II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG 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

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2001) 2435)

(Nur der französische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2001/882/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 erster Unterabsatz,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a),

gestützt auf die Richtlinie 90/684/EWG des Rates über Beihilfen für den Schiffbau [1], insbesondere auf Artikel 4 Absatz 7,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme aufgrund der vorerwähnten Artikel [2],

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 Îles 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 SG(99)D/9733 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* veröffentlicht [3]. Gleichzeitig forderte die Kommission alle Beteiligten zur Stellungnahme auf.

(4) Die Kommission hat die bei ihr eingegangenen Stellungnahmen Frankreich übermittelt, die auf diese Weise Gelegenheit zur Äußerung erhielt.

II. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

(5) Die Beihilfe wurde 1996 anlässlich des Erwerbs des Passagierschiffs „Le Levant" durch eine Gruppe von Privatinvestoren, die sich zu diesem Zweck zusammengeschlossen hatte, auf Initiative der […] (*) gewährt. Das Schiff wurde anschließend an CIL vermietet. CIL ist eine Tochtergesellschaft der in Wallis und Futuna eingetragenen französischen Compagnie des Îles du Ponant. Die Investoren durften ihre Investitionskosten von ihrem steuerbaren Einkommen absetzen. Aufgrund dieser Steuerermäßigungen konnte CIL das Schiff zu günstigen Bedingungen betreiben. Die Investoren müssen ihre

[1] ABl. L 380 vom 31.12.1990, S. 13.
[2] ABl. C 33 vom 5.2.2000, S. 6.
[3] Siehe Fußnote 2.
(*) Betriebsgeheimnis.

Schiffsanteile nach fünf Jahren, d. h. Anfang 2004, an die […] verkaufen. CIL muss ihrerseits diese Anteile von der […] 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.

(6) Die Beihilfe wurde in Anwendung einer Steuerregelung, bekannt unter dem Namen Gesetz Pons, gewährt, die Steuerermäßigungen zur Förderung von Investitionen in den französischen Überseedepartements und -gebieten vorsieht. Diese Regelung war von der Kommission 1992 genehmigt worden.

(7) Frankreich teilte der Kommission mit, dass die betreffende Beihilfe mit der Beihilfe für das Schiff Tahiti Nui (Paul Gauguin) identisch war; die Kommission hatte in diesem Fall die Steuerermäßigungen auf ein Nettosubventionsäquivalent von 34 % geschätzt [4]. Die Beihilfe aufgrund der Steuerermäßigungen belief sich demnach auf 78 Mio. FRF (11,9 Mio. EUR).

(8) Die Kommission hatte Zweifel bezüglich der wirtschaftlichen Vorteile für die Inselgruppe St-Pierre und Miquelon. Mit dem Projekt war die Schaffung von 55 Arbeitsplätzen an Bord des Schiffes verbunden, doch war keinesfalls gewährleistet, dass sich die Besatzung aus Angehörigen der Inselgruppe zusammensetzen würde. Außerdem waren die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen des Vorhabens (die Frankreich ursprünglich auf 12 Mio. FRF jährlich während eines Zeitraums von fünf Jahren veranschlagt hatte; während dieser Zeit war CIL verpflichtet, das Schiff vor allem von und nach der Inselgruppe zu betreiben) niedriger als der Gesamtbetrag der Beihilfe, wodurch Zweifel an der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe aufgekommen sind. Im Übrigen bezweifelte die Kommission, dass die Beihilfe tatsächlich eine Entwicklungshilfe war, da das Schiff wesentlich seltener als ursprünglich vorgesehen in St-Pierre und Miquelon angelegt hatte.

(9) Die Kommission bezweifelte also, dass die Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 7 der Richtlinie 90/684/EWG erfüllt waren und beschloss, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag zu eröffnen.

III. **STELLUNGNAHMEN VON BETEILIGTEN**

(10) Die Kommission hat Bemerkungen der gesetzlichen Vertreter von CIL erhalten.

(11) Die gesetzlichen Vertreter von CIL haben geltend gemacht, dass die Gesellschaft nicht als Beihilfeempfänger angesehen werden sollte, da sie gegenwärtig das Schiff lediglich auf eigenes Risiko für Rechnung der Miteigentümer betreibt (wobei den Privatinvestoren 99,73 % des Schiffes und CIL der Rest gehört). CIL wird später das Schiff zum Marktwert kaufen, aber nur unter bestimmten wirtschaftlichen, rechtlichen und finanziellen Bedingungen. Außerdem machten die gesetzlichen Vertreter geltend, dass die Beihilfen angesichts der einschlägigen Rechtsgrundlage, nämlich der Richtlinie über Beihilfen für den Schiffbau, als Schiffbaubeihilfe angesehen werden müsste und dass in ähnlich gelagerten früheren Fällen (insbesondere in der Entscheidung über Renaissance Financial) [5] die Kommission die Auffassung vertreten hatte, dass der Beihilfeempfänger die Werft war.

IV. **BEMERKUNGEN FRANKREICHS**

(12) Frankreich hat mit Schreiben vom 12. Januar 2000, 14. Juni 2000, 30. April 2001 und 11. Juni 2001 seine Bemerkungen übermittelt. Im Schreiben vom 14. Juni 2000 wurden die Bemerkungen der Beteiligten kommentiert und zusätzliche Auskünfte erteilt. Das Schreiben vom 30. April 2001 erhielt Angaben über den Verkehr des Schiffes und eine erneute Schätzung der finanziellen Vorteile für die Inselgruppe, während im Schreiben vom 11. Juni die Vereinbarungen zwischen den Investoren, CIL und dem finanziellen Projektträger, nämlich der […], berichtet wurde.

(13) In ihren ersten Bemerkungen hatten die französischen Behörden darauf hingewiesen, dass das Schiff wegen der klimatischen Verhältnisse im Winter offensichtlich woanders als in den Gewässern von St-Pierre und Miquelon betrieben werden musste. Obwohl hierfür keine Garantie gegeben wurde, würden die Besatzungsmitglieder prioritär Angehörige von St-Pierre und Miquelon sein. Auf jeden Fall würden wegen der Zwischenstationen des Schiffes indirekt Arbeitsplätze auf den Inseln entstehen. Bei 50 Zwischenstationen jährlich (Empfang der Passagiere, Einschiffung und Ausschiffung, Lieferungen für das Schiff usw.) würden elf bis zwölf zusätzliche Arbeitsplätze entstehen. Im Übrigen könnten weitere Arbeitsplätze aufgrund von Infrastrukturprojekten entstehen und auch, weil andere Kreuzfahrtanbieter offensichtlich an einem Besuch der Inseln interessiert sind. Die französischen Behörden haben außerdem geltend gemacht, dass bei der Bewertung der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe der Tatsache Rechnung getragen werden müsste, dass CIL zwar verpflichtet ist, das Schiff in diesem Gebiet fünf Jahre lang zu betreiben, angesichts des Interesses an Kreuzfahrten in der Arktis das Schiff aber viel länger verwendet werden könnte, so dass sich eine Beurteilung auf einen Zeitraum von mindestens zehn Jahren stützen müsste. Außerdem haben sie erneut bekräftigt, wie wichtig das Vorhaben wegen der hohen Arbeitslosigkeit auf den Inseln und der Notwendigkeit einer wirtschaftlichen Diversifizierung auf andere Sektoren als die Fischerei ist.

[4] ABl. C 279 vom 25.10.1995, S. 3. Staatliche Beihilfe C 8/95.

[5] Sache C 37/98 (ABl. L 292 vom 13.11.1999, S. 23).

(14) In weiteren Kommentaren zu den Bemerkungen der gesetzlichen Vertreter von CIL erklärten die französischen Behörden, dass die ursprünglich geschätzten 55 Arbeitsplätze direkte Arbeitsplätze an Bord des Schiffes waren, während die 11 bis 12 zusätzlichen Arbeitsplätze Teilzeitarbeitsplätze im Jahre 1999 betrafen, die wie die 55 direkten Arbeitsplätze auf der Annahme eines Schiffbetriebs von und nach der Inselgruppe an 160 Tagen im Jahr beruhten. In ihrem letzten Schreiben haben die französischen Behörden bestätigt, dass das Schiff seltener als vorgesehen von und nach St-Pierre und Miquelon gefahren ist und folglich auch der wirtschaftliche Gewinn geringer war, insgesamt aber positive Wirkungen für die Wirtschaft der Inselgruppe zu verzeichnen waren.

(15) In der Frage, wer der eigentliche Beihilfeempfänger ist, sind sich die französischen Behörden mit den gesetzlichen Vertretern von CIL nicht einig. Durch das Gesetz Pons sollten die Wirtschaftsteilnehmer zur Entwicklung ihrer Überseetätigkeiten ermutigt werden, indem sie für die besonderen Schwierigkeiten, denen sie in diesem Zusammenhang begegnen würden, einen Ausgleich erhielten. Im vorliegenden Falle kann der Betreiber das Schiff zu günstigen Bedingungen erwerben (zu einem Preis, der die Beihilfe an CIL weitergibt). Außerdem haben die französischen Behörden daran erinnert, dass die Kommission derartige Projekte in den Überseegebieten nicht in Frage stellen wollte. So hat sie in einem ähnlichen Verfahren im Jahre 1995 in ihrem Schreiben SG (97) D/500 vom 23. Januar 1997 erklärt, dass das Gesetz nur für Schiffe für die Überseedepartements gilt. Folglich können Schiffe wie „Club Med II" oder kürzlich „Paul Gauguin" weiterhin in den Genuss des Artikels 4 Absatz 7 der Schiffbau-Richtlinie gelangen, sofern sie die meiste Zeit in Überseegebieten verwendet werden. Die französischen Behörden haben zudem daran erinnert, dass die Kommission in der Sache Renaissance Financial (C-37/98) [6] genauso entschieden hat.

V. **WÜRDIGUNG DER BEIHILFE**

(16) Die Beihilfe muss gemäß Artikel 4 Absatz 7 der Richtlinie des Rates vom 21. Dezember 1990 über Beihilfen für den Schiffbau 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 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.

(18) Die Kommission hat den Mitgliedstaaten mit Schreiben SG (89) D/311 vom 3. Januar 1989 mitgeteilt, dass die Entwicklungshilfevorhaben den nachstehenden OECD-Kriterien entsprechen müssen:

— Die Schiffe dürfen nicht unter einer Billigflagge betrieben werden;

— kann die Beihilfe im Rahmen der OECD nicht als staatliche Entwicklungshilfe eingestuft werden, muss der Geber bestätigen, dass sie aufgrund eines zwischenstaatlichen Abkommens gewährt wird;

— der Geber muss angemessene Garantien dafür liefern, dass der tatsächliche Eigentümer in dem begünstigten Land ansässig ist und das begünstigte Unternehmen keine nichtoperationelle Tochtergesellschaft eines ausländischen Unternehmens ist. (Zu den Ländern, die demnach eine Beihilfe erhalten können, gehören nicht nur die von der OECD anerkannten Entwicklungsländer, sondern auch sämtliche mit der Europäischen Union assoziierten Überseeländer und -gebiete, einschließlich der französischen Überseegebiete);

— der Beihilfeempfänger muss sich verpflichten, das Schiff ohne staatliche Genehmigung nicht zu verkaufen.

(19) Außerdem muss die Beihilfe einem Zuschusselement von mindestens 25 % entsprechen.

(20) Wie bereits gesagt wurde, muss die Kommission das Vorhaben auch auf seine Entwicklungskomponente hin untersuchen. In der Rechtssache C-400/92, die eine Entwicklungshilfe Deutschlands an die chinesische Gesellschaft Cosco betraf, vertrat der Gerichtshof die Auffassung, dass die Kommission die Entwicklungskomponente des Vorhabens getrennt von der Erfüllung der OECD-Kriterien untersuchen muss. Die Kommission muss also im Rahmen ihrer Würdigung prüfen, ob das Vorhaben tatsächlich ein Entwicklungsziel verfolgt und ohne Beihilfe nicht durchführbar ist (die Beihilfe muss also notwendig sein).

Anwendung der OECD-Kriterien

(21) Die Kommission erklärte anlässlich der Eröffnung des Verfahrens nach Artikel 88 Absatz 2, dass das Vorhaben aus folgenden Gründen die OECD-Kriterien erfüllt:

— „Le Levant" wird unter französischer Flagge betrieben; die Voraussetzung, wonach das Schiff nicht unter einer Billigflagge betrieben werden darf, ist demnach erfüllt;

[6] Siehe Fußnote 5.

— Saint-Pierre und Miquelon steht auf der Liste der Länder im Anhang zum Schreiben SG (89) D/311 der Kommission an die Mitgliedstaaten, die Entwicklungshilfe erhalten dürfen;

— der Betreiber (und endgültige Eigentümer) hat seinen Sitz in Wallis und Futuna. Die Inselgruppe ist nicht das „Empfängerland" (dies ist Saint-Pierre und Miquelon). Da aber beide Inselgruppen auf der Kommissionsliste der Länder stehen, denen Entwicklungshilfe gewährt werden kann, wird die Kommission diesbezüglich keinen Einwand erheben. Im Übrigen ist CIL offensichtlich keine nichtoperationelle Tochter einer ausländischen Gesellschaft;

— das Schiff darf ohne die Zustimmung Frankreichs nicht veräußert werden, da die Beihilfe unter der Voraussetzung gewährt wird, dass CIL das Schiff mindestens fünf Jahre lang vornehmlich nach und von St-Pierre und Miquelon betreibt und es anschließend den Investoren in Frankreich abkauft, um es weiterzubetreiben;

— die Beihilfeintensität beträgt über 25 %.

(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. Die Zahl 50 wird ausdrücklich in der Tabelle zur Bewertung der wirtschaftlichen Auswirkungen für die Inselgruppe genannt.

(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 Zwischenstationen 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 St. 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.

Der Beihilfeempfänger

(35) Außerdem steht nicht fest, wer der eigentliche Beihilfeempfänger ist. Diese Frage ist anlässlich der Eröffnung des Verfahrens aufgeworfen worden. Die Kommission stellte bei dieser Gelegenheit fest, dass die Investoren, die in den Genuss der Steuerermäßigungen gekommen sind, die unmittelbaren Empfänger der messbaren Beihilfe sind. Diese Feststellung trifft weiterhin zu.

(36) Nach Angaben der französischen Behörden haben die Investoren aufgrund der Steuerermäßigungen Vorteile erhalten und sind sie immer noch gemeinsam Eigentümer des Schiffes. Sie werden ungefähr noch weitere fünf Jahre ab dem Zeitpunkt der Lieferung des Schiffes (also bis Anfang 2004) in den Genuss dieser Vorteile gelangen. Das Schiff muss anschließend zu einem Preis verkauft werden, durch den nach den vorliegenden Informationen die Beihilfe an den Schiffsbetreiber CIL weitergegeben wird. Demnach wird CIL die Hauptbegünstigte sein, sobald sie das Schiff preisgünstig erworben hat.

(37) Es stimmt, dass die Werft indirekt von der Beihilfe profitiert hat, da sie auf diese Weise einen Auftrag erhalten hat, der ihr vielleicht sonst nicht zuteil geworden wäre.

Beitreibung der Beihilfe

(38) Die rechtswidrige und mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbare Beihilfe muss, da sie bereits gewährt worden ist, zurückgezahlt werden, um einen wirksamen Wettbewerb wiederherzustellen. Zu diesem Zweck müssen ab dem Zeitpunkt der Bereitstellung der Beihilfe bis zu ihrer Wiedererlangung vom Begünstigten Zinsen gezahlt werden.

(39) Aus den obigen Ausführungen ergibt sich eindeutig, dass die Beihilfe von den Investoren als den unmittelbaren Beihilfeempfängern und gegenwärtigen Eigentümern des Schiffes zurückgezahlt werden müsste. Obwohl bezweifelt werden muss, dass irgendeiner der Privatinvestoren, die über die 738 Schiffsanteile verfügen, wegen der missbräuchlichen Verwendung der Beihilfe zur Verantwortung gezogen werden kann, waren und sind sie es, die in den Genuss der Steuerermäßigungen gekommen sind und diese Vorteile als Eigentümer eines zu günstigen Bedingungen gekauften Schiffes weiterhin erhalten werden.

(40) Wäre das Schiff an CIL zu einem niedrigeren als dem Marktpreis verkauft worden und wäre die Beihilfe folglich an das Unternehmen weitergegeben worden, so müsste CIL die Beihilfe zurückzahlen. Da aber der Transfer nicht vor Mitte 2003 stattfinden wird, kann der Schiffsbetreiber CIL für die Rückzahlung der Beihilfe im gegenwärtigen Stadium nicht verantwortlich gemacht werden.

(41) Was schließlich die Schiffswerft betrifft, so wird die Beihilfe unter den gegenwärtigen Umständen nicht bei ihr beigetrieben. An dieser Stelle muss erklärt werden, warum die Siebte Richtlinie über Beihilfen für den Schiffbau eine Vorschrift über Entwicklungshilfen enthält. Der Grund besteht darin, dass aufgrund dieser Vorschrift höhere Beihilfen als im Rahmen anderer Schiffbauverträge gewährt werden können. Die höheren Beihilfesätze können vereinbar sein, sofern die OECD-Vorschriften eingehalten werden. Diese Vorschriften betreffen eindeutig den Beihilfegeber, den Schiffseigentümer und das Entwicklungsland, nicht aber die Schiffswerft. Wird gegen die grundlegenden Vorschriften der OECD, einschließlich der entwicklungsrelevanten Kriterien, verstoßen, so wäre es abwegig, deswegen die Schiffswerft anzuklagen, die für die Verwendung des Schiffes nach seiner Lieferung nicht verantwortlich gemacht werden kann —

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/EWG über Beihilfen für den Schiffbau 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 Beihilfe 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.

Artikel 3

Frankreich teilt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach der Bekanntgabe dieser Entscheidung die Maßnahmen mit, die ergriffen wurden, um der Entscheidung nachzukommen.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist an die Republik Frankreich gerichtet.

Brüssel, den 25. Juli 2001

Für die Kommission

Mario MONTI

Mitglied der Kommission