

**DECYZJA KOMISJI****z dnia 20 lipca 2005 r.****dotycząca pomocy państwa przyznanej przez Francję na rzecz dwóch liniowców pasażerskich dla rozwoju Polinezji Francuskiej**

(notyfikowana jako dokument nr C(2005) 2731)

**(Jedynie tekst w języku francuskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2006/219/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1540/98 w sprawie pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego <sup>(1)</sup>,po zaproszeniu zainteresowanych stron do przedstawienia swoich uwag zgodnie ze wspomnianymi artykułami <sup>(2)</sup> i po uwzględnieniu tych uwag,

a także mając na uwadze, co następuje:

**I. PROCEDURA**

- (1) Komisja zatwierdziła w swojej decyzji 1999/719/WE <sup>(3)</sup>, pomoc rozwojową przeznaczoną na budowę dwóch liniowców, R3 i R4. Pomoc tę zatwierdzono, pod warunkiem że obie jednostki będą wykorzystywane wyłącznie w Polinezji Francuskiej przez okres co najmniej pięciu lat.
- (2) Pismem z dnia 3 października 2002 r. Francja powiadomiła Komisję o udzieleniu przez władze francuskie zgody na eksploatację liniowców w pewnej mierze poza terytorium Polinezji Francuskiej.
- (3) Pismem z dnia 2 kwietnia 2003 r. Komisja poinformowała Francję o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 88 ust. 2 Traktatu w odniesieniu do tego środka pomocy.

- (4) Decyzja Komisji w sprawie wszczęcia postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* <sup>(4)</sup>. Komisja poprosiła zainteresowane strony o przesyłanie uwag dotyczących danej pomocy.
- (5) Komisja otrzymała uwagi jednej z zainteresowanych stron. Przekazała je z prośbą o ustosunkowanie się Francji, której władze odpowiedziały pismem z dnia 15 września 2003 r.
- (6) Komisja otrzymała ponadto od Francji odrębne pisma, datowane odpowiednio na 11. czerwca i 13. października 2003 r., 10 lutego, 24. marca i 3. czerwca 2004 r. oraz 10 maja 2005 r.

**II. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKA POMOCY**

- (7) Dwa niemalże identyczne liniowce pasażerskie R3 i R4, dostarczone odpowiednio w maju i we wrześniu 1999 r., zostały zbudowane w stoczni Chantiers de l'Atlantique z siedzibą we Francji. Spełniały one warunki udzielenia francuskiej pomocy rozwojowej, jako że miały posłużyć wsparciu rozwoju turystyki w Polinezji Francuskiej, a więc regionie objętym pomocą rozwojową zgodnie z zasadami OECD oraz Wspólnoty w odniesieniu do przemysłu stoczniowego.
- (8) Pierwotnymi właścicielami liniowców R3 i R4 byli francuscy inwestorzy prywatni. Skorzystali oni z prawa do ulgi finansowej z tytułu poczynionej w nie inwestycji, zgodnie z systemem pomocy fiskalnej na rzecz inwestycji we francuskich departamentach i terytoriach zamorskich wprowadzonym „ustawą Ponsa” <sup>(5)</sup>. W decyzji Komisji 1999/719/WE element pomocy oszacowano na 41,6 % wartości liniowców.
- (9) W ramach systemu pomocy opartego na ustawie Ponsa właściciele liniowców R3 i R4 zobowiązali się wydzierżawić je firmie Renaissance Financial na pięć lat po

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 202 z 18.7.1998, str. 1.<sup>(2)</sup> Dz.U. C 105 z 1.5.2003, str. 30.<sup>(3)</sup> Dz.U. L 292 z 13.11.1999, str. 23.<sup>(4)</sup> Patrz: przypis 2.<sup>(5)</sup> Francuska ustawa z dnia 11 lipca 1986 r. z późniejszymi zmianami, o inwestycjach produktywnych w departamentach i terytoriach zamorskich („Loi Pons”).

korzystnej cenie, a następnie po upływie tego okresu sprzedać je tejże firmie po cenie niższej od rynkowej.

- (10) Pomoc na rzecz armatora miała zatem zostać udzielona za pośrednictwem właścicieli, zarówno w rozliczeniu rocznym, jak i w formie jednorazowej korzyści po upływie pięcioletniego okresu użytkowania. W myśl decyzji 1999/719/WE pomoc zatwierdzono, pod warunkiem że – celem zapewnienia jej charakteru „rozwojowego” – obie jednostki miały być użytkowane wyłącznie w Polinezji Francuskiej przez okres co najmniej pięciu lat. Ten warunek dotyczący użytkowania liniowców wygasł odpowiednio w maju i we wrześniu 2004 r.
- (11) We wrześniu 2001 r. Renaissance Financial ogłosiła upadłość. W porozumieniu z właścicielami (francuskimi inwestorami prywatnymi) umowa o użytkowanie liniowców R3 i R4 pomiędzy Renaissance Financial a właścicielami została rozwiązana z końcem 2001 r.
- (12) Właściele jednostek musieli zatem znaleźć nowego armatora. Jediną ofertę przejęcia w użytkowanie dwóch statków złożyła firma P&O Princess Cruises (dalej zwana P&O PC). W rezultacie w sierpniu 2002 r. właściciele podpisali umowę z P&O PC opiewającą na trzyletni okres użytkowania jednostek, a następnie ich wykupienie przez P&O PC. P&O PC była wówczas samodzielną notowaną na giełdzie spółką, jednak w kwietniu 2004 r. została przejęta przez Carnival Corporation i podzielona na dwie spółki zależne: P&O Cruises i Princess Cruises.
- (13) Statek R3, ponownie ochrzczony jako *Pacific Princess*, użytkowany jest na całym obszarze Oceanu Spokojnego, obsługując także Australię i Alaskę. Z kolei liniowiec R4, ponownie ochrzczony jako *Tahitian Princess*, ma port macierzysty na Tahiti w Polinezji Francuskiej. Odbywa głównie rejsy pomiędzy wyspami Polinezji Francuskiej, czasem jednak wyrusza w inne regiony, jak na Wyspy Cooka i Samoa. Spółka Princess Cruises jest operatorem obu jednostek.
- (14) Bez względu na fakt, iż wbrew warunkom określonym w decyzji 1999/719/WE, wprowadzone zmiany prowadziły do użytkowania statków poza terytorium Polinezji Francuskiej, francuskie władze skarbowe zatwierdziły to rozwiązanie, utrzymując w mocy korzyści podatkowe udzielone na mocy ustawy Ponsa.
- (15) Na mocy art. 16 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE<sup>(6)</sup>, Komisja może w przypadkach pomocy świadczonej niezgodnie z przeznaczeniem wszcząć formalne postępowanie wyjaśniające. Komisja powiadomiła Francję o takiej możliwości pismem z dnia 18 października 2002 r., na które władze francuskie nie udzieliły odpowiedzi.
- (16) Zważywszy na jasno określone wymagania postawione przez Komisję w decyzji 1999/719/WE i na fakt

przynajmniej częściowego użytkowania każdego z omawianych statków poza terytorium Polinezji Francuskiej, Komisja uznała, w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania w tej sprawie, iż warunek określony w jej decyzji z 1999 r. nie jest już spełniony, co budzi podejrzenie, że pomoc państwa jest udzielana niezgodnie z przeznaczeniem.

### III. UWAGI ZGŁOSZONE PRZEZ ZAINTERESOWANE STRONY

- (17) Spółka akcyjna European Corporate Partners (ECP), będąca współwłaścicielem statku R3, przekazała swoje uwagi pismem z dnia 16 lipca 2003 r. Zdaniem ECP pomimo zmian w użytkowaniu statków wymogi dotyczące ich użytkowania pozostają spełnione. Przedsiębiorstwo Princess Cruises zobowiązało się do inwestycji lokalnych w wysokości 4 mln USD na rzecz rozwoju turystyki oraz zatrudnienia, na ile to możliwe, miejscowych pracowników. Łączne korzyści dla Polinezji Francuskiej wyniosłyby według ECP 30 mln EUR rocznie. ECP zadeklarowało również, że usługi Princess Cruises są kierowane do wyższego sektora rynku aniżeli w przypadku Renaissance Financial, co powinno się przyczynić do zwiększenia wydatków lokalnych. ECP utrzymuje ponadto, iż konieczne jest zastosowanie współczynnika 2,5 przy określaniu łącznych pozytywnych wpływów dla gospodarki Polinezji Francuskiej. Wreszcie, jeśli chodzi o rozwojowy charakter pomocy, ECP zwraca uwagę na fakt, iż również wydatki ponoszone poza terytorium Polinezji Francuskiej, w innych regionach objętych pomocą rozwojową, powinny być również uwzględnione w ocenie ogólnego wpływu statków na rozwój.
- (18) ECP uważa ponadto, że to na skutek działania siły wyższej (zamachów z 11 września 2001 r.) konieczna okazała się zmiana armatora oraz warunków użytkowania jednostek. Stwierdza również, że w myśl zasady proporcjonalności Komisja powinna dojść do wniosku, że rozwiązanie, do jakiego udało się dojść z [upadłą] P&O PC, było najlepszym możliwym w tak trudnych okolicznościach.

### IV. UWAGI FRANCJI

- (19) Francja stwierdza zasadniczo, iż warunki ustanowione w decyzji 1999/719/WE zostały zachowane również w nowej formie użytkowania statków, ponieważ wpływ na rozwój – szczególnie Polinezji Francuskiej, ale także innych regionów objętych pomocą rozwojową – jest zgodny z podstawowymi celami decyzji. Francja stwierdza jednocześnie, że bardzo istotne jest – pomimo różnych obecnie sposobów użytkowania statków – ocenianie ich w kontekście pomocy łącznie.

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 83 z 27.3.1999, str. 1. Rozporządzenie zmienione Aktem przystąpienia z 2003 r.

- (20) Francja uzasadnia ponadto zatwierdzenie zmian dokonanych w sposobie użytkowania statków następującymi argumentami:
- (21) Łączna liczba zawinięć do portów położonych w strefach objętych pomocą rozwojową pozostaje na tym samym poziomie w porównaniu do początkowo przewidywanej formy użytkowania.
- (22) Ogólne skutki w dziedzinie rozwoju Polinezji Francuskiej w nowej formie użytkowania nie różnią się znacząco od przewidywanych początkowo.
- (23) Utracone w ciągu rocznej przerwy w eksploatacji związanej z upadłością Renaissance Financial skutki dla rozwoju nie muszą być rekompensowane przedłużeniem warunków obowiązujących przy użytkowaniu statków, jako że upadłość była związana z działaniem siły wyższej (zamachy terrorystyczne z 11 września 2001 r.).
- (24) W celu częściowej rekompensaty czasu straconego w okresie nieużytkowania dwóch jednostek Francja postawiła wymóg przedłużenia okresów użytkowania obu statków, odpowiednio o cztery i o pięć miesięcy – aż do połowy 2005 r. Warunki te zostały zaakceptowane przez właściciela.
- (25) Princess Cruises podjęła decyzję o użytkowaniu przynajmniej jednego statku w Polinezji Francuskiej do kwietnia 2006 r., a obecnie prowadzi z władzami Polinezji Francuskiej rozmowy w celu dalszego przedłużenia jego obecności na jej terytorium.
- (26) W kolejnych pismach Francja stwierdza, że związane z oboma statkami wydatki ponoszone w regionach objętych pomocą rozwojową sięgają 28,9 mln EUR rocznie, z czego 78 % (tj. 22,5 mln EUR) w samej Polinezji Francuskiej. Ogólna wysokość wydatków lokalnych w samej Polinezji Francuskiej związanych z nową formą użytkowania statków wyniosłaby łącznie 175,5 mln EUR (patrz: tabela).

Tabela

**Szacunkowa wysokość wydatków ponoszonych w związku z użytkowaniem statków „Pacific Princess” (dawniej R3) i „Tahitian Princess” (dawniej R4) w Polinezji Francuskiej**

(mln EUR)

Armator	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Ogółem
Renaissance Financial	5,8	44	34,5						84,3
Właściciele <sup>(7)</sup>				8,5					8,5
Princess Cruises				7,8	22,5	22,5	22,5	7,4	82,7
Ogółem									175,5

- (27) Ponadto Francja w całej rozciągłości potwierdza uwagi zgłoszone przez spółkę ECP.

## V. OCENA

### Podstawa prawna oceny

- (28) W myśl art. 87 ust. 1 Traktatu wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji

poprzez sprzykanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi – z wyjątkiem przypadków spełniających warunki odstępstw określonych w art. 87 ust. 2 lub 3 Traktatu.

- (29) Jeśli chodzi o art. 87 ust. 3 Traktatu Rada przyjęła dyrektywę 90/684/EWG z dnia 21 grudnia 1990 r. w sprawie pomocy dla przemysłu stoczniowego<sup>(8)</sup>, zgodnie z którą przedmiotowa pomoc została wstępnie zgłoszona i zatwierdzona. Na mocy art. 4 ust. 7 wspomnianej dyrektywy pomoc udzielona krajowi rozwijającemu się jako pomoc rozwojowa nie podlega ograniczeniu pułapem stosowanym wobec pomocy

<sup>(7)</sup> Jakkolwiek nieużywane przez rok, statki były utrzymywane, co według Francji wiązało się z poniesionymi w Polinezji Francuskiej lokalnymi wydatkami w wysokości 8,5 mln EUR – w postaci wynagrodzeń dla załogi (nawet pozostający w porcie statek wymaga załogi w celu utrzymania w odpowiednim stanie), kosztów paliwa, konserwacji urządzeń, opłat portowych itp.

<sup>(8)</sup> Dz.U. L 380 z 31.12.1990, str. 27. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 94/73/WE (Dz.U. L 351 z 31.12.1994, str. 10).

operacyjnej. W celu właściwej oceny zgodności pomocy rozwojowej ze wspólnym rynkiem Komisja:

- bada, czy przewidywana forma pomocy jest objęta porozumieniem Grupy Roboczej OECD nr 6 dotyczącym wykładni art. 6-8 porozumienia OECD w sprawie kredytów eksportowych dla statków,
- ocenia „rozwojowy” charakter przewidywanej formy pomocy <sup>(9)</sup>.

(30) Celem zatwierdzenia pomocy Komisja zbadała zatem jej „rozwojowy” charakter. Następnie w decyzji 1999/719/WE zatwierdzającej pomoc stwierdziła:

*„Oczywiste jest, że statki eksploatowane poza Polinezję Francuską nie wpłyną w żaden sposób na rozwój ekonomiczny tego terytorium. Co za tym idzie, istotne jest, aby pomoc była udzielona, pod warunkiem że oba statki będą użytkowane w Polinezji Francuskiej. Francja zobowiązała się, że statki będą eksploatowane wyłącznie w obrębie tego terytorium zamorskiego przynajmniej przez pięć lat. Komisja postanowiła obwarować udzielenie pomocy tym warunkiem, aby rozwojowy charakter pomocy nie był zagrożony.”.*

(31) Komisja uznała w 2003 r., w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego w tej sprawie, że Francja dopuściła do stałego użytkowania jednego ze statków (a mianowicie *Pacific Princess*, dawniej R3) poza terytorium Polinezji Francuskiej oraz do tego, że drugi statek: *Tahitian Princess*, dawniej R4, z portem macierzystym w Papeete, stolicy Polinezji Francuskiej, był eksploatowany w rejonach leżących poza jej terytorium.

(32) Zważywszy na powyższe spostrzeżenie, jak i na jasno określone wymagania stawiane przez Komisję w decyzji 1999/719/WE oraz na fakt przynajmniej częściowego użytkowania każdego z omawianych statków poza terytorium Polinezji Francuskiej, Komisja uznała, iż warunek postawiony w jej decyzji z 1999 r. nie jest już spełniony, co budzi podejrzenie, że pomoc państwa jest udzielana niezgodnie z przeznaczeniem.

(33) Przepisy właściwe w przypadku wykorzystania pomocy niezgodnie z przeznaczeniem określa art. 16 rozporządzenia (WE) nr 659/1999. Wspomniany artykuł odnosi się do zasad ogólnych dotyczących formalnego postępowania wyjaśniającego oraz procedur stosowanych w odniesieniu do nieuprawnionej pomocy.

(34) Stąd też niniejsza ocena opiera się w głównej mierze na kwestii, czy pomoc może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem na podstawie decyzji 1999/719/WE

oraz przepisów właściwych dla pomocy rozwojowej zawartych w regulacjach prawnych w sprawie pomocy państwa w sektorze stoczniowym.

### Ocena zgodności pomocy

(35) W pierwszym rzędzie Komisja zauważa, że stwierdzono użytkowanie liniowców niezgodne z warunkami decyzji 1999/719/WE.

(36) Komisja zbada zatem, czy przyznaną w 1999 r. pomoc można mimo to uznać za zgodną ze wspólnym rynkiem w świetle nowych faktów ustalonych w trakcie trwającego postępowania i na podstawie zamierzonego wstępnie celu omawianej pomocy, to jest w szczególności korzyści dla rozwoju gospodarczego Polinezji Francuskiej.

(37) Dwa podstawowe aspekty, które wymagają uwzględnienia, to skutki zamachów terrorystycznych z 11 września 2001 r. oraz szczególne skutki dla rozwoju gospodarczego Polinezji Francuskiej.

### Konsekwencje wydarzeń z 11 września 2001 r.

(38) W wielu już decyzjach w sprawie pomocy państwa <sup>(10)</sup> Komisja uznawała, iż skutki zamachów terrorystycznych z 11 września 2001 r. wiązały się z okolicznościami wyjątkowymi w sektorze statków wycieczkowych. Komisja stwierdza zatem, iż zasadne jest powołanie się przez Francję i przez ECP na argument, że w związku z tymi wydarzeniami zaistniała siła wyższa.

(39) Według Komisji skutki zamachów terrorystycznych z 11 września 2001 r. miały dwojaki charakter.

(40) Po pierwsze, przyczyniły się one do upadłości Renaissance Financial. Mimo że Renaissance Financial już przed 11 września 2001 r. borykała się z trudnościami finansowymi, dopiero zamachy terrorystyczne okazały się mieć decydujące znaczenie, ponieważ w ich konsekwencji potencjalni inwestorzy wycofali swe wsparcie dla spółki. Zważywszy na trudności ze znalezieniem nowego armatora, jak również skomplikowaną sytuację prawną, wymagającą rozstrzygnięć pomiędzy syndykiem Renaissance Financial, jej właścicielami, władzami francuskimi i nowym armatorem, upłynął niemal rok, zanim pierwszy liniowiec został przywrócony do eksploatacji. W konsekwencji straty związane z przerwą w użytkowaniu obu statków przez niemal rok oraz brak

<sup>(9)</sup> Tożsame przepisy zawiera rozporządzenie (WE) nr 1540/98, zastępujące dyrektywę 90/684/EWG oraz ramy prawne dotyczące pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego (Dz.U. C 317 z 30.12.2003, str. 11), mające zastosowanie od dnia 1 stycznia 2004 r., to jest od wygaśnięcia rozporządzenia (WE) nr 1540/98.

<sup>(10)</sup> W szczególności: decyzja N 843/01 w sprawie Meyer Werft Papenburg (Dz.U. C 238 z 3.10.2002, str. 10).

przez ten okres korzyści związanych z rozwojem w Polinezji Francuskiej mogą być uznane za spowodowane siłą wyższą, jaka wystąpiła w związku z zamachami terrorystycznymi z 11 września 2001 r.

- (41) Wydarzenia z 11 września 2001 r. wywarły następnie krótko- i długoterminowe skutki na morski przemysł turystyczno-wycieczkowy, z jednej strony zmuszając przedsiębiorstwa do obniżenia cen w celu utrzymania klientów, z drugiej zaś zniechęcając potencjalnych klientów do podróżowania samolotami na znaczne odległości. Polinezja Francuska z racji umiejscowienia w znacznej odległości od Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej jak i od Europy stała się obszarem z ekonomicznego punktu widzenia trudniejszym dla celów użytkowania statków wycieczkowych. O ile obecnie zjawisko to należy do przeszłości, obserwowane było jeszcze do 2003 r.
- (42) Komisja uznaje w świetle powyższych spostrzeżeń, że okres przerwy w użytkowaniu statków, jako wynikły z okoliczności spowodowanych przez zamachy terrorystyczne, nie musi być rekompensowany, a więc może być odliczony od wymaganego dla uzasadnienia pomocy okresu wywierania pozytywnych skutków w dziedzinie rozwoju.

#### Skutki dla rozwoju

- (43) Komisja oszacowała wpływ użytkowania obu jednostek na rozwój oraz porównała je ze wstępnie planowanymi skutkami.
- (44) Komisja przychyliła się do wniosku Francji, aby korzyści dla rozwoju płynące z użytkowania obu statków oceniać łącznie, jako że oba stanowiły przedmiot łącznej oceny w decyzji 1999/719/WE. Ponadto w kontekście rozwoju istotny jest skutek końcowy, nie zaś kwestia rozstrzygnięcia, który ze statków się do tego przyczynił.
- (45) Tym niemniej Komisja nie zgadza się, by należało uwzględniać skutki rozwojowe występujące we wszystkich regionach upoważnionych do otrzymywania pomocy rozwojowej, zważywszy na fakt, iż wstępna decyzja odnosiła się wyłącznie do rozwoju Polinezji Francuskiej. Samo uwzględnienie skutków obserwowanych w innych regionach lub krajach równałoby się zmianie początkowo wyznaczonego celu przyznania pomocy.
- (46) W pierwotnej decyzji Komisja oparła swoją zgodę na udzielenie pomocy na szacunkach łącznych rocznych

wydatków związanych z obiema jednostkami na poziomie 44 mln EUR, co oznaczałoby  $5 \times 44 = 220$  mln EUR w ciągu pięciu lat.

- (47) Po odliczeniu trwającej rok przerwy w użytkowaniu, spowodowanej wydarzeniami z 11 września, skutki dla rozwoju, wymagane zgodnie z pierwotną decyzją, wyglądałyby następująco: 4 lata po 44 = 176 mln EUR. Ogólna wysokość wydatków lokalnych w samej Polinezji Francuskiej, związanych z nową formą użytkowania statków w kwocie 175,5 mln EUR, praktycznie równa się tej kwocie.
- (48) Zważywszy zatem na fakt wystąpienia siły wyższej wywołanej przez zamachy z 11 września można uznać, że dwa statki przyniosły w trakcie dotychczasowego i obecnie planowanego użytkowania skutki dla rozwoju zbliżone do pierwotnie zamierzonych.
- (49) Komisja uznaje zatem, że szczególnie wymóg skutków rozwojowych pomocy jest spełniony, że warunki udzielenia pomocy zostały tym samym wypełnione i że przedmiotowej pomocy nie udzielono w sposób nieprzezwidywalny.

#### VI. WNIOSKI

- (50) Komisja stwierdza, że Francja dopuściła się niedozwolonej zmiany warunków udzielania pomocy rozwojowej na rzecz budowy dwóch liniowców pasażerskich z naruszeniem art. 88 ust. 3 Traktatu. Tym niemniej, zważywszy na fakt, iż skutki dla rozwoju Polinezji Francuskiej, z wyłączeniem okresu przerwy wywołanej działaniem siły wyższej, są równoważne z pierwotnie zamierzonymi, pomoc należy uznać za zgodną ze wspólnym rynkiem, a w szczególności z przepisami w sprawie pomocy rozwojowej w sektorze stoczniowym,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Pomoc państwa w formie ulg podatkowych udzielona w charakterze pomocy rozwojowej przez Francję, służąca zbudowaniu dwóch liniowców pasażerskich *Pacific Princess* (dawniej R3) i *Tahitian Princess* (dawniej R4) jest zgodna ze wspólnym rynkiem w rozumieniu art. 87 ust. 3 lit. e) Traktatu.

#### Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 lipca 2005 r.

W imieniu Komisji  
Neelie KROES  
Członek Komisji