CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL J. MISCHO

van 11 juni 2002 [1]

1. De Franse Republiek verzoekt het Hof om nietigverklaring van beschikking 2001/882/EG van de Commissie van 25 juli 2001 betreffende door Frankrijk toegekende staatssteun in de vorm van ontwikkelingshulp ten behoeve van het passagiersschip „Le Levant" dat gebouwd is door Alstom Leroux Naval en in Saint-Pierre-en-Miquelon wordt geëxploiteerd [2] (hierna: „bestreden beschikking").

I — Het juridische kader

2. Artikel 4, lid 7, van richtlijn 90/684/EEG van de Raad van 21 december 1990 betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw [3], bepaalt het volgende:

„Steun voor scheepsbouw of -verbouwing die in de vorm van ontwikkelingshulp aan een ontwikkelingsland wordt verleend, is niet aan het plafond onderworpen. Deze steun kan als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd als hij in overeenstemming is met de bepalingen die OESO-werkgroep nr. 6 met het oog daarop heeft opgenomen in haar akkoord over de uitlegging van de artikelen 6, 7 en 8 van de in lid 6 genoemde OESO-overeenkomst, of met een later addendum bij of corrigendum op genoemde overeenkomst.

Elk afzonderlijk steunvoornemen van dien aard moet vooraf aan de Commissie worden medegedeeld. De Commissie gaat de bijzondere ontwikkelingscomponent van het steunvoornemen na en vergewist zich ervan dat deze steun onder de werkingssfeer van het in de eerste alinea genoemde akkoord valt."

II — De bestreden beschikking

3. De wezenlijke bestanddelen van de bestreden beschikking, in de punten van de motivering waarvan het feitelijke kader

1 — Oorspronkelijke taal: Frans.
2 — PB L 327, blz. 37.
3 — PB L 380, blz. 27.

van de onderhavige zaak wordt beschreven, zijn de volgende:

„De Commissie van de Europese Gemeenschappen,

[...]

Overwegende hetgeen volgt:

I. Procedure

1) Eind 1998 heeft de Commissie via een in Lloyds List verschenen artikel vernomen dat het passagiersschip ‚Le Levant', dat in Frankrijk door Alstom Leroux Naval was gebouwd tegen een contractprijs van 228,55 miljoen FRF, gefinancierd was met behulp van aan de investeerders toegekende belastingverminderingen. Deze steun was niet bij de Commissie aangemeld. In antwoord op de verzoeken om inlichtingen van de Commissie heeft Frankrijk bij brief van 12 mei 1999 inlichtingen over dit project verstrekt. De Commissie stelde bijkomende vragen bij brief van 4 juni 1999, waarop Frankrijk bij brief van 19 augustus 1999 heeft geantwoord. Frankrijk heeft bij brieven van 12 januari en 14 juni opmerkingen gemaakt, waarbij zij in deze laatste brief reageerde op opmerkingen van de wettelijke vertegenwoordigers van de Compagnie des Iles du Levant (hierna: ‚CIL') in het kader van de procedure. Bij brief van 26 februari 2001 heeft de Commissie bijkomende vragen gesteld, waarop Frankrijk heeft geantwoord bij schrijven van 30 april en 11 juni 2001.

2) Bij schrijven [...] van 2 december 1999 stelde de Commissie de Franse autoriteiten in kennis van haar beslissing om de procedure van artikel 88, lid 2, van het Verdrag in te leiden.

3) De beslissing van de Commissie om de procedure in te leiden werd bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* [van 5 februari 2000].[4] De Commissie heeft de belanghebbenden verzocht hun opmerkingen over de betrokken steun te maken.

[...]

II. Gedetailleerde beschrijving van de steun

5) De steun werd toegekend in 1996, bij de aankoop van het passagiersschip ‚Le

4 — PB C 33, blz. 6.

Levant' door een groep particuliere investeerders die op initiatief van de [vennootschap X] een gemeenschappelijke maritieme eigendom hebben gevormd. Vervolgens werd het schip verhuurd aan CIL, een dochteronderneming van de Compagnie française des Iles du Ponant, geregistreerd in Wallis-en-Futuna. De investeerders mochten hun investeringen aftrekken van hun belastbaar inkomen. Door deze belastingverminderingen [ten bedrage van een geraamde totale waarde van 78 miljoen FRF] kon CIL het schip tegen gunstige voorwaarden exploiteren. De investeerders hebben het recht en de verplichting hun aandelen na vijf jaar, d.w.z. begin 2004, aan [vennootschap X] te verkopen. CIL heeft harerzijds het recht en de verplichting deze aandelen van [vennootschap X] te kopen tegen een prijs waarin de waarde van de steun is doorberekend. De steun werd onderworpen aan de verplichting voor CIL om het schip gedurende minimum vijf jaar te exploiteren, hoofdzakelijk met vertrek en aankomst in Saint-Pierre-en-Miquelon, gedurende 160 dagen per jaar.

[...]

V. Beoordeling van de steun

16) De steun die voor het betrokken schip werd toegekend, moet worden getoetst aan artikel 4, lid 7, van [richtlijn 90/684], aangezien het gaat om met scheepsbouw verbonden steun die in 1996 werd toegekend als ontwikkelingshulp in het kader van een in 1992 goedgekeurde steunregeling (de wet-Pons).

17) Krachtens artikel 4, lid 7, van [richtlijn 90/684] kan steun die in de vorm van ontwikkelingshulp aan een ontwikkelingsland wordt verleend als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd als hij in overeenstemming is met de bepalingen die de OESO-werkgroep nr. 6 met het oog daarop heeft genomen in haar akkoord over de uitlegging van de artikelen 6, 7 en 8 van de overeenkomst inzake exportkredieten voor schepen, dan wel met een overeenkomst die de genoemde overeenkomst wijzigt of daarvoor in de plaats treedt (hierna ‚OESO-criteria' genoemd). De Commissie moet de ‚ontwikkelingscomponent' van het steunvoornemen nagaan en zich ervan vergewissen dat deze steun onder de werkingssfeer van bovengenoemde overeenkomst valt.

[...]

21) Zoals de Commissie bij de inleiding van de procedure van artikel 88, lid 2, heeft aangegeven, voldoet het project [...] aan de OESO-criteria [met betrekking tot met name de vlag waaronder het schip vaart, de vestigingsplaats van de eigenaar, het overheidskarakter en de intensiteit van de steun].

22) In dit geval is echter niet voldaan aan het ontwikkelingscriterium. De door Frankrijk gemaakte ramingen van de economische voordelen zijn gebaseerd op de veronderstelling dat het schip de haven van St-Pierre-en-Miquelon 50 maal per seizoen zou binnenlopen (gedurende 160 dagen, van eind mei tot begin oktober, wanneer de klimaatomstandigheden een cruise in dit gebied mogelijk maken). [...]

23) De werkelijkheid ziet er evenwel anders uit. Volgens de door de Franse autoriteiten bij schrijven van 30 april 2001 verstrekte inlichtingen hadden negen cruises in 1999 en elf cruises in 2000 de archipel St-Pierre-en-Miquelon op hun programma (als vertrekpunt of eindbestemming van de cruise). Aangezien deze cruises St-Pierre hetzij als vertrekpunt, hetzij als bestemming hadden, betekent dit dat de schepen in de seizoenen 1999 en 2000 in totaal slechts elf maal de haven van St-Pierre zijn binnengelopen, terwijl dit volgens de oorspronkelijke ramingen van de Franse autoriteiten gedurende deze twee jaren honderd maal zou moeten zijn gebeurd.

24) Volgens dezelfde brief zijn in 2001 18 cruises gepland met St-Pierre als vertrekpunt of als bestemming, waarvan er vijf een nieuw soort mini-cruises zijn die vertrekken van en aankomen in St-Pierre. Dat geeft in totaal 12 aanlopen in de haven van St-Pierre in 2001, tegen 50 zoals was aangegeven in de oorspronkelijke berekeningen.

25) De Commissie is op basis van de cijfers over de jaren 1999 en 2000 tot de conclusie gekomen dat de veronderstellingen op grond waarvan de economische gevolgen voor St-Pierre-en-Miquelon zijn berekend, onjuist waren. Zij heeft de verwachte economische gevolgen derhalve herberekend, met behulp van de Franse cijfers, maar rekening houdend met een veel kleiner aantal aanlopen.

26) Wat de directe economische voordelen betreft, hebben de Franse autoriteiten de exploitatiekosten van het schip op 10,8 miljoen FRF per jaar geraamd. De door de passagiers ter plaatse verrichte uitgaven worden op 1,2 miljoen FRF per jaar geschat. In beide gevallen zijn deze cijfers gebaseerd op 50 aanlopen per jaar. Zoals hierboven evenwel werd aangegeven, heeft het schip de haven in 1999 en 2000 slechts 5,5 keer per jaar aangedaan, en worden voor dit jaar 12 aanlopen verwacht.

27) Rekening houdend met de aard van de economische voordelen die werden berekend (levensmiddelen, materiaal, havenrechten, enz.), kan er worden van uitgegaan dat deze voordelen even-

redig zijn met het aantal aanlopen. Op basis van 50 aanlopen werden deze gevolgen op 12 miljoen FRF per jaar geraamd. In de veronderstelling dat de door Frankrijk gemaakte economische berekeningen juist zijn wat de impact van de aanlopen van het schip betreft, en rekening houdend met het aantal aanlopen in 1999 en 2000, zouden de economische gevolgen voor de archipel 5,5/50 of 11 % van de oorspronkelijke ramingen bedragen. In 2001 zouden zij 12/50 of 24 % van de oorspronkelijke ramingen belopen.

28) Voor elk van de twee laatste jaren zouden de werkelijke voordelen dus 11 % van 12 miljoen FRF of 1,32 miljoen FRF hebben bedragen. Volgens de Franse autoriteiten zijn tijdens elk van deze jaren ongeveer 760 passagiers in St-Pierre aan of van boord gegaan. Aangenomen dat de economische voordelen 1,32 miljoen FRF bedroegen, betekent dat een uitgave van 1700 FRF per persoon, hetgeen redelijk lijkt, aangezien de passagiers naar alle waarschijnlijkheid niet meer dan één nacht op de archipel verblijven voor of na de cruise.

29) Voor het jaar 2001 kunnen de voordelen geraamd worden op 24 % van 12 miljoen FRF, of 2,88 miljoen FRF. Voor de twee volgende jaren is het cruiseprogramma nog niet gekend. Uitgaande van de veronderstelling dat hetzelfde cijfer als in 2001 van toepassing zou zijn, geeft dit totale economische voordelen voor St-Pierre-en-Miquelon, over een periode van vijf jaar, van 1999 tot 2003, [voor] een bedrag van 1,32 + 1,32 + 3*(2,88) = 11,28 miljoen FRF. Het totale steunbedrag, dat 78 miljoen FRF beloopt, is dus bijna zeven keer hoger dan de economische voordelen voor de archipel.

30) Wat de directe arbeidsplaatsen betreft, hebben de Franse autoriteiten bevestigd dat voorrang zou worden gegeven aan de inwoners van St-Pierre-en-Miquelon bij de aanwerving van 55 bemanningsleden. De enige inlichting die evenwel werd verstrekt, is dat vier voormalige vissers van de archipel een opleiding hebben gevolgd om op het schip te werken. Er kan dus van worden uitgegaan dat onder de bemanningsleden niet veel inwoners van de archipel zijn.

31) De beweringen dat de ontwikkeling van de infrastructuur en de mogelijke toetreding van andere exploitanten tot de markt van de cruises in de archipel andere indirecte voordelen kunnen opleveren, werden niet gekwantificeerd en kunnen waarschijnlijk niet in cijfers worden uitgedrukt. Bovendien staan zij niet rechtstreeks in verband met het ‚ontwikkelingsaspect' van dit bepaald project, noch met het probleem van de evenredigheid van de verstrekte steun.

Het is derhalve niet nodig ermee rekening te houden bij deze beoordeling.

32) Ten slotte kan de Commissie niet akkoord gaan met het argument van de Franse autoriteiten volgens welk een langere periode dan de geplande vijf jaar in aanmerking moet worden genomen, aangezien er voor CIL geen enkele verplichting bestaat om de exploitatie van het schip met vertrek- of eindpunt St-Pierre-en-Miquelon na deze periode voort te zetten.

33) Rekening houdend met bovenstaande elementen concludeerde de Commissie derhalve dat niet kon worden vastgesteld of dit project wel degelijk een ontwikkelingsproject is. De vermeende voordelen in termen van rechtstreeks geschapen arbeidsplaatsen werden niet bewezen en berusten niet op realistische veronderstellingen. Bovendien zijn de vermeende rechtstreekse economische voordelen aanzienlijk kleiner dan de verstrekte steun, waardoor hoegenaamd geen sprake is van evenredigheid tussen de steun en de verwachte economische gevolgen.

34) De Commissie constateert dat Frankrijk de betrokken steun op onrechtmatige wijze, in strijd met artikel 88, lid 3, van het Verdrag, heeft verstrekt. Deze steun is niet in overeenstemming met de richtlijn betreffende de scheepsbouw en is dus onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt. Derhalve moet hij met rente worden teruggevorderd.

[...]

Heeft de volgende beschikking gegeven:

Artikel 1

De door Frankrijk verstrekte staatssteun in de vorm van belastingverminderingen die als ontwikkelingshulp werden toegekend voor het passagiersschip ‚Le Levant', dat gebouwd werd door Alstom Leroux Naval en bestemd is voor de exploitatie in het Franse overzeese gebied Saint-Pierre-en-Miquelon, kan niet worden beschouwd als daadwerkelijke ontwikkelingshulp in de zin van artikel 4, lid 7, van richtlijn 90/684 [...] en is derhalve onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt.

Artikel 2

1. Frankrijk neemt alle nodige maatregelen om de in artikel 1 bedoelde en onwettig aan de begunstigden ter beschikking gestelde

steun stop te zetten en terug te vorderen van de investeerders, die de directe begunstigden van de steun en de huidige eigenaars van het passagiersschip zijn.

2. De terugvordering dient onverwijld en in overeenstemming met de nationaalrechtelijke procedures te geschieden, voorzover die procedures een onverwijlde en daadwerkelijke tenuitvoerlegging van deze beschikking toelaten. De terug te vorderen steun omvat rente die betaalbaar is vanaf de datum waarop de steun voor de begunstigden beschikbaar was tot de datum van de daadwerkelijke terugbetaling ervan. De rente wordt berekend op basis van het referentietarief dat gebruikt wordt voor de berekening van het netto subsidie-equivalent in het kader van de regionale steunmaatregelen.

[...]"

III — Het beroep

4. Bij verzoekschrift, ingediend op 8 oktober 2001, verzoekt de Franse Republiek het Hof om nietigverklaring van de bestreden beschikking en verwijzing van de Commissie in de kosten.

5. De Commissie concludeert tot ongegrondverklaring en verwerping van het beroep en tot verwijzing van de Franse Republiek in de kosten.

IV — Beoordeling

6. De Franse regering werkt één enkel middel uit, met betrekking tot de beoordeling van de „ontwikkelingscomponent" van de betrokken steun. Zij is van mening dat de Commissie de *kwalificatie als ontwikkelingshulp* alleen heeft kunnen omzeilen door onjuiste opvattingen over de feiten en het recht en kennelijk onjuiste beoordelingen, die de nietigverklaring van de bestreden beschikking tot gevolg moeten hebben.

7. De Franse regering geeft toe dat het Hof de Commissie in deze materie een zekere beoordelingsvrijheid heeft toegekend. Zij verwijst in dat opzicht naar het arrest Duitsland/Commissie van 5 oktober 1994 [5], waarin het Hof in punt 20 heeft overwogen:

„Enerzijds verleent artikel 4, lid 7, [van richtlijn 90/684] de Commissie een zekere beoordelingsvrijheid waar het bepaalt, dat de betrokken steun als verenigbaar met de

5 — C-400/92, Jurispr. blz. I-4701.

gemeenschappelijke markt ‚kan' worden beschouwd als hij in overeenstemming is met genoemd OESO-akkoord. Anderzijds dient de Commissie volgens de tweede alinea van deze bepaling niet alleen zich ervan te vergewissen dat de steun in overeenstemming is met de OESO-criteria, maar moet zij ook de bijzondere ‚ontwikkelingscomponent' van het steunvoornemen nagaan."

8. De Franse regering is evenwel van mening dat de Commissie de grenzen van deze vrijheid heeft overschreden. Ter ondersteuning van dit middel zet zij in essentie vier argumenten uiteen.

Het eerste argument

9. In de eerste plaats betoogt de Franse regering dat de doelstellingen inzake het scheppen van werkgelegenheid wel zijn bereikt. De Commissie heeft ten onrechte gemeend dat slechts vier voormalige vissers een opleiding hebben gevolgd om op het schip te werken en dat er onder de bemanningsleden niet veel inwoners van de archipel zouden zijn.

10. Volgens de Franse regering zijn zeventien bemanningsleden aangeworven op de Antillen en twaalf op Saint-Pierre-en-Miquelon. De permanente bemanning van het schip komt dus overeen met de ramingen (vijfenvijftig banen), en er zijn elf banen geschapen bij de rederij in plaats van de geraamde vijf.

11. De Commissie houdt staande dat de bewering van de Franse regering dat de doelstellingen inzake de werkgelegenheid wel zijn bereikt, kennelijk onjuist is, omdat zij volledig in tegenspraak is met de feiten en de gegevens van het onderhavige geval.

12. Zij verwijst naar diverse brieven die de Franse autoriteiten aan haar hebben gericht in antwoord op de verscheidene verzoeken om inlichtingen, en betoogt dat daaruit de volgende gegevens voortvloeien:

— de Le Levant heeft een bemanning van vijfenvijftig personen, waarvan tien officieren, acht matrozen en zevenendertig werknemers die de hoteldiensten, de restauratie en het vermaak verzorgen;

— de voorwaarde inzake de vlag impliceert in de onderhavige zaak dat de

kapitein, de brugofficieren en de machinisten Fransen moeten zijn, terwijl de bemanning ten minste voor de helft uit Franse matrozen moet bestaan;

— voor het geval dat met de door de vlag opgelegde verplichting om Franse onderdanen in dienst te hebben, niet kan worden verzekerd dat dit inwoners van Saint-Pierre zijn, heeft de reder zich ertoe verplicht om voorrang te geven aan de inwoners van Saint-Pierre, en hij neemt om die reden deel aan het omscholingsplan voor ontslagen werknemers in de visserijsector (vier matrozen zijn in opleiding om te dienen op de Le Levant);

— de elf à twaalf indirecte arbeidsplaatsen die aan land zijn geschapen, zijn arbeidsplaatsen in deeltijd bij de diensten voor ontvangst en transfer.

13. De vaststelling die zij heeft gedaan in punt 37 van de motivering van de bestreden beschikking is in overeenstemming met de gegevens die de Franse autoriteiten in de loop van de precontentieuze procedure hebben verschaft.

14. De bewering in het verzoekschrift dat twaalf bemanningsleden in Saint-Pierre-en-Miquelon zouden zijn aangeworven, volgt niet uit de tijdens de administratieve procedure aan de Commissie verschafte inlichtingen. Deze feiten, die verder geen steun vinden in de stukken bij het verzoekschrift, moeten dus beschouwd worden als nieuwe feiten waarop de Franse regering zich dus niet kan beroepen voor het Hof.

15. De Commissie voegt hieraan toe dat de bewering van de Franse regering dat zeventien bemanningsleden op de Antillen zouden zijn aangeworven, niet relevant is in het kader van een dossier waarin het bij de „ontwikkelingscomponent" voortdurend uitsluitend ging om de ontwikkeling van Saint-Pierre-en-Miquelon, en niet om die van een ander land dat volgens richtlijn 90/684 in aanmerking komt.

16. In haar repliek erkent de Franse regering dat de Commissie niet tijdig is geïnformeerd over de herkomst van de personen die zijn aangeworven na haar brief van 12 mei 1999, waarin was aangegeven dat vier kustvissers in opleiding waren.

17. Toch zijn er daadwerkelijk twaalf bemanningsleden in Saint-Pierre-en-Miquelon aangeworven en vermeldt de lijst van

bemanningsleden in 1999, in 2000 en in 2001 veertien personen die op de archipel wonen, waaraan elf of twaalf arbeidsplaatsen in deeltijd aan land moeten worden toegevoegd.

18. Aangezien de Franse regering zelf erkent dat de feitelijke gegevens waarop zij haar eerste argument baseert, niet tijdens de in artikel 88 EG bedoelde precontentieuze procedure aan de Commissie zijn medegedeeld, ben ik van mening dat haar argument niet aanvaard kan worden.

19. Zoals het Hof namelijk heeft geoordeeld in punt 34 van het arrest Duitsland/Commissie van 5 oktober 2000 [6]: „Volgens vaste rechtspraak moet de wettigheid van een beschikking betreffende steunmaatregelen worden beoordeeld aan de hand van de gegevens waarover de Commissie kon beschikken op het ogenblik waarop zij haar beschikking gaf [...]". [7]

20. Daaruit volgt dat een lidstaat zich niet kan beroepen op feitelijke gegevens die niet tijdens de in artikel 88 EG bedoelde precontentieuze procedure naar voren zijn gebracht, om een beschikking van de Commissie inzake steun aan te vechten. [8]

21. De Franse regering stelt nog dat de uit de bestreden beschikking voortvloeiende verplichting tot terugvordering van de steun die onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt is verklaard, de exploitatie van het schip en het voortbestaan van de plaatselijke arbeidsplaatsen op losse schroeven kan zetten.

22. In dat opzicht volstaat de vaststelling dat het argument van de Franse regering betrekking heeft op vermeende problemen bij de terugvordering van de steun. Maken dergelijke problemen de correcte uitvoering van de beschikking absoluut onmogelijk, dan zijn zij een verweer dat door een lidstaat kan worden aangevoerd tegen een beroep wegens niet-nakoming dat is ingesteld door de Commissie op grond van artikel 88, lid 2, EG. [9]

6 — C-288/96, Jurispr. blz. I-8237.

7 — Zie ook arresten van 10 juli 1986, België/Commissie (234/84, Jurispr. blz. 2263, punt 16), en 26 september 1996, Frankrijk/Commissie (C-241/94, Jurispr. blz. I-4551, punt 33).

8 — Arrest van 14 september 1994, Spanje/Commissie (C-278/92—C-280/92, Jurispr. blz. I-4103): „Aangezien dit element niet tijdens de precontentieuze procedure van artikel 93 van het Verdrag is voorgedragen, maar pas voor het eerst in het verzoekschrift, kan het Koninkrijk Spanje zich daarop niet beroepen" (punt 31).

9 — Arresten van 4 april 1995, Commissie/Italië (C-350/93, Jurispr. blz. I-699, punt 16); 27 juni 2000, Commissie/Portugal (C-404/97, Jurispr. blz. I-4897, punt 39), en 22 maart 2001, Commissie/Frankrijk (C-261/99, Jurispr. blz. I-2537, punt 23).

23. Daarentegen kunnen deze problemen niet de geldigheid van een beschikking inzake staatssteun aantasten, waarom het in de onderhavige zaak gaat. Het is immers niet zo dat een beschikking die moeilijk uit te voeren is, daarom onwettig zou zijn.

24. Ik ben dus van mening dat het eerste door de Franse regering aangevoerde argument ongegrond is.

Het tweede argument

25. In de tweede plaats bestrijdt de Franse regering de beoordeling door de Commissie van de economische voordelen.

26. Meer in het bijzonder is de Franse regering in het verzoekschrift van mening dat de Commissie de economische voordelen van de steun in de periode van 2001 tot en met 2003 niet kon beoordelen door extrapolatie van de voor de jaren 1999 en 2000 vastgestelde cijfers zonder blijk te geven van een onjuiste rechtsopvatting, te meer daar de eerste twee boekjaren zijn beïnvloed door technische averijen van het schip.

27. De Commissie antwoordt in haar verweerschrift dat deze bewering berust op een duidelijk onjuiste lezing van de bestreden beschikking.

28. Haar berekening is namelijk niet gebaseerd op de cijfers van de jaren 1999 en 2000, maar op die van het jaar 2001. Wat dat betreft verklaart de Commissie zich als volgt nader:

„Uitgaande van de door de Franse autoriteiten gemaakte berekeningen (die berustten op de veronderstelling dat het schip Saint-Pierre-en-Miquelon 50 maal per seizoen zou aanlopen — zie punt 22), wordt in de litigieuze beschikking vastgesteld dat dit in de loop van de seizoenen 1999 en 2000 in totaal slechts elf maal het geval is geweest, terwijl dat volgens de oorspronkelijke berekeningen honderd maal had moeten zijn (zie punt 23), en het schip naar verwachting in 2001 twaalf maal zou aanlopen (zie punt 24). Op grond hiervan worden in de litigieuze beschikking de werkelijke voordelen voor elk der jaren 1999 en 2000 op 1,32 miljoen FRF

geraamd (zie punt 28) en voor het jaar 2001 op 2,88 miljoen FRF. In de litigieuze beschikking wordt vervolgens uiteengezet:

‚29) Voor het jaar 2001 kunnen de voordelen geraamd worden op 24 % van 12 miljoen FRF, of 2,88 miljoen FRF. *Voor de twee volgende jaren* [de jaren *2002 en 2003*] is het cruiseprogramma nog niet gekend. *Uitgaande van de veronderstelling dat hetzelfde cijfer als in 2001 van toepassing zou zijn,* geeft dit totale economische voordelen voor St-Pierre-en-Miquelon, over een periode van vijf jaar, van 1999 tot 2003, [voor] een bedrag van 1,32 + 1,32 + 3*(2,88) = 11,28 miljoen FRF. Het totale steunbedrag, dat 78 miljoen FRF beloopt, is dus bijna zeven keer hoger dan de economische voordelen voor de archipel.'" [10]

29. Uit punt 29 van de motivering van de bestreden beschikking volgt dus ontegenzeglijk dat de Commissie, bij gebrek aan gegevens over geplande cruises voor de jaren 2002 en 2003, voor die jaren is uitgegaan van het voor 2001 verwachte cijfer en niet van de cijfers voor 1999 en 2000.

30. Ik stem dus in met de stelling van de Commissie dat het argument van de Franse regering over extrapolatie berust op een onjuiste lezing van de bestreden beschikking.

10 — Gecursiveerd in de oorspronkelijke tekst.

31. De Franse regering komt overigens in haar repliek niet terug op de grief met betrekking tot de extrapolatie.

32. In dat stuk merkt zij daarentegen op dat het cijfer van honderd maal aanlopen („escales") in de jaren 1999 en 2000 niet door haar naar voren is gebracht, maar door de Commissie. De Franse regering heeft in een op 12 mei 1999 aan de Commissie gerichte brief enkel melding gemaakt van vijftig havenbewegingen („touchées"). Zij benadrukt dat elke „escale" bestaat uit twee „touchées", één bij aankomst en één bij vertrek van het schip.

33. De Commissie acht dit argument ongegrond en in ieder geval niet-ontvankelijk. Zij geeft aan dat de Franse autoriteiten in hun brief van 12 mei 1999 onder de exploitatiekosten van het schip melding maken van „kosten van aanlopen (50 havenbewegingen)" ter hoogte van 750 000 FRF.

34. De stelling van de Franse regering in repliek dat elke „escale" twee „touchées" omvat, is haars inziens in tegenspraak met de definitie van het begrip „escale" in Franse woordenboeken. Zij blijft erbij dat „escale" en „touchée" synoniemen zijn, zodat een „escale" bestaat uit één „touchée" en niet uit twee.

35. Bovendien werd de door de Franse regering voorgestelde definitie in geen enkele fase van de aan de litigieuze beschikking voorafgaande procedure uiteengezet, hoewel de Commissie tijdens het onderzoek voortdurend heeft gewezen op het belang dat zij aan het aantal „escales" hechtte. De voorgestelde definitie kan derhalve niet worden aanvaard.

36. Volgens mij is, zoals de Commissie terecht opmerkt, de grief van de Franse regering dat het cijfer van honderd „escales" in de loop van de jaren 1999 en 2000, dat wordt vermeld in punt 23 van de motivering van de bestreden beschikking, fout zou zijn, niet-ontvankelijk.

37. Deze grief is immers bij repliek pas voor het eerst opgeworpen. Voorts kan zij niet gezien worden als een uitwerking van de grief met betrekking tot de extrapolatie die de Franse regering in het verzoekschrift had aangevoerd. In het verzoekschrift stelt de Franse regering immers niet, wat zij in haar repliek wel doet, het voor 1999 en 2000 verwachte aantal malen dat het schip aanloopt ter discussie, welk aantal de Commissie in aanmerking heeft genomen in punt 23 van de motivering van de bestreden beschikking, maar geeft zij slechts aan — ten onrechte, zoals wij net gezien hebben — dat de cijfers inzake de economische voordelen in 1999 en in 2000 niet als basis konden dienen om de economische voordelen gedurende de jaren 2002 en 2003 te berekenen.

38. In ieder geval is de grief met betrekking tot het aantal malen aanlopen in 1999 en 2000 ongegrond.

39. Met die grief verwijt de Franse regering de Commissie in essentie dat zij in de bestreden beschikking een te hoge schatting heeft gegeven van het aantal malen dat het schip in 1999 en 2000 zou aanlopen, door zich te baseren op een onjuiste uitlegging van een cijfer dat door de Franse regering in haar brief van 12 mei 1999 is gegeven.

40. Ik herinner eraan dat de Franse regering in die brief gewag maakt van een verwacht aantal van vijftig „touchées" (per jaar). Uit punt 23 van de motivering van de bestreden beschikking volgt dat de Commissie die vijftig „touchées" heeft opgevat als gelijk aan vijftig „escales" per jaar, dat wil zeggen aan honderd maal aanlopen voor de jaren 1999 en 2000.

41. Het door de Franse regering in repliek aangevoerde argument komt erop neer dat de Commissie niet ervan had moeten uitgaan dat het schip vijftig maal per jaar zou aanlopen, maar slechts vijfentwintig maal per jaar, aangezien elke „escale" volgens de

Franse regering uit twee havenbewegingen („touchées") bestaat.

42. In dat opzicht volstaat het volgens mij evenwel om vast te stellen dat de Commissie geen enkele vergissing heeft begaan door de vijftig „touchées" waarvan de Franse regering gewag maakt, op te vatten als op vijftig „escales". Zoals de Commissie terecht opmerkt, is er immers geen enkele taalkundige of andere reden om aan te nemen dat „touchée" niet synoniem is met „escale".

43. Had de Franse regering evenwel de op zijn minst ongebruikelijke interpretatie, volgens welke elke keer aanlopen uit twee havenbewegingen zou bestaan, willen aanhouden, dan had zij derhalve de Commissie daarover moeten informeren gedurende de precontentieuze procedure. Aangezien zij dat niet gedaan heeft, kan zij de Commissie in het kader van de onderhavige procedure niet verwijten dat zij „touchée" als synoniem van „escale" heeft beschouwd.

44. In haar repliek merkt de Franse regering nog op dat de laatste beschikbare cijfers aantonen dat de economische voordelen van de steun zijn gestegen tot 492 000 euro in 1999, tot 349 000 euro in 2000 en tot 821 000 euro in 2001, ofwel meer dan 1 600 000 euro in de eerste drie jaren van de uitbating van het schip.

45. De Commissie antwoordt dat het gaat om gegevens die zijn genoemd na de datum van de bestreden beschikking en dus nietontvankelijk zijn.

46. In ieder geval acht zij de nieuwe cijfers, die niet toegelicht of gestaafd worden, irrelevant. Zij betwijfelt of deze laatste cijfers over de beweerde economische voordelen stroken met het aantal cruises die in de loop van de betrokken drie jaren hebben plaatsgevonden (elf in 1999, negen in 2000 en twaalf in 2001).

47. De Commissie merkt ook op dat de overlegging van deze cijfers, en in het bijzonder die met betrekking tot het jaar 2001, in de memorie van repliek van 31 januari 2002 erop lijkt te wijzen dat het mogelijk was om de cijfers een maand na het einde van een boekjaar gereed te hebben. Waar het gaat om de jaren 1999 en 2000, had de Franse regering deze inlichtingen evenwel niet overgedragen in de loop van de administratieve procedure.

48. Dienaangaande behoeft volgens mij eveneens slechts te worden vastgesteld dat de „laatste beschikbare cijfers", die door de Franse regering in haar repliek worden vermeld, niet bekend waren bij de Commissie op de datum waarop zij de bestreden beschikking gaf.

49. Deze cijfers kunnen dus niet de wettigheid van de bestreden beschikking aantasten. Zoals ik immers net heb vastgesteld, moet die wettigheid worden beoordeeld aan de hand van de gegevens waarover de Commissie kon beschikken op het moment dat zij de bestreden beschikking vaststelde.

50. In het kader van het tweede argument maakt de Franse regering nog gewag van de toename van het toeristische bezoek en de aanzuigende werking die uitgaat van het schip Le Levant.

51. Ik ben echter van mening dat deze inlichtingen niet afdoen aan de vaststellingen van de Commissie in punt 31 van de motivering van de bestreden beschikking, volgens welke de indirecte voordelen door de ontwikkeling van de infrastructuur en de mogelijke toetreding van andere exploitanten niet waren gekwantificeerd en deze geen betrekking hadden op het ontwikkelingsaspect van het onderhavige project.

52. Ten slotte betoogt de Franse regering dat de Commissie vergelijkbare projecten in overzeese gebieden niet ter discussie heeft gesteld, zoals blijkt uit haar beschikking van 30 maart 1999 met betrekking tot het passagiersschip Renaissance dat wordt geëxploiteerd in Frans-Polynesië.

53. De Commissie antwoordt dat het feit dat zij in het verleden andere gelijksoortige projecten in verband met overzeese gebieden heeft goedgekeurd, niet van invloed is op de litigieuze steun. Dit toont alleen aan dat zij niet a priori gekant is tegen deze vorm van steun, voorzover aan de voorwaarden van artikel 4, lid 7, van richtlijn 90/684 is voldaan.

54. In dat opzicht volstaat het om vast te stellen dat de Franse regering niet op concrete wijze aantoont dat het geval van de Le Levant en dat van de Renaissance twee identieke gevallen zouden zijn die door de Commissie op verschillende wijze zouden zijn behandeld.

55. Uit de voorgaande overwegingen volgt dat het tweede door de Franse regering aangevoerde argument ongegrond is.

Het derde argument

56. In de derde plaats betoogt de Franse regering in haar verzoekschrift dat niet gesteld kan worden dat de ramingen van de economische voordelen berustten op de veronderstelling dat het schip 160 dagen per jaar in het gebied rond Saint-Pierre-en-Miquelon zou varen. Zij benadrukt dat de oorspronkelijke verplichting ter zake slechts 130 dagen per jaar betrof. Die doelstelling werd in 2001 evenwel overschreden (135 dagen) en in 1999 (121 dagen) evenals in 2000 (119 dagen) bijna bereikt.

57. Volgens de Commissie is deze bewering in strijd met de feiten en de gegevens in de onderhavige zaak en berust zij op een onjuiste lezing van de bestreden beschikking.

58. De enige gegevens die dienaangaande door de Franse autoriteiten zijn verstrekt in het kader van het onderzoek dat is voorafgegaan aan de bestreden beschikking, komen voor in hun brieven van 12 mei 1999 en 14 juni 2000, die uitdrukkelijk en uitsluitend gewag maken van een exploitatieduur van 160 dagen per jaar.

59. Daaruit volgt volgens de Commissie dat haar vaststelling in punt 22 van de motivering van de bestreden beschikking geen enkele onjuiste opvatting over de feiten bevat.

60. Voorts vloeit de bewering in het verzoekschrift dat het schip in 1999 121 dagen, in 2000 119 dagen en in 2001 135 dagen in de genoemde zone zou hebben gevaren, geenszins voort uit de gegevens die gedurende de administratieve procedure aan de Commissie zijn verstrekt. Volgens de Commissie vormen deze aangevoerde gegevens, waarvoor overigens geen enkel bewijs is geleverd, dus ook een nieuw feit waarop de Franse regering zich niet voor het Hof kan beroepen.

61. In haar repliek erkent de Franse regering dat de vermelding van 160 dagen onjuist is en een verschrijving is waarvoor zij de Commissie en het Hof verzoekt haar te verontschuldigen. Zij preciseert dat het in feite gaat om 120 tot 130 dagen, hetgeen overeenkomt met de exploitatieperiode die loopt van eind mei tot begin oktober.

62. In dupliek neemt de Commissie er akte van dat de Franse regering toegeeft te hebben gerefereerd aan 160 dagen in plaats van 130. Zij wijst daarentegen het

genoemde excuus, te weten dat het zou gaan om een verschrijving, van de hand.

63. In dat opzicht volstaat het om vast te stellen dat de Franse regering zelf erkent, de Commissie te hebben bericht over een exploitatie van 160 dagen per jaar.

64. Dat het zou gaan om een eenvoudige verschrijving lijkt weinig waarschijnlijk, gegeven het feit dat hetzelfde cijfer tot twee keer toe is genoemd, te weten in de brieven van 12 mei 1999 en van 14 juni 2000.

65. Overigens vermeldt de brief van 12 mei 1999, zoals de Commissie opmerkt, dat „de exploitatie vanaf Saint-Pierre-en-Miquelon ongeveer 160 dagen per jaar zal plaatsvinden vanaf begin juni tot *eind oktober*". [11] De vijf maanden tussen begin juni en eind oktober komen wel degelijk overeen met een periode van 160 dagen.

66. Ik ben dus van mening dat de Franse regering niet heeft aangetoond dat de Commissie een vergissing heeft begaan door het cijfer van 160 dagen aan te houden in punt 22 van de motivering van de bestreden beschikking. Haar derde argument is derhalve ongegrond.

Het vierde argument

67. In de vierde plaats betoogt de Franse regering dat de economische voordelen, zelfs al waren zij kleiner dan het steunbedrag, nog steeds moesten worden beoordeeld in de context van de archipel, met name de grootte en de economische mogelijkheden ervan.

68. Naar aanleiding daarvan betoogt de Franse regering dat de economische situatie is verslechterd door de achteruitgang in de visserij en het teruglopen van de investeringen in de bouw en de openbare werken. De financiële situatie van het territoriale lichaam Saint-Pierre-en-Miquelon is verre van rooskleurig. De betrokken steun is in een dergelijke context des te belangrijker.

69. Ter ondersteuning van deze stelling betoogt de Franse regering dat volgens een onderzoek dat is uitgevoerd door het Institut d'émission des départements d'outremer, het jaar 2000, net als het voorgaande jaar, was beheerst door problemen inzake

11 — Cursivering van mij.

economische omschakeling en diversificatie. Steun hiervoor is te vinden in de lijst die als bijlage was gevoegd bij het besluit van 27 november 2001 betreffende de associatie van de LGO met de Europese Economische Gemeenschap [12] en bij het Europees Ontwikkelingsfonds die Saint-Pierre-en-Miquelon scharen onder de als minst ontwikkeld aangemerkte LGO.

70. De Commissie herinnert eraan dat zij de in de bestreden beschikking rekening heeft gehouden met de gegevens die door de Franse autoriteiten zijn verstrekt betreffende de werkgelegenheid en de directe economische voordelen van de exploitatie van het schip.

71. Bovendien had zij in punt 29 van de motivering van de bestreden beschikking de economische voordelen voor de bevolking van de archipel vermeld; daaruit resulteerde een aandeel van 1 735 FRF per bewoner voor een periode van vijf jaar ofwel een jaarlijks gemiddelde van 347 FRF. Dat gegeven dient vergeleken te worden met de ramingen van de Franse autoriteiten in hun brief van 27 april 2001, die een cijfer van ongeveer 300 FRF per bewoner vermeldde. Dat gegeven moet ook vergeleken worden met het bruto nationaal product (BNP) per hoofd van de bevolking van Saint-Pierre-en-Miquelon, te weten 66 930 FRF, waarmee de archipel staat bij het eerste kwart van de meest „rijke" landen onder de landen die zijn opgenomen in de lijst van het ontwikkelingsprogramma van de Verenigde Naties.

72. De Commissie betoogt dat het rapport van het Institut d'émission des départements d'outre-mer, dat wordt aangehaald door de Franse autoriteiten, gedurende de administratieve procedure niet is genoemd en het in ieder geval niet mogelijk maakt haar beoordeling van de economische voordelen van de steun opnieuw ter discussie te stellen. Zij citeert andere passages uit het genoemde rapport die het door de Franse regering geschetste beeld nuanceren.

73. Wat te denken van dit argument van de Franse regering?

74. Die laatste verwijt de Commissie bij de beoordeling van de economische voordelen niet voldoende rekening gehouden te hebben met de grootte en de economische mogelijkheden van de archipel.

75. De Franse regering licht evenwel niet concreet toe op welke wijze, ervan uitgaande dat de Commissie geen rekening heeft gehouden met deze factoren, hetgeen deze betwist, de door de Commissie verrichte beoordeling van de economische voordelen hierdoor zou zijn beïnvloed.

12 — PB L 314, blz. 25.

76. De Franse regering beschrijft immers slechts de ernstige problemen in economisch en financieel opzicht waarmee het territoriale lichaam Saint-Pierre-en-Miquelon zich geconfronteerd ziet.

77. Zoals de Commissie terecht opmerkt, volstaan deze ernstige problemen evenwel niet om steunverlening aan de scheepsbouw of -verbouwing aan te merken als „ontwikkelingshulp aan een ontwikkelingsland" in de zin van artikel 4, lid 7, van richtlijn 90/684.

78. Niet alleen moet het land in kwestie zich namelijk in een situatie bevinden die ontwikkeling noodzakelijk maakt, maar ook moet de betrokken steun daadwerkelijk bijdragen aan die ontwikkeling.

79. De bestreden beschikking is evenwel gebaseerd op het feit dat het tweede element ontbreekt. Dit volgt duidelijk uit punt 33 van de motivering, dat luidt als volgt:

„Rekening houdend met bovenstaande elementen concludeerde de Commissie derhalve dat niet kon worden vastgesteld of dit project wel degelijk een ontwikkelingsproject is. De vermeende voordelen in termen van rechtstreeks geschapen arbeidsplaatsen werden niet bewezen en berusten niet op realistische veronderstellingen. Bovendien zijn de vermeende rechtstreekse economische voordelen aanzienlijk kleiner dan de verstrekte steun, waardoor hoegenaamd geen sprake is van evenredigheid tussen de steun en de verwachte economische gevolgen."

80. Daaruit volgt volgens mij dat de Franse regering met de enkele vermelding dat Saint-Pierre-en-Miquelon zich in een in economisch en financieel opzicht moeilijke situatie bevindt, nog niet aantoont dat de steun in kwestie moet worden aangemerkt als „ontwikkelingshulp" in de zin van artikel 4, lid 7, van richtlijn 90/684, of dat de Commissie, die zich heeft gebaseerd op het ontbreken van een daadwerkelijk effect van de steun op de ontwikkeling van die archipel, een onjuiste beoordeling zou hebben gemaakt.

81. Het vierde door de Franse regering aangevoerde argument lijkt mij dus eveneens ongegrond.

V — Conclusie

82. Derhalve geef ik het Hof in overweging:

— het beroep te verwerpen;

— de Franse republiek te verwijzen in de kosten.