konštatuje, že Francúzsko protiprávne zmenilo podmienky, ktoré sa vzťahujú na povolenú rozvojovú pomoc v prospech výstavby dvoch lodí, v rozpore s článkom 88 ods. 3 zmluvy. Vzhľadom na to, že rozvojové účinky pre Francúzsku Polynéziu so zreteľom na čas stratený z dôvodu vyššej moci sa rovnajú pôvodne plánovanému rozvojovému účinku, je však pomoc zlučiteľná so spoločným trhom, a najmä s pravidlami, ktoré upravujú rozvojovú pomoc pre sektor lodiarstva,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Štátna pomoc, ktorú Francúzsko poskytlo ako rozvojovú pomoc na výstavbu lodí Pacific Princess (predtým *R3)* a Tahitian Princess (predtým *R4)* vo forme daňových úľav, je zlučiteľná so spoločným trhom na základe článku 87 ods. 3 písm. e) zmluvy.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Francúzskej republike.

V Bruseli 20. júla 2005

Za Komisiu
Neelie KROES
členka Komisie