# ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
# JEAN MISCHO
## της 11ης Ιουνίου 2002 [1]

1. Η Γαλλική Δημοκρατία ζητεί από το Δικαστήριο την ακύρωση της αποφάσεως 2001/882/ΕΚ της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 2001, για την κρατική ενίσχυση που χορήγησε η Γαλλία με τη μορφή αναπτυξιακής ενίσχυσης στο επιβατηγό «Le Levant» που ναυπηγήθηκε στο Alstom Leroux Naval και προοριζόταν να χρησιμοποιηθεί στο Saint-Pierre-et-Miquelon [2] (στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση).

## I — Νομικό πλαίσιο

2. Το άρθρο 4, παράγραφος 7, της οδηγίας 90/684/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1990, σχετικά με τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες [3], προβλέπει τα εξής:

«Οι ενισχύσεις για τη ναυπήγηση και τη μετατροπή πλοίων οι οποίες χορηγούνται υπό μορφή αναπτυξιακής βοήθειας σε αναπτυσσόμενες χώρες δεν υπάγονται στο ανώτατο όριο. Οι ενισχύσεις αυτές μπορούν να θεωρούνται ότι δεν αντιβαίνουν προς την κοινή αγορά εφόσον είναι σύμφωνες με τις διατάξεις που έχουν θεσπιστεί για το σκοπό αυτό από την ομάδα εργασίας αριθ. 6 του ΟΟΣΑ στη συμφωνία της σχετικά με την ερμηνεία των άρθρων 6, 7 και 8 της διευθέτησης που αναφέρει η παράγραφος 6 του παρόντος άρθρου ή με οποιαδήποτε προσθήκη ή μεταγενέστερο διορθωτικό της εν λόγω συμφωνίας.

Κάθε τέτοιο μεμονωμένο σχέδιο ενίσχυσης πρέπει να κοινοποιείται εκ των προτέρων στην Επιτροπή, η οποία ελέγχει εάν συνηγορούν λόγοι "ανάπτυξης" για την προτεινόμενη ενίσχυση και βεβαιώνεται ότι η ενίσχυση αυτή εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας που αναφέρει το πρώτο εδάφιο.»

## II — Η προσβαλλόμενη απόφαση

3. Τα βασικά στοιχεία της προσβαλλομένης αποφάσεως, από τις αιτιολογικές σκέψεις της οποίας προκύπτουν στοιχεία για τα πραγ-

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.
2 — ΕΕ L 327, σ. 37.
3 — ΕΕ L 380, σ. 27.

ματικά περιστατικά της παρούσας υποθέσεως, έχουν ως εξής:

«Η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

[...]

εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. Διαδικασία

1) Η Επιτροπή πληροφορήθηκε, τέλη του 1998, από ένα άρθρο της Lloyds List, ότι το επιβατηγό Le Levant, που ναυπηγήθηκε στη Γαλλία στο Alstom Leroux Naval με συμβατική τιμή 228,55 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα (FRF), είχε χρηματοδοτηθεί μέσω φορολογικών απαλλαγών υπέρ των επενδυτών που είχαν χρηματοδοτήσει τη ναυπήγηση του πλοίου. Οι ενισχύσεις αυτές δεν είχαν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή. Απαντώντας στις αιτήσεις της Επιτροπής, η Γαλλία διαβίβασε πληροφορίες για το παρόν σχέδιο, με επιστολή της 12ης Μαΐου 1999. Η Επιτροπή υπέβαλε συμπληρωματικές ερωτήσεις με επιστολή της 4ης Ιουνίου 1999, στην οποία η Γαλλία απάντησε με επιστολή της 19ης Αυγούστου 1999. Η Γαλλία διαβίβασε παρατηρήσεις με επιστολές της 12ης Ιανουαρίου και της 14ης Ιουνίου. Στην τελευταία, σχολίαζε τις παρατηρήσεις των νομίμων αντιπροσώπων της Compagnie des Iles du Levant (στο εξής αναφέρεται ως CIL) στο πλαίσιο της διαδικασίας. Η Επιτροπή υπέβαλε συμπληρωματικές ερωτήσεις με επιστολή της 26ης Φεβρουαρίου 2001, στις οποίες η Γαλλία απάντησε με επιστολές της 30ής Απριλίου και της 11ης Ιουνίου 2001.

2) Με επιστολή [...] της 2ας Δεκεμβρίου 1999, η Επιτροπή ενημέρωσε τις γαλλικές αρχές για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 88, παράγραφος 2, της συνθήκης.

3) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [της 5ης Φεβρουαρίου 2000][4]. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την εν λόγω ενίσχυση.

[...]

II. Λεπτομερής περιγραφή της ενίσχυσης

5) Η ενίσχυση χορηγήθηκε το 1996 με την απόκτηση του επιβατηγού Le Levant

4 — ΕΕ C 33, σ. 6.

από ομάδα ιδιωτών επενδυτών που είχαν δημιουργήσει [συμπλοιοκτησία], με πρωτοβουλία της [εταιρίας X]. Στη συνέχεια, το πλοίο νοίκιασε η CIL. Πρόκειται για μια θυγατρική της γαλλικής εταιρείας Compagnie des Iles du Ponant, [καταχωρισμένης] στο Wallis-et-Futuna. Οι επενδυτές είχαν το δικαίωμα να [αφαιρέσουν] τις επενδυτικές δαπάνες τους από το φορολογητέο εισόδημα. Αυτές οι φορολογικές απαλλαγές, [οι οποίες κατ' εκτίμηση ανέρχονται συνολικά σε 78 εκατομμύρια FRF] επέτρεψαν στη CIL να μισθώσει το σκάφος σε πολύ χαμηλή τιμή. Οι επενδυτές έχουν το δικαίωμα και την υποχρέωση να ξαναπωλήσουν τα μερίδιά τους στην [εταιρία X] μετά το χρονικό διάστημα των πέντε ετών, δηλαδή στις αρχές του 2004. Η CIL έχει, επίσης, το δικαίωμα και την υποχρέωση να αγοράσει τα μερίδια αυτά από την [εταιρία X] σε τιμή που θα επιτρέπει [να αντισταθμιστεί] η αξία της ενίσχυσης. Η ενίσχυση υπόκειται στην υποχρέωση της CIL να εκμεταλλεύεται το πλοίο για ελάχιστο χρονικό διάστημα πέντε ετών, κυρίως προς και από το Saint-Pierre-και-Miquelon, για 160 ημέρες ετησίως.

[...]

V. Εκτίμηση της ενισχύσεως

16) Η ενίσχυση που χορηγήθηκε για το εν λόγω πλοίο πρέπει να εξετασθεί κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 4, παράγραφος 7, της οδηγίας [90/684], δεδομένου ότι πρόκειται για μια ενίσχυση που συνδέεται με τις ναυπηγικές εργασίες και χορηγήθηκε ως αναπτυξιακή βοήθεια το 1996 στο πλαίσιο ενός εγκεκριμένου καθεστώτος ενισχύσεων (του νόμου Pons) [που θεσπίστηκε] το 1992.

17) Δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 7, της οδηγίας [90/684], οι ενισχύσεις που χορηγούνται ως αναπτυξιακή βοήθεια σε αναπτυσσόμενες χώρες δύνανται να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά εφόσον είναι σύμφωνες με τις διατάξεις που θεσπίστηκαν για το σκοπό αυτό από την ομάδα εργασίας αριθ. 6 του ΟΟΣΑ, στη συμφωνία της σχετικά με την ερμηνεία των άρθρων 6 έως 8 της διευθέτησης που αφορά τις εξαγωγικές πιστώσεις στα πλοία, ή με κάθε τροποποίηση της εν λόγω συμφωνίας (εφεξής καλούμενες "κριτήρια του ΟΟΣΑ"). Η Επιτροπή οφείλει να ελέγξει τον "αναπτυξιακό" χαρακτήρα της προτεινόμενης ενίσχυσης και να βεβαιωθεί ότι αυτή εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της προαναφερθείσας συμφωνίας.

[...]

21) Όπως ήδη ανέφερε η Επιτροπή, όταν κινήθηκε η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88, παράγραφος 2, το σχέδιο ανταποκρίνεται στα κριτήρια του ΟΟΣΑ [μεταξύ άλλων τα σχετικά με τη σημαία του πλοίου, την κατοικία του ιδιοκτήτη του, τον δημόσιο χαρακτήρα της ενισχύσεως και την έντασή της].

22) Ωστόσο, το κριτήριο αναπτύξεως δεν [πληρούται] στην προκειμένη περίπτωση. Το βασικό στοιχείο είναι ότι οι γαλλικές εκτιμήσεις για τα οικονομικά αποτελέσματα βασίζονται στην υπόθεση ότι το πλοίο θα πραγματοποιεί ενδιάμεσους σταθμούς στο Saint-Pierre-et-Miquelon 50 φορές ανά εποχή (κατά τη διάρκεια των 160 ημερών, από τέλη Μαΐου έως αρχές Οκτωβρίου, κατά τις οποίες οι κλιματολογικές συνθήκες επιτρέπουν τις κρουαζιέρες στη συγκεκριμένη περιοχή). [...]

23) Ωστόσο, η πραγματικότητα είναι πολύ διαφορετική. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαβιβάστηκαν από τις γαλλικές αρχές στην επιστολή τους της 30ής Απριλίου 2001, οι κρουαζιέρες που συμπεριλάμβαναν στο πρόγραμμά τους το Saint-Pierre-et-Miquelon (ως σημείο αναχωρήσεως ή προορισμού της κρουαζιέρας) ήταν εννέα το 1999 και ένδεκα το 2000. Δεδομένου ότι αυτές οι κρουαζιέρες είχαν το Saint-Pierre είτε ως σημείο αναχωρήσεως είτε ως σημείο προορισμού, αυτό σημαίνει ότι, κατά τη διάρκεια των δύο περιόδων 1999 και 2000, υπήρξαν στο σύνολο μόνον ένδεκα ενδιάμεσοι σταθμοί στο λιμάνι του Saint-Pierre, ενώ θα έπρεπε να ήταν 100, για τα δύο αυτά έτη, σύμφωνα με τις αρχικές εκτιμήσεις των γαλλικών αρχών.

24) Σύμφωνα με την ίδια αυτή επιστολή, το 2001 προβλέπονται δεκαοχτώ κρουαζιέρες από ή προς το Saint-Pierre, εκ των οποίων πέντε μίνι-κρουαζιέρες νέου τύπου που αναχωρούν από το Saint-Pierre και φτάνουν σ' αυτό. Αυτό θα είχε ως συνέπεια συνολικά δώδεκα ενδιάμεσους σταθμούς στο λιμάνι του Saint-Pierre το 2001, έναντι των 50 που είχαν προβλεφθεί στους αρχικούς υπολογισμούς.

25) Βασιζόμενη στα σχετικά αριθμητικά στοιχεία για τα έτη 1999 και 2000, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν ευσταθούσαν οι υποθέσεις βάσει των οποίων υπολογίστηκαν τα οικονομικά αποτελέσματα για το Saint-Pierre-et-Miquelon. Υπολόγισε λοιπόν εκ νέου τα αναμενόμενα οικονομικά αποτελέσματα, με τη βοήθεια των γαλλικών σχετικών αριθμητικών στοιχείων, αλλά και έχοντας υπόψη τον πολύ μικρότερο αριθμό ενδιάμεσων σταθμών.

26) Όσον αφορά τα άμεσα οικονομικά αποτελέσματα, οι γαλλικές αρχές εκτίμησαν ότι τα σχετικά με την εκμετάλλευση του σκάφους έξοδα θα ανέρχονταν στα 10,8 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα ετησίως. Η τοπική δαπάνη για τους επιβάτες υπολογίζεται στα 1,2 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα ετησίως. Και στις δύο αυτές περιπτώσεις, τα δεδομένα βασίζονται στους 50 ενδιάμεσους σταθμούς ετησίως. Ωστόσο, όπως προειπώθηκε, το σκάφος δεν πραγματοποίησε ενδιάμεσους σταθμούς στο λιμάνι παρά μόνον 5,5 φορές ετησίως το 1999 και το 2000, ενώ οι προβλεπόμενοι ενδιάμεσοι σταθμοί για τη χρονιά αυτή ήταν 12.

27) Δεδομένης της φύσεως των προβλεπόμενων στους υπολογισμούς οικονομικών αποτελεσμάτων (τρόφιμα, υλικό, λιμενικά τέλη κ.λπ.), μπορούμε να υποθέσουμε ότι αυτά τα αποτελέσματα

υφίστανται ανάλογα με τον αριθμό των ενδιάμεσων σταθμών. Ωστόσο, σύμφωνα με τους σχετικούς υπολογισμούς τα αποτελέσματα μεταφράζονται σε 12 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα ετησίως, σε συνάρτηση με τους 50 ενδιάμεσους σταθμούς. Εάν υποθέσουμε ότι οι οικονομικοί υπολογισμοί που πραγματοποίησε η Γαλλία είναι ακριβείς όσον αφορά τον αντίκτυπο των ενδιάμεσων σταθμών που πραγματοποιεί το πλοίο, και δεδομένου του αριθμού των ενδιάμεσων σταθμών για το 1999 και το 2000, τα αποτελέσματα για το αρχιπέλαγος θα αντιστοιχούσαν στο 5,5/50 ή 11 % από τις αρχικές εκτιμήσεις. Για το 2001, θα αυξάνονταν στο 12/50 ή 24 % από τις αρχικές εκτιμήσεις.

28) Για τα δύο τελευταία έτη, τα πραγματικά αποτελέσματα θα ανέρχονταν λοιπόν στο 11 % των 12 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων, δηλαδή σε 1,32 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, περίπου 760 επιβάτες επιβιβάστηκαν ή αποβιβάστηκαν στο Saint-Pierre κατά τη διάρκεια του κάθε έτους. Εάν υποθέσουμε ότι τα οικονομικά αποτελέσματα αντιστοιχούν στα 1,32 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα, αυτό θα σήμαινει δαπάνη του ύψους των 1 700 γαλλικών φράγκων ανά άτομο, κάτι που θα φαινόταν λογικό, δεδομένου ότι οι επιβάτες πιθανότατα δεν περνούν περισσότερες από μία νύχτες στο αρχιπέλαγος, πριν ή μετά την κρουαζιέρα.

29) Για το έτος 2001, τα αποτελέσματα εκτιμούνται στο 24 % των 12 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων, δηλαδή σε 2,88 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα. Για τα δύο επόμενα έτη, το πρόγραμμα για τις κρουαζιέρες δεν είναι γνωστό. Εφαρμόζοντας υποθετικά αυτόν τον αριθμό για το 2001, αυτό θα σήμαινε συνολικά οικονομικά αποτελέσματα για το Saint-Pierre-et-Miquelon, για μια περίοδο πέντε ετών από το 1999 έως το 2003, του ύψους των 1,32 + 1,32 + 3 * (2,88) = 11,28 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων. Εφόσον η συνολική αξία της ενίσχυσης ανέρχεται στα 78 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα, πρόκειται λοιπόν για ποσό περίπου επτά φορές υψηλότερο σε σχέση με τα οικονομικά αποτελέσματα για το αρχιπέλαγος.

30) Σχετικά με τις θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης, οι γαλλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι προτεραιότητα στις προσλήψεις θα είχαν οι κάτοικοι του Saint-Pierre-et-Miquelon για τις 55 θέσεις πληρώματος. Εντούτοις, η μόνη πληροφορία που δόθηκε είναι ότι τέσσερις [πρώην αλιείς] του αρχιπελάγους εκπαιδεύθηκαν για να εργαστούν στο σκάφος. Μπορούμε λοιπόν να υποθέσουμε ότι πολλά από τα μέλη του πληρώματος δεν ήταν κάτοικοι του αρχιπελάγους.

31) Οι διαπιστώσεις, σύμφωνα με τις οποίες η ανάπτυξη υποδομών και η άφιξη άλλων φορέων στη σχετική με τις κρουαζιέρες στο αρχιπέλαγος αγορά θα μπορούσαν να προκαλέσουν άλλες έμμεσες αποτελέσματα, δεν προσδιορίστηκαν ποσοτικά και αυτό ίσως δεν συμβεί ούτε στο μέλλον. Επιπλέον, δεν αφορούν άμεσα τον τομέα "ανάπτυξη" αυτού του συγκεκριμένου σχεδίου ούτε το ζήτημα της αναλογικότητας της ενίσχυσης που χορηγείται. Δεν είναι λοιπόν

απαραίτητο να ληφθούν υπόψη για τους σκοπούς της παρούσας αξιολόγησης.

32) Τέλος, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί το επιχείρημα των γαλλικών αρχών, σύμφωνα με το οποίο θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη μια χρονική περίοδος που θα ξεπερνά την πενταετή που είχε προβλεφθεί, εάν αυτό συνεπάγεται ότι η CIL δεν είναι υποχρεωμένη να εξακολουθήσει να εκμεταλλεύεται το σκάφος από και προς το Saint-Pierre-et-Miquelon μετά τη λήξη αυτής της περιόδου.

33) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή διαπίστωσε λοιπόν ότι δεν ήταν δυνατό να επιβεβαιωθεί πως επρόκειτο πράγματι για ένα σχέδιο ανάπτυξης. Τα εικαζόμενα αποτελέσματα στις θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης δεν έχουν αποδειχθεί και δεν βασίζονται σε υποθέσεις [ανταποκρινόμενες στην πραγματικότητα]. Επιπλέον, τα εικαζόμενα άμεσα οικονομικά αποτελέσματα είναι σαφώς λιγότερο σημαντικά από την ενίσχυση που χορηγήθηκε, γεγονός που αποδεικνύει τη σαφή [έλλειψη αναλογικότητας μεταξύ της ενισχύσεως και της προβλεπόμενης από οικονομικής πλευράς επιδράσεως].

34) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Γαλλία χορήγησε παράνομα την εν λόγω ενίσχυση, κατά παράβαση του άρθρου 88, παράγραφος 3, της συνθήκης. Η ενίσχυση αυτή δεν συμφωνεί με τη σχετική με τη ναυπηγική βιομηχανία οδηγία και

είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά. Πρέπει λοιπόν να [επιστραφεί εντόκως].

[...]

Εξέδωσε την παρούσα απόφαση:

*Άρθρο 1*

Η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε από την Γαλλία με τη μορφή φορολογικών ελαφρύνσεων και ως αναπτυξιακή ενίσχυση στο επιβατηγό Le Levant, που ναυπηγήθηκε στο Alstom Leroux Naval και προοριζόταν να χρησιμοποιηθεί στο γαλλικό έδαφος του Saint-Pierre-et-Miquelon, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως γνήσια αναπτυξιακή ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 4, παράγραφος 7, της οδηγίας [90/684] και είναι λοιπόν ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.

*Άρθρο 2*

1. Η Γαλλία λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την διακοπή και την ανάκτηση από τους επενδυτές, οι οποίοι αποτελούν τους

άμεσους αποδέκτες της ενίσχυσης και τους τωρινούς ιδιοκτήτες του επιβατηγού, της ενίσχυσης που αναφέρθηκε στο άρθρο 1 και χορηγήθηκε παράνομα στον δικαιούχο.

2. Η ενίσχυση πρέπει να ανακτηθεί αμελλητί και σύμφωνα με τις διατάξεις του εθνικού δικαίου, στο βαθμό που οι εν λόγω διατάξεις δεν εμποδίζουν την άμεση και αποτελεσματική εκτέλεση της παρούσας απόφασης της Επιτροπής. Το ποσό που πρέπει να ανακτηθεί περιλαμβάνει και τους σχετικούς τόκους από την ημερομηνία κατά την οποία η ενίσχυση ετέθη στη διάθεση του δικαιούχου, μέχρι την ημερομηνία της ανάκτησής της. Οι τόκοι υπολογίζονται με βάση το επιτόκιο αναφοράς το οποίο χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό του ισοδύναμου επιδότησης στο πλαίσιο των καθεστώτων ενισχύσεων περιφερειακού χαρακτήρα.

[...]»

## III — Η προσφυγή

4. Με δικόγραφο που κατέθεσε στις 8 Οκτωβρίου 2001, η Γαλλική Δημοκρατία ζήτησε από το Δικαστήριο να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση και να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

5. Η Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο να απορρίψει την προσφυγή ως αβάσιμη και να καταδικάσει η Γαλλική Δημοκρατία στα δικαστικά έξοδα.

## IV — Ανάλυση

6. Η Γαλλική Κυβέρνηση προβάλλει έναν και μοναδικό λόγο ακυρώσεως, σχετικό με την εκτίμηση της συνιστώσας «ανάπτυξη» της επίδικης ενισχύσεως. Θεωρεί ότι η Επιτροπή δεν δέχεται *τον χαρακτηρισμό της ενισχύσεως ως αναπτυξιακής*, λόγω πλάνης περί τα πραγματικά περιστατικά, πλάνης περί το δίκαιο και πρόδηλης πλάνης εκτιμήσεως που συνεπάγονται την ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως.

7. Η Γαλλική Κυβέρνηση δέχεται ότι το Δικαστήριο αναγνώρισε την εξουσία εκτιμήσεως της Επιτροπής στον συγκεκριμένο τομέα. Συναφώς, παραπέμπει στην απόφαση της 5ης Οκτωβρίου 1994, Γερμανία κατά Επιτροπής [5], με τη σκέψη 20 της οποίας το Δικαστήριο έκρινε τα εξής:

«Αφενός, το άρθρο 4, παράγραφος 7, της οδηγίας [90/684] προβλέποντας ότι οι οικείες ενισχύσεις "μπορούν" να θεωρούνται ότι δεν αντιβαίνουν προς την κοινή αγορά, εφόσον

5 — C-400/92, Συλλογή 1994, σ. I-4701.

είναι σύμφωνες προς τις διατάξεις της προπαρατεθείσας συμφωνίας ΟΟΣΑ, παρέχει εξουσία εκτιμήσεως στην Επιτροπή. Αφετέρου, κατά το δεύτερο εδάφιο της διατάξεως αυτής, εναπόκειται στην Επιτροπή όχι μόνο να βεβαιώνεται για το συμβιβαστό της ενισχύσεως προς τα κριτήρια ΟΟΣΑ, αλλά και να ελέγχει τον ειδικό "αναπτυξιακό" χαρακτήρα της σχεδιαζομένης ενισχύσεως».

8. Εντούτοις, η Γαλλική Κυβέρνηση θεωρεί ότι η Επιτροπή υπερέβη τα όρια της εξουσίας αυτής. Προς στήριξη του λόγου ακυρώσεως, προβάλλει, κατ' ουσίαν, τέσσερα επιχειρήματα.

*Ως προς το πρώτο επιχείρημα*

9. Πρώτον, η Γαλλική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι επιτεύχθηκε ο σκοπός της δημιουργίας θέσεων απασχόλησης. Η Επιτροπή εσφαλμένα έκρινε ότι μόνον τέσσερις πρώην αλιείς είχαν εκπαιδευθεί για να εργαστούν στο πλοίο και ότι στο πλήρωμα δεν περιλαμβάνονταν πολλοί κάτοικοι του αρχιπελάγους.

10. Σύμφωνα με τη Γαλλική Κυβέρνηση, 17 από τα μέλη του πληρώματος προσλήφθηκαν στις Αντίλλες και 12 στο Saint-Pierre-et-Miquelon. Επομένως, το μόνιμο πλήρωμα του πλοίου ήταν σύμφωνο με τις προβλέψεις (πενήντα πέντε θέσεις), ενώ στη ναυτιλιακή εταιρία δημιουργήθηκαν ένδεκα θέσεις αντί για πέντε που είχαν προβλεφθεί.

11. Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι ο ισχυρισμός της Γαλλικής Κυβερνήσεως, ότι επιτεύχθηκαν οι στόχοι όσον αφορά την απασχόληση, είναι προδήλως αβάσιμος, διότι είναι εντελώς αντίθετος με τα πραγματικά περιστατικά και τα δεδομένα της υπό κρίση υποθέσεως.

12. Η Επιτροπή παραπέμπει στα διάφορα έγγραφα που της απηύθυναν οι γαλλικές αρχές, ως απάντηση στις αιτήσεις της για την παροχή πληροφοριακών στοιχείων, και ισχυρίζεται ότι προκύπτουν τα ακόλουθα στοιχεία:

— Το Levant έχει πλήρωμα πενήντα πέντε ατόμων, ήτοι δέκα αξιωματικούς, οκτώ ναυτικούς και τριάντα επτά υπαλλήλους που ασχολούνται με την παροχή υπηρεσιών διαμονής, σιτήσεως και ψυχαγωγίας·

— ο σχετικός με τη σημαία όρος προϋποθέτει ότι ο καπετάνιος, οι αξιωματι-

κοί γέφυρας και οι μηχανικοί πρέπει να είναι Γάλλοι, ενώ το μισό τουλάχιστον πλήρωμα αποτελείται από γάλλους ναυτικούς·

— ναι μεν η επιβαλλόμενη από τη σημαία υποχρέωση προσλήψεως Γάλλων υπηκόων δεν παρέχει τη δυνατότητα να εξασφαλιστεί ότι αυτοί είναι κάτοικοι Saint-Pierre, η ναυτιλιακή εταιρία, όμως, έχει δεσμευθεί να προσλαμβάνει κατά προτεραιότητα τους κατοίκους του Saint-Pierre και, βάσει αυτού, μετέχει στο σχέδιο μεταβολής της επαγγελματικής ειδικεύσεως των απολυθέντων μισθωτών του τομέα της αλιείας (τέσσερις αλιείς-ναυτικοί εκπαιδεύθηκαν για να εργαστούν στο Le Levant)·

— οι ένδεκα με δώδεκα έμμεσες θέσεις που δημιουργήθηκαν εκτός πλοίου είναι θέσεις μερικής απασχολήσεως που αφορούν την υποδοχή και τη μεταφορά.

13. Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η διαπίστωση στην οποία προέβη, με την αιτιολογική σκέψη 37 της προσβαλλομένης αποφάσεως, είναι σύμφωνη με τα στοιχεία που προσκόμισαν οι γαλλικές αρχές κατά την προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία.

14. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο ισχυρισμός που περιέχεται στο δικόγραφο της προσφυγής, ότι δώδεκα μέλη του πληρώματος προσλήφθηκαν στο Saint-Pierre-et-Miquelon, δεν προκύπτει από τα στοιχεία που προσκόμισε η Επιτροπή κατά τη διοικητική διαδικασία. Τα γεγονότα αυτά, τα οποία, εξάλλου, δεν βρίσκουν έρεισμα στα προς στήριξη της προσφυγής έγγραφα, πρέπει, επομένως, να θεωρηθούν ως νέα πραγματικά περιστατικά τα οποία η Γαλλική Κυβέρνηση δεν μπορεί, ως εκ τούτου, να επικαλεστεί ενώπιον του Δικαστηρίου.

15. Η Επιτροπή προσθέτει ότι ο ισχυρισμός της Γαλλικής Κυβερνήσεως, ότι δεκαεπτά μέλη του πληρώματος προσλήφθηκαν στις Αντίλλες, δεν ασκεί επιρροή στο πλαίσιο υποθέσεως στην οποία η συνιστώσα «ανάπτυξη» θεωρήθηκε επανειλημμένως ως αφορώσα την ανάπτυξη του Saint-Pierre-et-Miquelon, αποκλείοντας οποιαδήποτε άλλη χώρα επιλέξιμη υπό την έννοια της οδηγίας 90/684.

16. Με το υπόμνημά της απαντήσεως, η Γαλλική Κυβέρνηση δέχεται ότι δεν ενημέρωσε αμέσως την Επιτροπή σχετικά με την καταγωγή των προσληφθέντων μελών του πληρώματος, κατόπιν του από 12 Μαρτίου 1999 έγγραφό της, όπου ανέφερε ότι εκπαιδεύονταν 4 αλιείς-ναυτικοί.

17. Η Γαλλική Κυβέρνηση επιβεβαιώνει, ωστόσο, ότι δώδεκα μέλη του πληρώματος όντως προσλήφθηκαν στο Saint-Pierre-et-

Miquelon και τονίζει ότι στον κατάλογο των μελών του πληρώματος το 1999, το 2000 και το 2001, περιέχονται δεκατέσσερις θέσεις που καλύπτονται από άτομα που κατοικούν στο αρχιπέλαγος, στις οποίες πρέπει να προστεθούν ένδεκα ή δώδεκα θέσεις μερικής απασχολήσεως εκτός πλοίου.

18. Δεδομένου ότι η Γαλλική Κυβέρνηση αναγνωρίζει ότι τα στοιχεία στα οποία στηρίζεται το πρώτο επιχείρημά της δεν κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή κατά την προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία του άρθρου 88 ΕΚ, θεωρώ ότι το επιχείρημά της δεν μπορεί να γίνει δεκτό.

19. Συγκεκριμένα, όπως έκρινε το Δικαστήριο με τη σκέψη 34 της αποφάσεως της 5ης Οκτωβρίου 2000, Γερμανία κατά Επιτροπής [6], «πρέπει να υπομνησθεί [...] ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η νομιμότητα αποφάσεως στον τομέα των ενισχύσεων πρέπει να εκτιμάται βάσει των πληροφοριών που είχε στη διάθεσή της η Επιτροπή όταν έλαβε τη σχετική απόφαση [...] [7]».

20. Συνεπώς, ένα κράτος μέλος, για να αμφισβητήσει μια απόφαση της Επιτροπής στον τομέα των ενισχύσεων, δεν μπορεί να επικαλεστεί ενώπιον του Δικαστηρίου γεγονότα που δεν προβλήθηκαν κατά την προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία του άρθρου 88 ΕΚ [8].

21. Η Γαλλική Κυβέρνηση προσθέτει, επίσης, ότι η υποχρέωση ανακτήσεως των ενισχύσεων που είχαν κριθεί ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, η οποία απορρέει από την προσβαλλόμενη απόφαση, είναι ικανή να πλήξει την εκμετάλλευση του πλοίου και το διηνεκές των τοπικών θέσεων εργασίας.

22. Συναφώς, αρκεί η διαπίστωση ότι το επιχείρημα της Γαλλικής Κυβερνήσεως αφορά εικαζόμενες δυσχέρειες στην ανάκτηση της ενισχύσεως. Αυτού του είδους οι δυσχέρειες, όμως, εφόσον καθιστούν απολύτως αδύνατη την ορθή εκτέλεση της αποφάσεως, μπορούν να προβληθούν από κράτος μέλος προς άμυνά του κατά προσφυγής λόγω παραβάσεως, την οποία άσκησε η Επιτροπή βάσει του άρθρου 88, παράγραφος 2, ΕΚ [9].

6 — C-288/96, Συλλογή 2000, σ. I-8237.

7 — Βλ., επίσης, αποφάσεις της 10ης Ιουλίου 1986, 234/84, Βέλγιο κατά Επιτροπής (Συλλογή 1986, σ. 2263, σκέψη 16), και της 26ης Σεπτεμβρίου 1996, C-241/94, Γαλλία κατά Επιτροπής (Συλλογή 1994, σ. I-4551, σκέψη 33).

8 — Απόφαση της 14ης Σεπτεμβρίου 1994, C-278/92 έως C-280/92, Ισπανία κατά Επιτροπής (Συλλογή 1994, σ. I-4103): «[...] Δεδομένου ότι το στοιχείο αυτό δεν προβλήθηκε κατά τη διάρκεια της προβλεπομένης από το άρθρο 93 της Συνθήκης πριν από την άσκηση της προσφυγής διαδικασίας, αλλά προβλήθηκε για πρώτη φορά με το δικόγραφο της προσφυγής, το Βασίλειο της Ισπανίας δεν μπορεί να το επικαλεστεί» (σκέψη 31).

9 — Αποφάσεις της 4ης Απριλίου 1995, C-350/93, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 1995, σ. I-699, σκέψη 16)· της 27ης Ιουνίου 2000, C-404/97, Επιτροπή κατά Πορτογαλίας (Συλλογή 2000, σ. I-4897, σκέψη 39), και της 22ας Μαρτίου 2001, C-261/99, Επιτροπή κατά Γαλλίας (Συλλογή 2001, σ. I-2537, σκέψη 23).

23. Αντιθέτως, οι ίδιες αυτές δυσχέρειες δεν μπορούν να επηρεάσουν την ισχύ μιας αποφάσεως στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων, όπως η υπό κρίση. Συγκεκριμένα, η δυσχέρεια εκτελέσεως μιας αποφάσεως δεν συνεπάγεται τον παράνομο χαρακτήρα της.

24. Θεωρώ, επομένως, ότι το πρώτο επιχείρημα που προβάλλει η Γαλλική Κυβέρνηση δεν είναι βάσιμο.

*Ως προς το δεύτερο επιχείρημα*

25. Δεύτερον, η Γαλλική Κυβέρνηση αμφισβητεί την εκτίμηση της Επιτροπής όσον αφορά τα οικονομικά αποτελέσματα.

26. Ειδικότερα, με το δικόγραφο της προσφυγής της, η Γαλλική Κυβέρνηση εκτιμά ότι η Επιτροπή δεν μπορούσε να υπολογίσει τα οικονομικά αποτελέσματα της ενισχύσεως για την περίοδο 2001 έως 2003, χρησιμοποιώντας στοιχεία που αφορούσαν τα έτη 1999 και 2000, χωρίς να υποπέσει σε πλάνη περί το δίκαιο, δεδομένου μάλιστα ότι, κατά τα δύο πρώτα οικονομικά έτη, το πλοίο υπέστη αβαρίες.

27. Με το υπόμνημα αντικρούσεως, η Επιτροπή απαντά ότι ο ισχυρισμός αυτός στηρίζεται σε προδήλως εσφαλμένη ανάγνωση της προσβαλλομένης αποφάσεως.

28. Συγκεκριμένα, ο υπολογισμός της Επιτροπής δεν στηρίχθηκε στα αριθμητικά στοιχεία των ετών 1999 και 2000, αλλά στα στοιχεία για το έτος 2001. Συναφώς, η Επιτροπή διευκρινίζει τα εξής:

«Λαμβάνοντας υπόψη τους υπολογισμούς των γαλλικών αρχών (οι οποίοι στηρίζονταν στην υπόθεση 50 ενδιάμεσων σταθμών του πλοίου ανά εποχή στο Saint-Pierre-et-Miquelon — βλ. την αιτιολογική σκέψη 22), η επίδικη απόφαση διαπιστώνει ότι, κατά τα έτη 1999 και 200, πραγματοποιήθηκαν συνολικά 11 ενδιάμεσοι σταθμοί και όχι 100, όπως προέβλεπαν οι αρχικοί υπολογισμοί (βλ. την αιτιολογική σκέψη 23), ενώ για το 2001 υπολογίστηκαν 12 ενδιάμεσοι σταθμοί (βλ. την αιτιολογική σκέψη 24). Βάσει αυτών των στοιχείων, η επίδικη απόφαση υπολογίζει τα πραγματικά αποτελέσματα για καθένα από τα έτη 1999 και 2000 σε 1,32 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα (βλ. την αιτιολογική σκέψη 28) και για το έτος 2001 σε 2,88 εκατομμύρια γαλ-

λικά φράγκα. Κατόπιν τούτου, η επίδικη απόφαση αναφέρει τα εξής:

"Για το έτος 2001, τα αποτελέσματα εκτιμούνται στο 24 % των 12 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων, δηλαδή 2,88 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα. *Για τα δύο επόμενα έτη* [τα έτη 2002 και 2003], το πρόγραμμα για τις κρουαζιέρες δεν είναι γνωστό. *Αν εφαρμοστεί υποθετικά ο αριθμός για το 2001*, συνεπάγεται [συνολικά οικονομικά αποτελέσματα] για το Saint-Pierre-et-Miquelon, για μια περίοδο πέντε ετών από το 1999 έως το 2003, του ύψους των 1,32 + 1,32 + 3 * (2,88) = 11,28 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων. Εφόσον η συνολική αξία της ενίσχυσης ανέρχεται στα 78 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα, πρόκειται λοιπόν για ποσό περίπου επτά φορές υψηλότερο σε σχέση με τα οικονομικά αποτελέσματα για το αρχιπέλαγος"» [10].

29. Επομένως, από την αιτιολογική σκέψη 29 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει αδιαμφισβήτητα ότι η Επιτροπή, ελλείψει πληροφοριακών στοιχείων σχετικά με το πρόγραμμα κρουαζιέρων για τα έτη 2002 και 2003, εφάρμοσε υποθετικά, για τα έτη αυτά, τον αριθμό που είχε προβλεφθεί για το 2001 και όχι τους αριθμούς για τα έτη 1999 και 2000.

30. Επομένως, συμμερίζομαι την άποψη της Επιτροπής ότι το επιχείρημα της Γαλλικής Κυβερνήσεως σχετικά με την αναλογική χρησιμοποίηση στοιχείων στηρίζεται σε εσφαλμένη ανάγνωση της προσβαλλομένης αποφάσεως.

10 — Υπογραμμισμένο στο πρωτότυπο κείμενο.

31. Εξάλλου, η Γαλλική Κυβέρνηση, στο υπόμνημα απαντήσεως, δεν αναφέρεται εκ νέου στην αιτίαση σχετικά με την αναλογική χρησιμοποίηση στοιχείων.

32. Αντίθετως, με το υπόμνημα αυτό παρατηρεί ότι δεν προέβαλε η ίδια αλλά η Επιτροπή τον αριθμό των 100 ενδιάμεσων σταθμών για τα έτη 1999 και 2000. Η Γαλλική Κυβέρνηση, με έγγραφο που απέστειλε στην Επιτροπή στις 12 Μαΐου 1999, περιορίστηκε να αναφέρει πενήντα προσορμίσεις. Αναφέρει ότι κάθε ενδιάμεσος σταθμός περιλαμβάνει δύο προσορμίσεις, μία κατά την άφιξη και μία κατά την αναχώρηση του πλοίου.

33. Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι η επιχειρηματολογία αυτή είναι αβάσιμη και, εν πάση περιπτώσει, απαράδεκτη. Επισημαίνει ότι, στο από 12 Μαΐου 1999 έγγραφό τους, οι γαλλικές αρχές αναφέρουν, μεταξύ των δαπανών που συνδέονται με την εκμετάλλευση του πλοίου, «έξοδα ενδιάμεσων σταθμών (πενήντα προσορμίσεις)» ύψους 750 000 γαλλικών φράγκων.

34. Ως προς την άποψη της Γαλλικής Κυβερνήσεως, ότι κάθε ενδιάμεσος σταθμός περιλαμβάνει δύο προσορμίσεις, η οποία εκτίθεται με το υπόμνημα απαντήσεως, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι είναι αντίθετη προς την έννοια του ενδιάμεσου σταθμού, όπως αυτός απορρέει από τους ορισμούς που δίδονται στα λεξικά της γαλλικής γλώσσας. Ισχυρίζεται ότι οι λέξεις «ενδιάμεσος σταθμός» και «προσόρμιση» είναι συνώνυμες, οπότε ένας σταθμός ισοδυναμεί με μία προσόρμιση και όχι με δύο.

35. Επιπλέον, ο προβληθείς από τη Γαλλική Κυβέρνηση ορισμός δεν εκτέθηκε σε κανένα από τα στάδια της διαδικασίας που οδήγησε στην έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως, ενώ η Επιτροπή, καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας, είχε σαφώς δηλώσει τη σημασία που προσέδιδε στον αριθμό των ενδιάμεσων σταθμών. Επομένως, ο προτεινόμενος ορισμός είναι απαράδεκτος.

36. Κατά την άποψή μου, όπως ορθώς παρατηρεί η Επιτροπή, η αιτίαση της Γαλλικής Κυβερνήσεως που αντλείται από εικαζόμενο σφάλμα ως προς τον αριθμό των εκατό ενδιάμεσων σταθμών για τα έτη 1999 και 2000, όπως περιέχεται στην αιτιολογική σκέψη 23 της προσβαλλομένης αποφάσεως, είναι απαράδεκτη.

37. Συγκεκριμένα, η αιτίαση αυτή προβλήθηκε, το πρώτον, με το υπόμνημα απαντήσεως. Περαιτέρω, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως επεξήγηση της αιτιάσεως σχετικά με την αναλογική χρησιμοποίηση στοιχείων που είχε προβάλει η Γαλλική Κυβέρνηση με το δικόγραφο της προσφυγής της. Συγκεκριμένα, με το δικόγραφο της προσφυγής, η Γαλλική Κυβέρνηση δεν αμφισβητεί — πράγμα το οποίο κάνει με υπόμνημά της απαντήσεως — τον αριθμό των ενδιάμεσων σταθμών που είχαν προβλεφθεί για τα έτη 1999 και 2000, τον οποίο η Επιτροπή έλαβε υπόψη στην αιτιολογική σκέψη 23 της προσβαλλομένης αποφάσεως, αλλά επισημαίνει μόνον — εσφαλμένα, όπως μόλις διαπιστώσαμε, — ότι τα αριθμητικά στοιχεία σχετικά με τα οικονομικά αποτελέσματα για τα έτη 1999 και 2000 δεν μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως βάση για τον υπολογισμό των οικονομικών αποτελεσμάτων για τα έτη 2002 και 2003.

38. Εν πάση περιπτώσει, η αιτίαση σχετικά με τον αριθμό των ενδιάμεσων σταθμών για τα έτη 1999 και 2000 είναι αβάσιμη.

39. Με την αιτίαση αυτή, η Γαλλική Κυβέρνηση προσάπτει, κατ' ουσίαν, στην Επιτροπή ότι, με την προσβαλλόμενη απόφαση, υπερεκτίμησε τον αριθμό των ενδιάμεσων σταθμών που είχαν προβλεφθεί για τα έτη 1999 και 2000, στηριζόμενη σε εσφαλμένη ερμηνεία του αριθμητικού στοιχείου που της κοινοποίησε η Γαλλική Κυβέρνηση με το έγγραφο της 12ης Μαΐου 1999.

40. Πρέπει να υπομνησθεί ότι, με το έγγραφο αυτό, η Γαλλική Κυβέρνηση έκανε λόγο για προβλεπόμενο αριθμό πενήντα «προσορμίσεων» (ετησίως). Από την αιτιολογική σκέψη 23 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η Επιτροπή θεώρησε ότι οι πενήντα αυτές «προσορμίσεις» ισοδυναμούσαν με πενήντα «ενδιάμεσους σταθμούς» ετησίως, ήτοι με εκατό ενδιάμεσους σταθμούς για τα έτη 1999 και 2000.

41. Η Γαλλική Κυβέρνηση, με το επιχείρημα το οποίο προέβαλε με το υπόμνημα απαντήσεως, ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή δεν έπρεπε να στηριχθεί στην πρόβλεψη πενήντα ενδιάμεσων σταθμών ετησίως, αλλά στην πρόβλεψη εικοσιπέντε μόνο σταθμών ετησίως,

δεδομένου ότι κάθε σταθμός περιέχει, κατά τη Γαλλική Κυβέρνηση, δύο προσορμίσεις.

42. Συναφώς, όμως, θεωρώ ότι αρκεί να διαπιστωθεί ότι η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πλάνη ερμηνεύοντας τις πενήντα «προσορμίσεις» για τις οποίες κάνει λόγο η Γαλλική Κυβέρνηση ως πενήντα «ενδιάμεσους σταθμούς». Συγκεκριμένα, όπως ορθά παρατηρεί η Επιτροπή, δεν υπάρχει κανένας γλωσσικός ή άλλος λόγος για τον οποίο η «προσόρμιση» δεν είναι συνώνυμο του «ενδιάμεσου σταθμού».

43. Επομένως, αν, παρ' όλ' αυτά, η Γαλλική Κυβέρνηση είχε θελήσει να διατηρήσει αυτή την τουλάχιστον ασυνήθιστη ερμηνεία, κατά την οποία κάθε ενδιάμεσος σταθμός περιέχει δύο προσορμίσεις, έπρεπε να ενημερώσει σχετικά την Επιτροπή κατά την προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία. Εφόσον δεν το έπραξε, δεν μπορεί, στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας, να προσάψει στην Επιτροπή το ότι εξέλαβε την «προσόρμιση» ως συνώνυμο του «ενδιάμεσου σταθμού».

44. Με το υπόμνημά της απαντήσεως, η Γαλλική Κυβέρνηση παρατηρεί, επίσης, ότι από τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία προκύπτει ότι τα οικονομικά αποτελέσματα της ενισχύσεως ανήλθαν σε 492 000 ευρώ το 1999, σε 349 000 ευρώ το 2000 και σε 821 000 ευρώ το 2001, ήτοι σε περισσότερα από 1 600 000 ευρώ για τα τρία πρώτα έτη εκμεταλλεύσεως του πλοίου.

45. Η Επιτροπή απαντά ότι πρόκειται για στοιχεία μεταγενέστερα της προσβαλλομένης αποφάσεως και, ως εκ τούτου, απαράδεκτα.

46. Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή αμφισβητεί τη συνάφεια των νέων αριθμητικών στοιχείων που ούτε εξηγούνται ούτε αιτιολογούνται. Αμφιβάλλει για τη συνάφεια μεταξύ των τελευταίων στοιχείων που προβλήθηκαν σχετικά με τα εικαζόμενα οικονομικά αποτελέσματα και του αριθμού των κρουαζιερών που πραγματοποιήθηκαν κατά τα τρία επίδικα έτη (ένδεκα το 1999, εννέα το 2000 και δώδεκα το 2001).

47. Η Επιτροπή σημειώνει, επίσης, ότι, εφόσον τα στοιχεία αυτά, ιδίως τα σχετικά με το έτος 2001, προσκομίστηκαν με το υπόμνημα απαντήσεως της 31ης Ιανουαρίου 2002, ήταν προφανώς δυνατό να προσκομιστούν αριθμητικά στοιχεία ένα μήνα μετά το τέλος του οικονομικού έτους. Όσον αφορά, όμως, τα έτη 1999 και 2000, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Γαλλική Κυβέρνηση δεν είχε κοινοποιήσει τα στοιχεία αυτά κατά τη διοικητική διαδικασία.

48. Συναφώς, αρκεί επίσης να διαπιστωθεί, κατά την άποψή μου, ότι η Επιτροπή δεν γνώριζε «τα τελευταία διαθέσιμα αριθμητικά στοιχεία», τα οποία μνημονεύει η Γαλλική Κυβέρνηση με το υπόμνημά της απαντήσεως, όταν εξέδωσε την προσβαλλόμενη απόφαση.

49. Επομένως, τα στοιχεία αυτά δεν μπορούν να επηρεάσουν τη νομιμότητα της προσβαλλομένης αποφάσεως. Συγκεκριμένα, όπως διαπιστώσαμε προηγουμένως, η νομιμότητα της αποφάσεως πρέπει να εκτιμάται βάσει των πληροφοριών που είχε στη διάθεσή της η Επιτροπή όταν έλαβε την προσβαλλόμενη απόφαση.

50. Στο πλαίσιο του δευτέρου επιχειρήματος, η Γαλλική Κυβέρνηση κάνει επίσης λόγο για την αύξηση της τουριστικής κίνησης και για το γεγονός ότι το πλοίο Le Levant αποτέλεσε πόλο έλξης για την περιοχή.

51. Εντούτοις, θεωρώ ότι τα στοιχεία αυτά δεν θέτουν υπό αμφισβήτηση τις διαπιστώσεις στις οποίες προέβη η Επιτροπή με την αιτιολογική σκέψη 31 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ήτοι τα έμμεσα αποτελέσματα στην ανάπτυξη των υποδομών και στην ενδεχόμενη έναρξη λειτουργίας άλλων επιχειρήσεων δεν είχαν προσδιοριστεί ποσοτικά και δεν αφορούσαν τη συνιστώσα «ανάπτυξη» της επίδικης ενισχύσεως.

52. Τέλος, η Γαλλική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι η Επιτροπή δεν απέρριψε παρεμφερή σχέδια σε υπερπόντιο έδαφος, όπως μαρτυρεί η απόφασή της, της 30ής Μαρτίου 1999, σχετικά με το επιβατηγό πλοίο Renaissance η εκμετάλλευση του οποίου θα γινόταν στη Γαλλική Πολυνησία.

53. Η Επιτροπή απαντά ότι το γεγονός ότι δέχθηκε, στο παρελθόν, άλλα σχέδια της ίδιας φύσεως σχετικά με υπερπόντια εδάφη δεν επηρεάζει την επίδικη ενίσχυση. Απλώς αποδεικνύει ότι η Επιτροπή δεν είναι εκ των προτέρων αντίθετη προς τέτοιου είδους ενισχύσεις, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 4, παράγραφος 7, της οδηγίας 90/684.

54. Συναφώς, αρκεί η διαπίστωση ότι η Γαλλική Κυβέρνηση δεν αποδεικνύει με συγκεκριμένα στοιχεία ότι η περίπτωση αφενός του Levant και αφετέρου του Renaissance αποτελούν δύο όμοιες περιπτώσεις τις οποίες η Επιτροπή αντιμετώπισε διαφορετικά.

55. Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι το δεύτερο επιχείρημα που προβάλλει η Γαλλική Κυβέρνηση δεν είναι βάσιμο.

*Ως προς το τρίτο επιχείρημα*

59. Συνεπώς, κατά την Επιτροπή, η διαπίστωση στην οποία προέβη με την αιτιολογική σκέψη 22 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν περιέχει καμία πλάνη περί τα πραγματικά περιστατικά.

56. Τρίτον, η Γαλλική Κυβέρνηση ισχυρίζεται, με το δικόγραφο της προσφυγής της, ότι εσφαλμένα υποστηρίζεται ότι οι εκτιμήσεις των οικονομικών αποτελεσμάτων στηρίζονταν στην υπόθεση χρησιμοποιήσεως του πλοίου για 160 ημέρες ετησίως εντός της περιοχής Saint-Pierre-et-Miquelon. Υπογραμμίζει ότι η αρχική σχετική δέσμευση αφορούσε 130 μόνον ημέρες ετησίως. Για το 2001, όμως, σημειώθηκε υπέρβαση του στόχου αυτού (135 ημέρες), ενώ το 1999, όπως και το 2000, ο στόχος σχεδόν επιτεύχθηκε (121 και 119 ημέρες αντιστοίχως).

60. Η Επιτροπή προσθέτει, επίσης, ότι ο ισχυρισμός που περιέχεται στο δικόγραφο της προσφυγής, ότι το πλοίο παρέμεινε εντός της οικείας περιοχής για 121 ημέρες το 1999, 119 ημέρες το 2000 και 135 ημέρες το 2001 ουδόλως προκύπτει από τα στοιχεία που προσκομίστηκαν στην Επιτροπή κατά τη διοικητική διαδικασία. Επομένως, κατά την Επιτροπή, τα εικαζόμενα αυτά στοιχεία, τα οποία δεν έχουν, εξάλλου, κανένα έρεισμα, συνιστούν επίσης νέο γεγονός το οποίο η Γαλλική Κυβέρνηση δεν μπορεί να επικαλεστεί ενώπιον του Δικαστηρίου.

57. Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι ο ισχυρισμός αυτός δεν συνάδει προς τα πραγματικά περιστατικά και τα δεδομένα της υπό κρίση υποθέσεως και στηρίζεται σε εσφαλμένη ανάγνωση της προσβαλλομένης αποφάσεως.

61. Με το υπόμνημά της απαντήσεως, η Γαλλική Κυβέρνηση αναγνωρίζει ότι ο αριθμός των 160 ημερών είναι εσφαλμένος και αποτελεί τυπογραφικό σφάλμα, το οποίο παρακαλεί την Επιτροπή και το Δικαστήριο να κρίνουν συγγνωστό. Σημειώνει ότι, στην πραγματικότητα, πρόκειται για 120 έως 130 ημέρες που αντιστοιχούν στο χρονικό διάστημα της εκμεταλλεύσεως από τα τέλη Μαΐου έως τις αρχές Οκτωβρίου.

58. Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι τα μοναδικά στοιχεία που προσκόμισαν οι γαλλικές αρχές επ' αυτού, στο πλαίσιο της διαδικασίας που οδήγησε στην έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως, περιέχονται στα από 12 Μαΐου 1999 και 14 Ιουνίου 2000 έγγραφά τους, όπου η μοναδική ρητή αναφορά είναι οι 160 ημέρες εκμεταλλεύσεως ετησίως.

62. Με το υπόμνημά της ανταπαντήσεως, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η Γαλλική Κυβέρνηση δέχεται ότι έκανε λόγο για 160 ημέρες αντί για 130. Δεν δέχεται, όμως, την

προβαλλόμενη δικαιολογία, ήτοι ότι επρόκειτο για τυπογραφικό σφάλμα.

63. Συναφώς, αρκεί η διαπίστωση ότι η Γαλλική Κυβέρνηση αναγνωρίζει ότι η ίδια ενημέρωσε την Επιτροπή για εκμετάλλευση 160 ημερών ετησίως.

64. Το να πρόκειται για απλό τυπογραφικό σφάλμα δεν είναι πολύ πιθανό, δεδομένου ότι ο αριθμός αυτός αναφέρεται δύο φορές, ήτοι στα έγγραφα της 12ης Μαΐου 1999 και της 14ης Ιουνίου 2000.

65. Περαιτέρω, όπως παρατηρεί η Επιτροπή, το έγγραφο της 12ης Μαΐου 1999 αναφέρει ότι «η εκμετάλλευση από και προς το Saint-Pierre-et-Miquelon θα γίνεται για 160 περίπου ημέρες ετησίως από αρχές Ιουνίου έως *τέλη Οκτωβρίου*» [11]. Οι πέντε μήνες από τις αρχές Ιουνίου έως τα τέλη Οκτωβρίου αντιστοιχούν πράγματι σε περίοδο 160 ημερών.

66. Επομένως, θεωρώ ότι η Γαλλική Κυβέρνηση δεν απέδειξε ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη, βασιζόμενη στον αριθμό των 160 ημερών στην αιτιολογική σκέψη 22 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Συνεπώς, το τρίτο επιχείρημά της είναι αβάσιμο.

*Ως προς το τέταρτο επιχείρημα*

67. Τέταρτον, η Γαλλική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι, ακόμη και αν τα οικονομικά αποτελέσματα ήταν κατώτερα από το ποσό της ενισχύσεως, τα αποτελέσματα αυτά έπρεπε να αξιολογηθούν λαμβανομένης υπόψη της καταστάσεως του αρχιπελάγους, μεταξύ άλλων του μεγέθους του και των οικονομικών του προοπτικών.

68. Συναφώς, η Γαλλική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η οικονομική κατάσταση επιδεινώθηκε λόγω της παρακμής της αλιείας και του χαμηλού ρυθμού των επενδύσεων στον οικοδομικό τομέα και στον τομέα των δημοσίων έργων. Η χρηματοοικονομική κατάσταση της εδαφικής ενότητας του Saint-Pierre-et-Miquelon παρουσιάζει σημαντικές δυσχέρειες. Η εν λόγω ενίσχυση είναι πολύ πιο σημαντική σ' ένα τέτοιο πλαίσιο.

69. Προς στήριξη της απόψεώς της, η Γαλλική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι, σύμφωνα με την ανάλυση που εκπόνησε το Institut d'émission des départements d'outre-mer (Ίδρυμα εκδόσεως νομίσματος των υπερπόντιων διαμερισμάτων), τόσο το 2000 όσο και

11 — Η υπογράμμιση δική μου.

το 1999, κυριάρχησαν τα προβλήματα μετατροπής και οικονομικής διαφοροποιήσεως. Αυτό ενισχύεται από τον κατάλογο που έχει επισυναφθεί στην απόφαση για τη σύνδεση των Υπερπόντιων Χωρών και Εδαφών (στο εξής: ΥΧΕ) με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, της 27ης Νοεμβρίου 2001 [12], και από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Ανάπτυξης, που τοποθετούν το Saint-Pierre-et-Miquelon μεταξύ των λιγότερο αναπτυγμένων ΥΧΕ.

70. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η ανάλυση στην οποία προέβη με την προσβαλλόμενη απόφαση λαμβάνει υπόψη τα στοιχεία που προσκόμισαν οι γαλλικές αρχές σχετικά με την επίδραση στην απασχόληση και τα οικονομικά αποτελέσματα της εκμεταλλεύσεως του πλοίου.

71. Περαιτέρω, η Επιτροπή σημειώνει ότι, στην αιτιολογική σκέψη 29 της προσβαλλομένης αποφάσεως, είχε συνδέσει τα οικονομικά αποτελέσματα με τον πληθυσμό του αρχιπελάγους και ότι αναλογούσαν 1 735 γαλλικά φράγκα ανά κάτοικο για την περίοδο των πέντε ετών, ήτοι ετήσιος μέσος όρος 347 γαλλικών φράγκων. Το στοιχείο αυτό πρέπει να ληφθεί υπόψη σε σχέση με τις εκτιμήσεις των γαλλικών αρχών που περιέχονται στο από 27 Απριλίου 2001 έγγραφό τους, όπου γινόταν λόγος για 300 περίπου γαλλικά φράγκα ανά κάτοικο. Πρέπει, επίσης, να σχετιστεί με το κατά κεφαλή Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) του Saint-Pierre-et-Miquelon, ήτοι 66 930 γαλλικά φράγκα, βάσει του οποίου τοποθετείται στο πρώτο τέταρτο των πιο «εύπορων» χωρών μεταξύ των χωρών που περιέχονται στον κατάλογο του προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών για την ανάπτυξη.

72. Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι η έκθεση του Institut d'émission des départements d'outre-mer, στην οποία παραπέμπουν οι γαλλικές αρχές, δεν αναφέρθηκε κατά τη διοικητική διαδικασία και, εν πάση περιπτώσει, δεν μπορεί να επηρεάσει την εκτίμησή τους ως προς τα οικονομικά αποτελέσματα της ενισχύσεως. Αναφέρει δε άλλα χωρία της εν λόγω εκθέσεως που διαφοροποιούν την εικόνα του πίνακα που παρουσίασε η Γαλλική Κυβέρνηση.

73. Πώς πρέπει να αξιολογηθεί το εν λόγω επιχείρημα της Γαλλικής Κυβερνήσεως;

74. Η Γαλλική Κυβέρνηση προσάπτει στην Επιτροπή ότι δεν έλαβε επαρκώς υπόψη, κατά την εκτίμηση των οικονομικών αποτελεσμάτων, το μέγεθος και τις οικονομικές προοπτικές του αρχιπελάγους.

75. Εντούτοις, η Γαλλική Κυβέρνηση δεν εξηγεί με συγκεκριμένα στοιχεία με ποιον τρόπο επηρεάζει την εκτίμηση της Επιτροπής ως προς τα οικονομικά αποτελέσματα το γεγονός ότι δεν έλαβε υπόψη της τα στοιχεία αυτά, αν υποτεθεί ότι αυτό ισχύει — πράγμα το οποίο δεν δέχεται η Επιτροπή.

12 — ΕΕ L 314, σ. 25.

76. Συγκεκριμένα, η Γαλλική Κυβέρνηση περιορίζεται στην περιγραφή των σημαντικών οικονομικών και χρηματικών δυσχερειών που αντιμετωπίζει η εδαφική ενότητα του Saint-Pierre-et-Miquelon.

77. Όπως, όμως, ορθά παρατηρεί η Επιτροπή, οι σημαντικές αυτές δυσχέρειες δεν αρκούν για να χαρακτηριστούν οι ενισχύσεις για τη ναυπήγηση και τη μετατροπή πλοίων ως «αναπτυξιακή βοήθεια σε αναπτυσσόμενη χώρα» υπό την έννοια του άρθρου 4, παράγραφος 7, της οδηγίας 90/684.

78. Συγκεκριμένα, δεν αρκεί μόνο να βρίσκεται η οικεία χώρα σε κατάσταση που χρήζει αναπτύξεως, αλλά πρέπει και οι σχετικές ενισχύσεις να συμβάλλουν πράγματι στην ανάπτυξη αυτή.

79. Η προσβαλλόμενη απόφαση, όμως, στηρίζεται στο γεγονός ότι δεν συντρέχει η δεύτερη ως άνω προϋπόθεση. Αυτό προκύπτει σαφώς από την αιτιολογική σκέψη 33, η οποία αναφέρει τα εξής:

«Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή διαπίστωσε λοιπόν ότι δεν ήταν δυνατό να επιβεβαιωθεί πως επρόκειτο πράγματι για ένα σχέδιο ανάπτυξης. Τα εικαζόμενα αποτελέσματα στις θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης δεν έχουν αποδειχθεί και δεν βασίζονται σε υποθέσεις [ανταποκρινόμενες στην πραγματικότητα]. Επιπλέον, τα εικαζόμενα άμεσα οικονομικά αποτελέσματα είναι σαφώς λιγότερο σημαντικά από την ενίσχυση που χορηγήθηκε, γεγονός που αποδεικνύει τη σαφή [έλλειψη αναλογικότητας μεταξύ της ενισχύσεως και της προβλεπόμενης από οικονομικής πλευράς επιδράσεως].»

80. Συνεπώς, κατά την άποψή μου, η Γαλλική Κυβέρνηση, αναφέροντας απλώς και μόνον ότι το Saint-Pierre-et-Miquelon τελεί σε δυσχερή κατάσταση από οικονομικής και χρηματικής απόψεως, δεν αποδεικνύει και ότι η εν λόγω ενίσχυση πρέπει να χαρακτηριστεί ως «αναπτυξιακή ενίσχυση» υπό την έννοια του άρθρου 4, παράγραφος 7, της οδηγίας 90/684 ή ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη εκτιμήσεως, για τον λόγο ότι στηρίχθηκε στην έλλειψη πραγματικών αποτελεσμάτων της αναπτυξιακής ενισχύσεως για το αρχιπέλαγος αυτό.

81. Επομένως, θεωρώ ότι το τέταρτο επιχείρημα της Γαλλικής Κυβερνήσεως είναι, επίσης, αβάσιμο.

## V — Προτάσεις

82. Κατόπιν των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο:

— να απορρίψει την προσφυγή·

— να καταδικάσει τη Γαλλική Δημοκρατία στα δικαστικά έξοδα.