SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS JEAN MISCHO
vom 11. Juni 2002 [1]

1. Die Französische Republik begehrt die Nichtigerklärung der Entscheidung 2001/882/EG der Kommission vom 25. Juli 2001 über die staatliche Beihilfe in Form einer Entwicklungshilfe Frankreichs für das Passagierschiff Le Levant der Werft Alstom Leroux Naval für Saint-Pierre und Miquelon [2] (im Folgenden: angefochtene Entscheidung).

I — Rechtlicher Rahmen

2. Artikel 4 Absatz 7 der Richtlinie 90/684/EWG des Rates vom 21. Dezember 1990 über Beihilfen für den Schiffbau [3] bestimmt:

„Beihilfen für den Schiffbau oder den Schiffsumbau, die einem Entwicklungsland als Entwicklungshilfe gewährt werden, unterliegen nicht der Beihilfehöchstgrenze. Sie dürfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar gelten, sofern sie den Bedingungen entsprechen, die zu diesem Zweck von der Arbeitsgruppe 6 der OECD in ihrer Vereinbarung über die Auslegung der Artikel 6 bis 8 der im Vorstehenden Absatz 6 genannten OECD-Vereinbarung oder in einem späteren Zusatz oder einer Berichtigung zu dieser Vereinbarung festgelegt worden sind.

Die einzelnen Beihilfevorhaben dieser Art müssen der Kommission zuvor mitgeteilt werden. Die Kommission prüft, welches besondere Entwicklungsziel mit der geplanten Beihilfe verfolgt wird und ob sie in den Anwendungsbereich der in Unterabsatz 1 genannten Vereinbarung fällt."

II — Die angefochtene Entscheidung

3. Die angefochtene Entscheidung, die in ihrer Begründung den Sachverhalt der vorliegenden Rechtssache wiedergibt, stellt

1 — Originalsprache: Französisch.
2 — ABL. L 327, S. 37.
3 — ABL. L 380, S. 27.

sich in den Grundzügen folgendermaßen dar:

„Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften

...

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. Das Verfahren

1. Die Kommission erfuhr Ende 1998 in einem in Lloyds List erschienenen Artikel, dass das in Frankreich von der Werft Alstom Leroux Naval zu einem Vertragpreis von 228,55 Mio. FRF gebaute Passagierschiff ‚Le Levant' durch Steuerermäßigungen zugunsten der am Schiffbau beteiligten Investoren finanziert worden war. Die Beihilfe war der Kommission nicht mitgeteilt worden. Im Anschluss an Informationsersuchen der Kommission übermittelte Frankreich mit Schreiben vom 12. Mai 1999 Auskünfte über das Vorhaben. Die Kommission stellte in ihrem Schreiben vom 4. Juni 1999 weitere Fragen, die ihr von Frankreich mit Schreiben vom 19. August 1999 beantwortet wurden. Frankreich übermittelte seine Bemerkungen mit Schreiben vom 12. Januar und 14. Juni 2000 und kommentierte die im Rahmen des Verfahrens von den gesetzlichen Vertretern der Compagnie des Iles du Levant (nachstehend ‚CIL') gemachten Bemerkungen. Die Kommission stellte nochmals mit Schreiben vom 26. Februar 2001 Fragen, auf die sie von Frankreich mit Schreiben vom 30. April und 11. Juni 2001 eine Antwort erhielt.

2. Mit Schreiben... vom 2. Dezember 1999 teilte die Kommission den französischen Behörden mit, dass sie das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag eröffnen würde.

3. Die diesbezügliche Entscheidung der Kommission wurde im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften [vom 5. Februar 2000] veröffentlicht[4]. Gleichzeitig forderte die Kommission alle Beteiligten zur Stellungnahme auf.

...

II. Ausführliche Beschreibung der Beihilfe

5. Die Beihilfe wurde 1996 anlässlich des Erwerbs des Passagierschiffs ‚Le Levant' durch eine Gruppe von Privat-

4 — ABL. C 33, S. 6.

investoren, die sich zu diesem Zweck zusammengeschlossen hatte, auf Initiative der [Gesellschaft X] gewährt. Das Schiff wurde anschließend an CIL vermietet. CIL ist eine Tochtergesellschaft der in Wallis und Futuna eingetragenen französischen Compagnie des Iles du Ponant. Die Investoren durften ihre Investitionskosten [im geschätzten Gesamtwert von 78 Millionen FRF] von ihrem steuerbaren Einkommen absetzen. Aufgrund dieser Steuerermäßigungen konnte CIL das Schiff zu günstigen Bedingungen betreiben. Die Investoren müssen ihre Schiffsanteile nach fünf Jahren, d. h. Anfang 2004, an die [Gesellschaft X] verkaufen. CIL muss ihrerseits diese Anteile von der [Gesellschaft X] zu einem Preis erwerben, der dem Wert der Beihilfe Rechnung trägt. Die Beihilfe wurde von der Auflage abhängig gemacht, dass CIL das Schiff mindestens fünf Jahre lang insbesondere auf der Strecke von und nach Saint-Pierre und Miquelon an 160 Tagen im Jahr betreibt.

...

V. Würdigung der Beihilfe

16. Die Beihilfe muss gemäß Artikel 4 Absatz 7 der Richtlinie [90/684] gewürdigt werden, da es sich um eine 1996 als Entwicklungshilfe gewährte Schiffbaubeihilfe aufgrund einer 1992 genehmigten Beihilferegelung (Gesetz Pons) handelt.

17. Gemäß Artikel 4 Absatz 7 [der Richtlinie 90/684] dürfen Beihilfen für den Schiffbau, die einem Entwicklungsland als Entwicklungshilfe gewährt werden, als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar gelten, sofern sie den Bedingungen entsprechen, die zu diesem Zweck von der Arbeitsgruppe 6 der OECD in ihrer Vereinbarung über die Auslegung der Artikel 6 bis 8 der OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe oder in einem späteren Zusatz oder einer Berichtigung zu dieser Vereinbarung festgelegt worden sind (nachstehend die ‚OECD-Kriterien'). Die Kommission muss die Entwicklungskomponente der geplanten Beihilfe prüfen und sich vergewissern, dass sie in den Anwendungsbereich der vorerwähnten Vereinbarung fällt.

...

21. Die Kommission erklärte anlässlich der Eröffnung des Verfahrens nach Artikel 88 Absatz 2, dass das Vorhaben aus folgenden Gründen die OECD-Kriterien [u. a. in Bezug auf die Flagge des Schiffes, den Wohnsitz seines Eigentümers, die öffentlich-rechtliche Natur der Beihilfe und ihre Intensität] erfüllt:

...

22. Das Entwicklungskriterium wird jedoch nicht erfüllt. Die von den französischen Behörden veranschlagten wirtschaftlichen Auswirkungen stützen sich vor allem auf die Hypothese, dass das Schiff 50 Mal in der Saison (an 160 Tagen zwischen Ende Mai und Anfang Oktober, wenn Kreuzfahrten in diesem Gebiet aufgrund der klimatischen Verhältnisse möglich sind) anlegt ...

23. Die Realität sieht aber ganz anders aus. Nach Informationen der französischen Behörden in einem Schreiben vom 30. April 2001 sahen 1999 nur neun Kreuzfahrten und elf im Jahre 2000 St-Pierre und Miquelon in ihrem Programm vor (als Ausgangspunkt oder Ziel der Kreuzfahrt). Da diese Kreuzfahrten entweder in St-Pierre begannen oder dort endeten, hat das Schiff also 1999 und 2000 insgesamt nur elf Mal im Hafen von St-Pierre angelegt, während die französischen Behörden für diese beiden Jahre ursprünglich 100 Zwischenstationen vorgesehen hatten.

24. Demselben Schreiben der französischen Behörden ist zu entnehmen, dass für 2001 18 Kreuzfahrten von oder nach St-Pierre vorgesehen sind, darunter fünf neuartige Mini-Kreuzfahrten. Das Schiff würde also im Jahr 2001 insgesamt 12 Mal im Hafen von St-Pierre anlegen statt 50 Mal, wie ursprünglich vorgesehen.

25. Anhand der Zahlen für die Jahre 1999 und 2000 ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass die Hypothesen, auf die sich die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen für St-Pierre und Miquelon stützten, falsch waren. Deswegen hat sie die voraussichtlichen wirtschaftlichen Auswirkungen anhand der französischen Zahlen und unter Berücksichtigung der weit geringeren Zahl an Zwischenstationen neu veranschlagt.

26. Die französischen Behörden hatten hinsichtlich der direkten wirtschaftlichen Auswirkungen für den Betrieb des Schiffes Ausgaben in Höhe von 10,8 Mio. FRF jährlich veranschlagt. Die Ausgaben der Passagiere werden auf 1,2 Mio. FRF jährlich geschätzt. In beiden Fällen beruhen die Berechnungen auf 50 Zwischenstationen jährlich. Doch belief sich die Zahl der Zwischenstationen 1999 und 2000 auf nur 5,5 jährlich, und für dieses Jahr sind 12 Zwischenstationen vorgesehen.

27. Angesichts der Art der in den Berechnungen vorgesehenen Einnahmen (Lebensmittel, Material, Hafengebühren usw.) ist anzunehmen, dass diese in einem Verhältnis zur Zahl der Zwi-

schenstationen stehen. Bei 50 Zwischenstationen wird allerdings mit Einnahmen von 12 Mio. FRF jährlich gerechnet. In der Annahme, dass die französischen Berechnungen hinsichtlich der Auswirkungen der Zwischenstationen des Schiffes richtig sind und unter Berücksichtigung der für 1999 und 2000 verbuchten Zwischenstationen beliefen sich die Einnahmen für die Inselgruppe auf 5,5 von 50 bzw. 11 % der ursprünglichen Schätzung. Für das Jahr 2001 würden sie 12 von 50 bzw. 24 % der ursprünglichen Schätzung betragen.

28. In den beiden vergangenen Jahren betrugen also die effektiven Einnahmen 11 % von 12 Mio. FRF, d. h. 1,32 Mio. FRF jährlich. Nach Angaben der französischen Behörden sind rund 760 Passagiere jährlich in St-Pierre eingeschifft oder ausgeschifft worden. Stützt man sich auf Einnahmen von 1,32 Mio. FRF, müssten pro Person 1 700 FRF ausgegeben werden, was angemessen erscheint, da die Schiffspassagiere wahrscheinlich auf den Inseln nicht mehr als eine Nacht vor oder nach der Kreuzfahrt verbringen.

29. Für 2001 können die Einnahmen auf 24 % von 12 Mio. FRF, also auf 2,88 Mio. FRF geschätzt werden. Für die beiden kommenden Jahre steht das Kreuzfahrtprogramm noch nicht fest. Hält man sich aber an die Einnahmen im Jahr 2001, so würden sich die Gesamteinnahmen von St-Pierre und Miquelon während eines Zeitraums von fünf Jahren von 1999 bis 2003 auf 1,32 + 1,32 + 3* (2,88) = 11,28 Mio. FRF belaufen. Mit insgesamt 78 Mio. FRF übersteigt die Beihilfe die wirtschaftlichen Auswirkungen für die Inselgruppe also um fast das Siebenfache.

30. Die französischen Behörden haben hinsichtlich der 55 direkten Arbeitsplätze bestätigt, dass vor allem Angehörige von St-Pierre und Miquelon eingestellt würden. Die einzige diesbezügliche Information besagt, dass vier ehemalige Fischer der Inselgruppe eine Ausbildung erhalten haben, um auf dem Schiff zu arbeiten. Daher ist anzunehmen, dass nicht viele Angehörige der Inselgruppe zur Besatzung gehören.

31. Die Behauptung, dass die Infrastrukturentwicklung und der etwaige Eintritt anderer Unternehmen in den Kreuzfahrmarkt der Inselgruppe zu weiteren indirekten Einnahmen führen könnten, wurde durch keine Zahlen belegt und kann es wahrscheinlich auch gar nicht. Im Übrigen hängen diese Aspekte nicht unmittelbar mit der Entwicklungskomponente des Vorhabens zusammen, noch betreffen sie das Problem der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe. Sie brauchen also bei der

Würdigung nicht berücksichtigt zu werden.

32. Die Kommission kann sich auch nicht auf das Argument der französischen Behörden einlassen, wonach ein längerer Zeitraum als fünf Jahre in Betracht gezogen werden müsste, da CIL nach Ablauf dieses Zeitraums keineswegs verpflichtet ist, das Schiff von und nach Saint Pierre und Miquelon weiter zu betreiben.

33. Die Kommission ist daher zu dem Schluss gelangt, dass der Entwicklungscharakter des Vorhabens nicht nachgewiesen werden konnte. Die angeblichen Auswirkungen auf die direkte Beschäftigung sind nicht nachgewiesen worden und beruhen nicht auf realistischen Annahmen. Im Übrigen sind die angeblichen direkten wirtschaftlichen Auswirkungen längst nicht so bedeutend wie die gewährte Beihilfe, was beweist, dass die Beihilfe in keinem Verhältnis zu dem erwarteten Ergebnis steht.

34. Die Kommission stellt fest, dass Frankreich die Beihilfe in Zuwiderhandlung gegen Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag rechtswidrig durchgeführt hat. Die Beihilfe steht mit der Schiffbau-Richtlinie nicht in Einklang und ist folglich mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar. Deswegen müssen zuzüglich die Zinsen zurückgezahlt werden.

...

hat folgende Entscheidung erlassen:

Artikel 1

Die staatliche Beihilfe, die Frankreich in Form von Steuerermäßigungen als Entwicklungshilfe für das in der Werft Alstom Leroux Naval gebaute Schiff ‚Le Levant', das im französischen Gebiet Saint-Pierre und Miquelon betrieben werden soll, gewährt hat, ist keine echte Entwicklungshilfe im Sinne des Artikels 4 Absatz 7 der Richtlinie [90/684] und ist demnach mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

Artikel 2

(1) Frankreich ergreift alle notwendigen Maßnahmen, um die in Artikel 1 genannte rechtswidrig zur Verfügung gestellte Bei-

hilfe von den Investoren, die die unmittelbaren Empfänger der Beihilfe und gegenwärtigen Eigentümer des Passagierschiffes sind, zurückzufordern und alle weiteren Beihilfezahlungen einzustellen.

(2) Die Rückforderung der Beihilfe erfolgt unverzüglich nach den nationalen Verfahren, sofern diese die sofortige, tatsächliche Vollstreckung der Entscheidung ermöglichen. Die zurückzufordernde Beihilfe umfasst Zinsen von dem Zeitpunkt an, ab dem die rechtswidrige Beihilfe den Empfängern zur Verfügung stand, bis zu ihrer tatsächlichen Rückzahlung. Die Zinsen werden auf der Grundlage des für die Berechnung des Subventionsäquivalents der Regionalbeihilfen verwendeten Bezugssatzes berechnet.

...“

III — Die Klage

4. Mit am 8. Oktober 2001 eingereichter Klageschrift beantragt die Französische Republik, die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären und der Kommission die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

5. Die Kommission beantragt, die Klage als unbegründet abzuweisen und der Französischen Republik die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

IV — Würdigung

6. Die französische Regierung trägt einen einzigen Klagegrund vor, der die Würdigung des Entwicklungsziels der in Rede stehenden Beihilfe betrifft. Nach ihrer Ansicht konnte die Kommission die *Qualifizierung als Entwicklungshilfe* nur aufgrund von Sachverhaltsirrtümern, Rechtsfehlern und offensichtlichen Beurteilungsfehlern ausschließen, die zur Nichtigerklärung der angefochtenen Entscheidung führen müssten.

7. Die französische Regierung räumt ein, dass der Gerichtshof der Kommission auf diesem Gebiet ein Ermessen zuerkannt habe. Sie verweist hierzu auf das Urteil vom 5. Oktober 1994 in der Rechtssache C-400/92 [5], in dem der Gerichtshof in Randnummer 20 folgendes ausgeführt hat:

„Zum einen verleiht Artikel 4 Absatz 7 [der Richtlinie 90/684] der Kommission ein Ermessen, indem er vorsieht, dass die in Rede stehenden Beihilfen als mit dem Gemein-

5 — Deutschland/Kommission (Slg. 1994, I-4701).

samen Markt vereinbar gelten ‚dürfen', sofern sie den Bedingungen der genannten OECD-Vereinbarung entsprechen. Zum anderen hat die Kommission nach Artikel 4 Absatz 7 Unterabsatz 2 nicht nur zu prüfen, ob die Beihilfe mit den OECD-Kriterien vereinbar ist, sondern auch, welches besondere Entwicklungsziel mit ihr verfolgt wird."

8. Die französische Regierung meint allerdings, dass die Kommission die Grenzen dieses Ermessens überschritten habe. Zur Stützung ihres Klagegrundes trägt sie im Wesentlichen vier Argumente vor.

Zum ersten Argument

9. Die französische Regierung macht erstens geltend, dass die Ziele im Bereich der Schaffung von Arbeitsplätzen sehr wohl erreicht worden seien. Die Kommission sei zu Unrecht davon ausgegangen, dass nur vier ehemalige Fischer eine Ausbildung erhalten hätten, um auf dem Schiff zu arbeiten, und dass wohl nicht viele Angehörige der Inselgruppe zur Besatzung gehörten.

10. Nach Angaben der französischen Regierung wurden 17 Besatzungsmitglieder auf den Antillen und zwölf in St-Pierre und Miquelon eingestellt. Die ständige Personalstärke auf dem Schiff entspreche somit den Schätzungen (55 Arbeitsplätze). Statt der geplanten fünf Arbeitsplätze seien bei der Reederei elf Arbeitsplätze geschaffen worden.

11. Die Kommission trägt vor, dass die Behauptung der französischen Regierung, die Beschäftigungsziele seien sehr wohl erreicht worden, offensichtlich falsch sei, da sie in völligem Widerspruch zum Sachverhalt und zu den Gegebenheiten des vorliegenden Falles stehe.

12. Die Kommission verweist auf verschiedene Schreiben, die ihr die französischen Stellen als Antwort auf ihre einzelnen Informationsersuchen übermittelt hätten, und entnimmt ihnen folgende Einzelheiten:

— Die Besatzung der Le Levant bestehe aus 55 Mann, darunter zehn Offizieren, acht Matrosen und 37 Beschäftigten für die Hotel-, Restaurations- und Unterhaltungsleistungen;

— eine Voraussetzung für die Führung der Flagge sei im vorliegenden Fall, dass

der Kapitän, die Brückenoffiziere und die Maschinisten Franzosen sein müssten, wobei die Besatzung zu mindestens der Hälfte aus französischen Seeleuten bestehe;

— sofern die durch die Flagge begründete Verpflichtung zur Beschäftigung französischer Staatsangehöriger nicht sicherstellen könne, dass diese aus Saint Pierre stammten, habe sich der Reeder verpflichtet, Bewohnern von Saint Pierre den Vorzug zu geben, und beteilige sich deshalb an dem Plan zur Umschulung von Arbeitslosen aus dem Fischereisektor (vier Seeleute erhielten eine Ausbildung, um auf der Le Levant zu arbeiten);

— bei den elf bis zwölf an Land geschaffenen indirekten Arbeitsplätzen handele es sich um Teilzeitarbeitsplätze in den Bereichen Empfang und Transfer.

13. Die Kommission trägt vor, dass ihre Feststellung in Nummer 37 der Begründung der angefochtenen Entscheidung mit den von den französischen Behörden im Vorverfahren gemachten Angaben im Einklang stehe.

14. Die Angabe in der Klageschrift, dass zwölf Besatzungsmitglieder in Saint Pierre und Miquelon eingestellt worden seien, habe nicht zu den Informationen gehört, die die Kommission im Verwaltungsverfahren erhalten habe. Diese Umstände, die im Übrigen nicht durch Unterlagen zur Begründung der Klageschrift belegt seien, seien daher als neue Tatsachen anzusehen, auf die sich die französische Regierung somit vor dem Gerichtshof nicht berufen könne.

15. Ferner sei die Behauptung der französischen Regierung, dass 17 Besatzungsmitglieder von den Antillen eingestellt worden seien, ohne Bedeutung in einer Sache, in der als Entwicklungskomponente ständig allein die Entwicklung von Saint Pierre und Miquelon und nicht die eines anderen nach der Richtlinie 90/684 in Betracht kommenden Landes angegeben worden sei.

16. In ihrer Erwiderung räumt die französische Regierung ein, dass die Kommission nicht sofort über die Herkunft der Personen unterrichtet worden sei, die nach dem Schreiben der französischen Regierung vom 12. Mai 1999, das den Hinweis auf die Ausbildung von vier Hochseefischern enthalten habe, eingestellt worden seien.

17. Tatsächlich seien jedoch zwölf Besatzungsmitglieder in Saint Pierre und Miquelon eingestellt worden; das Verzeichnis

der Besatzungsmitglieder für 1999, 2000 und 2001 weise 14 Bewohner der Inselgruppe aus, zu denen elf bis zwölf Teilzeitarbeitsplätze an Land hinzugerechnet werden müssten.

18. Da die französische Regierung selbst einräumt, dass die Tatsachen, auf die sie ihr erstes Argument stützt, der Kommission im Vorverfahren nach Artikel 88 EG nicht mitgeteilt worden sind, bin ich der Ansicht, dass dieses Argument nicht berücksichtigt werden kann.

19. Wie der Gerichtshof nämlich in Randnummer 34 des Urteils vom 5. Oktober 2000 in der Rechtssache C-288/96 [6] ausgeführt hat, ist „[n]ach ständiger Rechtsprechung... die Rechtmäßigkeit einer Entscheidung im Bereich der staatlichen Beihilfen aufgrund der Informationen zu beurteilen, über die die Kommission bei deren Erlass verfügte“ [7].

20. Folglich kann sich ein Mitgliedstaat zur Anfechtung einer Kommissionsentscheidung im Bereich der staatlichen Beihilfen nicht auf Tatsachen berufen, die im Vorverfahren nach Artikel 88 EG [8] nicht vorgetragen wurden.

21. Die französische Regierung macht ferner geltend, dass die sich aus der angefochtenen Entscheidung ergebende Verpflichtung zur Rückforderung der mit dem gemeinsamen Markt für unvereinbar erklärten Beihilfen den Betrieb des Schiffes und den Fortbestand der örtlichen Arbeitsplätze in Frage stellen könne.

22. Hierzu genügt die Feststellung, dass sich das Vorbringen der französischen Regierung auf angebliche Schwierigkeiten bei der Rückforderung der Beihilfe bezieht. Machen solche Schwierigkeiten eine ordnungsgemäße Durchführung der Entscheidung absolut unmöglich, stellen sie ein Verteidigungsmittel dar, das ein Mitgliedstaat gegenüber einer von der Kommission gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG erhobenen Vertragsverletzungsklage anführen kann [9].

6 — Deutschland/Kommission (Slg. 2000, I-8237).

7 — Vgl. auch Urteile vom 10. Juli 1986 in der Rechtssache 234/84 (Belgien/Kommission, Slg. 1986, 2263, Randnr. 16) und vom 26. September 1996 in der Rechtssache C-241/94 (Frankreich/Kommission, Slg. 1996, I-4551, Randnr. 33).

8 — Urteil vom 14. September 1994 in den Rechtssachen C-278/92 bis C-280/92 (Spanien/Kommission, Slg. 1994, I-4103): „Da dieser Umstand nicht im Vorverfahren nach Artikel 93 EWG-Vertrag, sondern erstmals in der Klageschrift vorgetragen worden ist, kann sich das Königreich Spanien nicht auf ihn berufen“ (Randnr. 31).

9 — Urteile vom 4. April 1995 in der Rechtssache C-350/93 (Kommission/Italien, Slg. 1995, I-699, Randnr. 16), vom 27. Juni 2000 in der Rechtssache C-404/97 (Kommission/Portugal, Slg. 2000, I-4897, Randnr. 39) und vom 22. März 2001 in der Rechtssache C-261/99 (Kommission/Frankreich, Slg. 2001, I-2537, Randnr. 23).

23. Dagegen können diese Schwierigkeiten nicht die Gültigkeit einer Entscheidung über staatliche Beihilfen berühren, um die es in der vorliegenden Rechtssache geht. Eine Entscheidung ist nämlich nicht deshalb rechtswidrig, weil ihre Durchführung Schwierigkeiten bereiten könnte.

24. Ich bin daher der Ansicht, dass das erste Argument der französischen Regierung nicht durchgreift.

Zum zweiten Argument

25. Die französische Regierung beanstandet zweitens die Würdigung der wirtschaftlichen Auswirkungen durch die Kommission.

26. Die französische Regierung führt in der Klageschrift insbesondere aus, die Kommission habe die wirtschaftlichen Auswirkungen der Beihilfe für den Zeitraum 2001 bis 2003 nicht rechtsfehlerfrei in der Weise würdigen können, dass sie sie anhand einer Hochrechnung der für die Jahre 1999 und 2000 festgestellten Zahlen ermittelt habe, zumal die ersten beiden Haushaltsjahre durch technische Havarien des Schiffes belastet gewesen seien.

27. Die Kommission erwidert darauf in der Klagebeantwortung, dass diese Behauptung auf einer eindeutig fehlerhaften Auslegung der angefochtenen Entscheidung beruhe.

28. Die Kommission habe ihre Berechnungen nämlich nicht auf die Zahlen für die Jahre 1999 und 2000 gestützt, sondern auf die für 2001. Dazu erläutert sie:

„Unter Berücksichtigung der Berechnungen der französischen Behörden (die auf der Annahme beruhten, dass das Schiff 50 Mal in der Saison in Saint Pierre und Miquelon anlegt — vgl. Nr. 22) wird in der streitigen Entscheidung festgestellt, dass das Schiff 1999 und 2000 insgesamt nur elf Mal anlegte, während ursprünglich 100 Zwischenstationen veranschlagt waren (vgl. Nr. 23), und 2001 12 Mal anlegen soll (vgl. Nr. 24). Auf dieser Grundlage werden in der streitigen Entscheidung die effektiven Einnahmen für die beiden Jahre 1999 und 2000 auf 1,32 Mio. FRF jährlich (vgl. Nr.

28) und für 2001 auf 2,88 Mio. FRF veranschlagt. Im Anschluss daran heißt es in der streitigen Entscheidung:

‚29. Für 2001 können die Einnahmen auf 24 % von 12 Mio. FRF, also auf 2,88 Mio. FRF geschätzt werden. *Für die beiden kommenden Jahre* [die Jahre *2002 und 2003*] steht das Kreuzfahrtprogramm noch nicht fest. *Hält man sich aber an die Einnahmen im Jahr 2001*, so würden sich die Gesamteinnahmen von St-Pierre und Miquelon während eines Zeitraums von fünf Jahren von 1999 bis 2003 auf 1,32 + 1,32 + 3* (2,88) = 11,28 Mio. FRF belaufen. Mit insgesamt 78 Mio. FRF übersteigt die Beihilfe die wirtschaftlichen Auswirkungen für die Inselgruppe also um fast das Siebenfache.'" [10]

29. Aus Nummer 29 der Begründung der angefochtenen Entscheidung geht somit unbestreitbar hervor, dass die Kommission mangels Informationen über das Kreuzfahrtprogramm für die Jahre 2002 und 2003 für diese Jahre von den Zahlen für 2001 ausgegangen ist und nicht von der Zahl für die Jahre 1999 und 2000.

30. Ich teile daher den Standpunkt der Kommission, dass das Argument der französischen Regierung gegen die Hochrechnung sich auf eine unzutreffende Auslegung der angefochtenen Entscheidung gründet.

10 — Hervorhebung im Originaltext.

31. Die französische Regierung kommt im Übrigen in der Erwiderung nicht mehr auf die Rüge in Bezug auf die Hochrechnung zurück.

32. Demgegenüber weist sie dort darauf hin, dass nicht sie, sondern die Kommission die Zahl von 100 Zwischenstationen für die Jahre 1999 und 2000 genannt habe. Die französische Regierung habe in einem Schreiben vom 12. Mai 1999 an die Kommission lediglich von 50 Landberührungen gesprochen. Sie erläutert, dass jede Zwischenstation zwei Landberührungen umfasse, eine beim An- und eine beim Ablegen des Schiffes.

33. Nach Meinung der Kommission ist dieses Vorbringen unbegründet und jedenfalls unzulässig. Sie erklärt, dass die französischen Behörden in ihrem Schreiben vom 12. Mai 1999 bei den Betriebskosten des Schiffes „Kosten für die Zwischenstationen (50 Landberührungen)" in Höhe von 750 000 FRF angegeben hätten.

34. Zu der Behauptung der französischen Regierung in der Erwiderung, jede Zwischenstation umfasse zwei Landberührungen, trägt die Kommission vor, dass dies dem Begriff der Zwischenstation widerspreche der Definition dieses Begriffs in den Wörterbüchern für die französische Sprache. „Zwischenstation" und „Landberührung" seien Synonyme, so dass eine Zwischenstation eine Landberührung darstelle und nicht zwei.

35. Zudem habe die französische Regierung diese Definition zu keinem Zeitpunkt des Verfahrens, das zum Erlass der streitigen Entscheidung geführt habe, vorgetragen, obwohl die Kommission während der gesamten Untersuchung deutlich gemacht habe, welche Bedeutung sie der Zahl der Zwischenstationen beimesse. Die vorgeschlagene Definition sei daher unzulässig.

36. Meiner Ansicht nach ist, wie die Kommission zutreffend vorträgt, die Rüge der französischen Regierung, dass die in Nummer 23 der Begründung der angefochtenen Entscheidung genannte Zahl von 100 Zwischenstationen in den Jahren 1999 und 2000 falsch sei, unzulässig.

37. Diese Rüge wurde nämlich erstmals in der Erwiderung erhoben. Sie kann auch nicht als eine Weiterentwicklung der Rüge gegen die Hochrechnung angesehen werden, die die französische Regierung in der Klageschrift erhoben hatte. In der Klageschrift stellt die französische Regierung nämlich nicht die von der Kommission in Nummer 23 der Begründung der angefochtenen Entscheidung für die Jahre 1999 und 2000 zugrunde gelegte Zahl von Zwischenstationen in Frage — was sie aber wohl in der Erwiderung tut — sondern verweist lediglich — zu Unrecht, wie wir gerade gesehen haben — darauf, dass die Zahlen zu den wirtschaftlichen Auswirkungen 1999 und 2000 nicht als Grundlage für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen in den Jahren 2002 und 2003 dienen könnten.

38. Jedenfalls ist die Rüge in Bezug auf die Zahl der Zwischenstationen in den Jahren 1999 und 2000 unbegründet.

39. Mit dieser Rüge wirft die französische Regierung der Kommission im Wesentlichen vor, sie habe in der angefochtenen Entscheidung die Zahl der für die Jahre 1999 und 2000 vorgesehenen Zwischenstationen zu hoch angesetzt, da sie eine von der französischen Regierung in ihrem Schreiben vom 12. Mai 1999 übermittelte Zahl falsch ausgelegt habe.

40. In diesem Schreiben hatte die französische Regierung, wie gesagt, die Zahl von 50 geplanten „Landberührungen" (pro Jahr) genannt. Aus Nummer 23 der Begründung der angefochtenen Entscheidung ergibt sich, dass die Kommission diese 50 „Landberührungen" als gleichbedeutend mit 50 Zwischenstationen pro Jahr ausgelegt hat, d. h. mit 100 Zwischenstationen für die Jahre 1999 und 2000.

41. Das von der französischen Regierung in der Erwiderung vorgetragene Argument läuft darauf hinaus, dass die Kommission nicht von voraussichtlich 50, sondern von voraussichtlich nur 25 Zwischenstationen pro Jahr hätte ausgehen müssen, da jede Zwischenstation nach Ansicht der franzö-

sischen Regierung zwei Landberührungen umfasst.

42. Dazu genügt meiner Meinung nach die Feststellung, dass der Kommission kein Fehler unterlaufen ist als sie die 50 „Landberührungen", auf die sich die französische Regierung beruft, als 50 „Zwischenstationen" ausgelegt hat. Wie die Kommission zutreffend ausführt, lässt sich nämlich weder sprachlich noch in anderer Weise begründen, dass „Landberührung" nicht als Synonym für „Zwischenstation" anzusehen sei.

43. Hätte die französische Regierung gleichwohl die zumindest ungewöhnliche Auslegung zugrunde legen wollen, wonach jede Zwischenstation zwei Landberührungen umfasse, hätte sie dies der Kommission im Vorverfahren mitteilen müssen. Da sie dies nicht getan hat, kann sie der Kommission im vorliegenden Verfahren nicht vorwerfen, „Landberührung" als Synonym für „Zwischenstation" angesehen zu haben.

44. In ihrer Erwiderung weist die französische Regierung ferner darauf hin, dass die letzten verfügbaren Zahlen zeigten, dass sich die wirtschaftlichen Auswirkungen der Beihilfe 1999 auf 492 000 Euro, 2000 auf 349 000 Euro und 2001 auf 821 000 Euro belaufen hätten, also auf mehr als 1 600 000 Euro für die ersten drei Jahre des Betriebs des Schiffes.

45. Für die Kommission handelt es sich hierbei um Zahlen, die nach dem Erlass der angefochtenen Entscheidung genannt und damit unzulässig seien.

46. Jedenfalls bestreitet die Kommission die Entscheidungserheblichkeit der neuen Zahlen, die weder erläutert noch nachgewiesen seien. Die zuletzt vorgetragenen Zahlen über die angeblichen wirtschaftlichen Auswirkungen vertrügen sich kaum mit der Zahl der Kreuzfahrten in den ersten drei in Rede stehenden Jahren (1999 elf, 2000 neun und 2001 zwölf).

47. Die Kommission weist außerdem darauf hin, dass die Vorlage dieser Zahlen, insbesondere derjenigen für 2001 in der Erwiderung vom 31. Januar 2002 darauf hindeute, dass es möglich sei, über die Zahlen einen Monat nach Abschluss eines Haushaltsjahres zu verfügen. Was die Jahre 1999 und 2000 angehe, so habe die französische Regierung diese Informationen im Verwaltungsverfahren aber nicht übermittelt.

48. Hierzu ist meines Erachtens lediglich festzustellen, dass „die letzten verfügbaren Zahlen", die die französische Regierung in der Erwiderung erwähnt hat, der Kommission zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung nicht bekannt waren.

49. Mithin können sich diese Zahlen nicht auf die Rechtmäßigkeit der angefochtenen Entscheidung auswirken. Denn wie ich gerade festgestellt habe, ist diese Rechtmäßigkeit aufgrund der Informationen zu beurteilen, über die die Kommission zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung verfügte.

50. Im Rahmen des zweiten Arguments beruft sich die französische Regierung auch auf einen Anstieg des Tourismus und die mit dem Schiff Le Levant verbundenen Ausbildungsmöglichkeiten.

51. Ich bin allerdings der Ansicht, dass diese Hinweise nichts an den Feststellungen der Kommission in Nummer 31 der Begründung der angefochtenen Entscheidung ändern, wonach die indirekten wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Infrastrukturentwicklung und den etwaigen Eintritt anderer Unternehmen durch keine Zahlen belegt worden seien und diese Aspekte nicht mit der Entwicklungskomponente des betreffenden Vorhabens zusammenhingen.

52. Schließlich beruft sich die französische Regierung darauf, dass die Kommission ähnliche Vorhaben in einem überseeischen Gebiet nicht beanstandet habe, wie sich aus ihrer Entscheidung vom 30. März 1999 über das in Französisch-Polynesien betriebene Passagierschiff Renaissance ergebe.

53. Nach Ansicht der Kommission wirkt sich der Umstand, dass sie in der Vergangenheit andere gleichartige Vorhaben in überseeischen Gebieten gebilligt habe, nicht auf die streitige Beihilfe aus. Dies zeige lediglich, dass die Kommission derartigen Beihilfen nicht von vornherein ablehnend gegenüber stehe, sofern die Voraussetzungen nach Artikel 4 Absatz 7 der Richtlinie 90/684 erfüllt seien.

54. Insoweit genügt die Feststellung, dass die französische Regierung nicht konkret dargetan hat, dass es sich bei der Le Levant und bei der Renaissance um zwei gleichgelagerte Fälle handele, die von der Kommission unterschiedlich behandelt worden seien.

55. Aus den vorstehenden Erwägungen ergibt sich, dass das zweite Argument der französischen Regierung nicht durchgreift.

Zum dritten Argument

56. Die französische Regierung trägt in der Klageschrift drittens vor, es sei unzutreffend, dass bei den Schätzungen der wirtschaftlichen Auswirkungen davon ausgegangen worden sei, dass das betreffende Schiff 160 Tage pro Jahr im Gebiet Saint Pierre und Miquelon verbringe. Die entsprechende ursprüngliche Verpflichtung habe sich lediglich auf 130 Tage pro Jahr erstreckt. Dieses Ziel sei jedoch 2001 (135 Tage) übertroffen und 1999 (121 Tage) wie 2000 (119 Tage) fast erreicht worden.

57. Die Kommission trägt vor, dass diese Behauptung im Widerspruch zum Sachverhalt und zu den Zahlen des vorliegenden Falles stehe und auf einer fehlerhaften Auslegung der angefochtenen Entscheidung beruhe.

58. Die einzigen Angaben, die die französischen Behörden hierzu im Rahmen der mit der angefochtenen Entscheidung abgeschlossenen Untersuchung gemacht hätten, befänden sich in deren Schreiben vom 12. Mai 1999 und vom 14. Juni 2000, in denen ausdrücklich und ausschließlich von einem Betrieb an 160 Tagen pro Jahr die Rede sei.

59. Folglich weist nach Meinung der Kommission die von ihr in Nummer 22 der Begründung der angefochtenen Entscheidung getroffene Feststellung keinen Sachverhaltsirrtum auf.

60. Außerdem ergäben sich die Zahlen in der Klageschrift, denen zufolge das Schiff 1999 121 Tage, 2000 119 Tage und 2001 135 Tage in diesem Gebiet verbracht habe, keineswegs aus Informationen, die die Kommission im Verwaltungsverfahren erhalten habe. Diese angeführten Zahlen, die im Übrigen keineswegs belegt seien, stellten somit eine neue Tatsache dar, auf die sich die französische Regierung vor dem Gerichtshof nicht berufen könne.

61. Die französische Regierung räumt in der Erwiderung ein, dass die Zahl von 160 Tagen falsch und ein Schreibfehler sei, für den sie die Kommission und den Gerichtshof um Entschuldigung bitte. Tatsächlich gehe es um 120 bis 130 Tage, die dem Betriebszeitraum von Ende Mai bis Anfang Oktober entsprächen.

62. Die Kommission nimmt in der Gegenerwiderung zur Kenntnis, dass die französische Regierung einräume, auf 160 anstelle von 130 Tagen Bezug genommen zu haben.

Die Entschuldigung, dass es sich um einen Schreibfehler handele, weist sie hingegen zurück.

63. Hierzu ist lediglich festzustellen, dass die französische Regierung selbst einräumt, dass sie der Kommission einen Betrieb von 160 Tagen pro Jahr mitgeteilt hat.

64. Dass es sich bloß um einen Schreibfehler gehandelt hat, erscheint wenig wahrscheinlich, da dieselbe Zahl zwei Mal genannt wurde, nämlich in den Schreiben vom 12. Mai 1999 und vom 14. Juni 2000.

65. Im Übrigen heißt es — wie die Kommission bemerkt — in dem Schreiben vom 12. Mai 1999, dass „der Betrieb von Saint Pierre und Miquelon aus an etwa 160 Tagen pro Jahr zwischen Anfang Juni und *Ende Oktober* stattfinden wird“ [11]. Die fünf Monate zwischen Anfang Juni und Ende Oktober entsprechen gut und gerne einem Zeitraum von 160 Tagen.

66. Ich bin daher der Ansicht, dass die französische Regierung nicht dargetan hat, dass der Kommission ein Fehler unterlaufen ist, als sie in Nummer 22 der Begründung der angefochtenen Entscheidung von einer Zahl von 160 Tagen ausgegangen ist. Das dritte Argument greift somit nicht durch.

Zum vierten Argument

67. Die französische Regierung trägt viertens vor, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen, selbst wenn sie geringer seien als die Höhe der Beihilfe, auch im Zusammenhang mit der Inselgruppe, insbesondere ihrer Größe und ihrer wirtschaftlichen Möglichkeiten, zu beurteilen seien.

68. Die wirtschaftliche Lage habe sich durch den Niedergang der Fischerei und die Abschwächung der Investitionen im Bereich des Baugewerbes und der öffentlichen Aufträge verschlechtert. Die finanzielle Lage der Gebietskörperschaft Saint Pierre und Miquelon weise ernstliche Schwierigkeiten auf. In einem solchen Zusammenhang sei die streitige Beihilfe umso wichtiger.

69. Die französische Regierung stützt ihr Vorbringen darauf, dass nach der Untersuchung des Institut d'émission des départements d'outre-mer das Jahr 2000 ebenso wie das Vorjahr von den Problemen der Umstellung und der wirtschaftlichen Diversifikation beherrscht gewesen sei. Dies werde bestätigt durch die Liste im Anhang zum Beschluss über die Assoziation

11 — Hervorhebung vom Verfasser.

der überseeischen Länder und Gebiete (ÜLG) mit der Europäischen Gemeinschaft vom 27. November 2001 [12] sowie durch den Europäischen Entwicklungsfonds, die Saint Pierre und Miquelon unter die am wenigsten entwickelten ÜLG einreihen.

70. Die Kommission weist darauf hin, dass die in der angefochtenen Entscheidung enthaltene Prüfung den von den französischen Behörden gelieferten Daten zur Beschäftigung und zu den direkten wirtschaftlichen Auswirkungen des Betriebs des Schiffes Rechnung trage.

71. Im Übrigen habe sie in Nummer 29 der Begründung der angefochtenen Entscheidung über die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Bewohner der Inselgruppe berichtet; daraus ergebe sich ein Anteil von 1 735 FRF je Einwohner für den Fünfjahreszeitraum, d. h. ein jährlicher Durchschnittsbetrag von 347 FRF. Diese Zahl sei den Schätzungen der französischen Behörden gegenüberzustellen, die im Schreiben vom 27. April 2001 eine Zahl von etwa 300 FRF je Einwohner genannt hätten. Sie sei auch dem Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf von Saint Pierre und Miquelon gegenüber zu stellen, das sich auf 66 930 FRF belaufe, so dass die Inselgruppe zum ersten Viertel der „reichsten" Länder unter den in der Liste des Entwicklungsprogramms der Vereinten Nationen aufgeführten Ländern gehöre.

72. Die Kommission trägt vor, dass der von den französischen Behörden angeführte Bericht des Institut d'émission des départements d'outre-mer im Verwaltungsverfahren nicht erwähnt worden sei und ihre Würdigung der wirtschaftlichen Auswirkungen der Beihilfe jedenfalls nicht in Frage stellen könne. Sie zitiert andere Passagen aus diesem Bericht, die das von der französischen Regierung gezeichnete Bild differenzieren.

73. Was ist von diesem Argument der französischen Regierung zu halten?

74. Diese wirft der Kommission vor, sie habe bei der Würdigung der wirtschaftlichen Auswirkungen der Größe und den wirtschaftlichen Möglichkeiten der Inselgruppe nicht hinreichend Rechnung getragen.

75. Die französische Regierung erläutert allerdings im Einzelnen nicht, auf welche Weise, wenn die Kommission diesen Gesichtspunkten denn nicht Rechnung getragen hätte — was diese bestreitet —, sich dies auf die Würdigung der wirtschaftlichen Auswirkungen ausgewirkt hätte.

12 — ABL. L 314, S. 25.

76. Die französische Regierung beschreibt nämlich nur die ernstlichen Schwierigkeiten in wirtschaftlicher und finanzieller Hinsicht, denen die Gebietskörperschaft Saint Pierre und Miquelon gegenüber stehe.

77. Wie die Kommission zutreffend ausführt, reichen diese ernstlichen Schwierigkeiten aber nicht aus, um Beihilfen für den Schiffbau oder den Schiffsumbau als solche anzusehen, die „einem Entwicklungsland als Entwicklungshilfe" im Sinne von Artikel 4 Absatz 7 der Richtlinie 90/684 gewährt worden sind.

78. Es muss sich nämlich das fragliche Land nicht nur in einer Lage befinden, die der Entwicklung bedarf, sondern die betreffenden Beihilfen müssen auch tatsächlich zu dieser Entwicklung beitragen.

79. Die angefochtene Entscheidung ist aber damit begründet, dass dieser zweite Gesichtspunkt nicht erfüllt ist. Dies ergibt sich eindeutig aus Nummer 33 der Begründung, in der es wie folgt heißt:

„Die Kommission ist daher zu dem Schluss gelangt, dass der Entwicklungscharakter des Vorhabens nicht nachgewiesen werden konnte. Die angeblichen Auswirkungen auf die direkte Beschäftigung sind nicht nachgewiesen worden und beruhen nicht auf realistischen Annahmen. Im Übrigen sind die angeblichen direkten wirtschaftlichen Auswirkungen längst nicht so bedeutend wie die gewährte Beihilfe, was beweist, dass die Beihilfe in keinem Verhältnis zu dem erwarteten Ergebnis steht."

80. Daraus ergibt sich meines Erachtens, dass die französische Regierung mit dem bloßen Hinweis auf die wirtschaftlich und finanziell schwierige Lage von Saint Pierre und Miquelon noch nicht dargetan hat, dass die fragliche Beihilfe als „Entwicklungshilfe" im Sinne von Artikel 4 Absatz 7 der Richtlinie 90/684 einzustufen ist oder dass der Kommission, die sich darauf gestützt hat, dass die Beihilfe sich nicht wirklich auf die Entwicklung dieser Inselgruppe auswirkt, ein Beurteilungsfehler unterlaufen ist.

81. Das vierte Argument der französischen Regierung scheint mir daher ebenfalls nicht durchzugreifen.

V — Ergebnis

82. Aufgrund dieser Erwägungen schlage ich vor,

— die Klage abzuweisen;

— der Französischen Republik die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.