FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT JEAN MISCHO

fremsat den 11. juni 2002 [1]

1. Den Franske Republik har nedlagt påstand for Domstolen om annullation af Kommissionens beslutning 2001/882/EF af 25. juli 2001 om den statsstøtte, Frankrig har ydet i form af udviklingsbistand til krydstogtskibet »Le Levant«, der er bygget af Alstom Leroux Naval, og som skal drives ved Saint Pierre og Miquelon [2] (herefter »den anfægtede beslutning«).

I — Relevante bestemmelser

2. Artikel 4, stk. 7, i Rådets direktiv 90/684/EØF af 21. december 1990 om støtte til skibsbygningsindustrien [3] bestemmer:

»Maksimumsgrænsen gælder ikke for støtte til bygning og ombygning af skibe, når denne støtte ydes som udviklingsbistand til et udviklingsland. Støtten kan betragtes som forenelig med det fælles marked, hvis den opfylder de betingelser, som OECD's arbejdsgruppe nr. 6 har fastlagt på dette område i sin aftale om fortolkningen af artikel 6, 7 og 8 i det OECD-arrangement, der er nævnt i stk. 6, eller hvis den er i overensstemmelse med senere tilføjelser til eller ændringer i den nævnte aftale.

Alle sådanne individuelle støtteprojekter skal anmeldes til Kommissionen, inden de iværksættes. Kommissionen kontrollerer det særlige udviklingsaspekt i forbindelse med den planlagte støtte, og at støtten falder ind under det i første afsnit nævnte arrangement.«

II — Den anfægtede beslutning

3. De afgørende dele af den anfægtede beslutning, deriblandt de betragtninger,

1 — Originalsprog: fransk.
2 — EFT L 327, s. 37.
3 — EFT L 380, s. 27.

der vedrører de faktiske omstændigheder i den foreliggende sag, lyder som følger:

»Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber

[...]

har ud fra følgende betragtninger:

I. Sagsforløb

1) Kommissionen erfarede i slutningen af 1998 gennem en artikel i *Lloyds List*, at krydstogtskibet »Le Levant«, der er bygget delvis i Frankrig af Alstom Leroux Naval til en kontraktpris på 228,55 millioner FRF, var blevet finansieret ved hjælp af skattelettelser for de investorer, der havde finansieret fartøjets bygning. Denne støtte var ikke blevet anmeldt til Kommissionen. Som svar på Kommissionens anmodninger om oplysninger meddelte Frankrig oplysninger om projektet ved brev af 12. maj 1999. Kommissionen stillede yderligere spørgsmål ved brev af 4. juni 1999, som Frankrig besvarede ved brev af 19. august 1999. Frankrig fremsatte bemærkninger ved brev af 12. januar og 14. juni, idet sidstnævnte indeholdt bemærkninger til de bemærkninger, der som led i proceduren var blevet fremsat af de lovlige repræsentanter for Compagnie des Îles du Levant (herefter benævnt »CIL«). Kommissionen stillede yderligere spørgsmål ved brev af 26. februar 2001, som Frankrig besvarede ved brev af 30. april og 11. juni 2001.

2) Ved brev SG(99) D/9733 af 2. december 1999 meddelte Kommissionen de franske myndigheder, at den havde besluttet at indlede proceduren efter traktatens artikel 88, stk. 2.

3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* [den 5. februar 2000][4]. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til den omhandlede støtte.

[...]

II. Detaljeret beskrivelse af støtten

5) Støtten blev ydet i 1996 i anledning af, at en gruppe private investorer, der

4 — EFT C 33, s. 6.

havde dannet et maritimt ejendomsfællesskab, på initiativ af [selskab X] erhvervede krydstogtskibet »Le Levant«. Fartøjet blev derpå leaset til CIL. Der er tale om et datterselskab af det franske Compagnie des Îles du Ponant, og det er registreret i Wallis og Futuna. Investorerne fik lov til at trække investeringerne fra den skattepligtige indkomst [til en samlet værdi af 78 millioner FRF]. Skattelettelserne gjorde det muligt for CIL at drive fartøjet på gunstige vilkår. Investorerne har ret og pligt til at sælge deres andele til [selskab X] efter fem år, dvs. i begyndelsen af 2004. Også CIL har ret og pligt til at købe disse andele af [selskab X] til en pris, der bevirker, at værdien af støtten overføres. Støtten blev ydet på betingelse af, at CIL blev forpligtet til at drive fartøjet i mindst fem år, hovedsagelig til og fra Saint Pierre og Miquelon i 160 dage om året.

[...]

V. Vurdering af støtten

16) Støtten til det pågældende fartøj skal vurderes i lyset af artikel 4, stk. 7, i direktiv [90/684], eftersom der er tale om en støtte i forbindelse med skibsbygning, der er ydet som udviklingsbistand i 1996 som led i en støtteordning (Pons-loven), der blev godkendt i 1992.

17) I medfør af artikel 4, stk. 7, i direktiv [90/684] kan støtte, der ydes som udviklingsbistand til et udviklingsland, betragtes som forenelig med fællesmarkedet, hvis den opfylder de betingelser, som OECD's arbejdsgruppe nr. 6 har fastlagt på dette område i sin aftale om fortolkningen af artikel 6, 7 og 8 i arrangementet vedrørende eksportkreditter til skibe, eller hvis den er i overensstemmelse med senere tilføjelser til ændringer i den nævnte aftale (herefter benævnt »OECD-kriterierne«). Kommissionen skal kontrollere det særlige udviklingsaspekt i forbindelse med den planlagte støtte, og den skal sikre, at støtten falder ind under førnævnte aftales anvendelsesområde.

[...]

21) Som Kommissionen anførte ved iværksættelsen af proceduren efter artikel 88, stk. 2, opfylder projektet OECD-kriterierne [vedrørende skibets flagstat, ejerens hjemsted, den offentlige karakter af støtten og støttens intensitet].

22) Udviklingskriteriet er dog ikke opfyldt i det foreliggende tilfælde. Det væsentlige element er, at de franske overslag over de økonomiske virkninger hviler på den forudsætning, at fartøjet lægger til i Saint Pierre og Miquelon mindst 50 gange hver sæson (i løbet af de 160 dage, fra maj til begyndelsen af oktober, hvor vejrliget gør det muligt at foretage krydstogter i området). [...]

23) Virkeligheden er dog meget anderledes. Ifølge oplysningerne fra de franske myndigheder i brevet af 30. april 2001 var det antal krydstogter, der havde Saint Pierre og Miquelon med i programmet (som krydstogtets afgangssted eller bestemmelsessted) på 9 i 1999 og på 11 i 2000. Eftersom disse krydstogter havde Saint Pierre enten som afgangssted eller bestemmelsessted, vil det sige, at der i løbet af de to sæsoner 1999 og 2000 var i alt 11 anløb i Saint Pierres havn, mens der burde have været 100 i de to år ifølge de franske myndigheders oprindelige overslag.

24) Ifølge samme brev er der planlagt 18 krydstogter med Saint Pierre som afgangssted eller bestemmelsessted i 2001, herunder 5 korte krydstogter af en ny slags, der udgår fra og slutter i Saint Pierre. Det vil give i alt 12 anløb i Saint Pierres havn i 2001 over for de 50, der oprindelig var fastsat i beregningerne.

25) På grundlag af tallene for 1999 og 2000 er Kommissionen nået til den slutning, at de forudsætninger, som dannede grundlag for beregningerne af de økonomiske virkninger for Saint Pierre og Miquelon, var forkerte. Den har derfor foretaget en ny beregning af de forventede økonomiske virkninger ved hjælp af de franske tal, men under hensyn til det langt lavere antal anløb.

26) For så vidt angår de direkte økonomiske virkninger, skønnede de franske myndigheder, at udgifterne i forbindelse med fartøjets drift ville andrage 10,8 millioner FRF om året. Passagernes udgifter på stedet anslås til 1,2 mio. FRF om året. I begge tilfælde er tallene sat ud fra 50 anløb om året. Som før sagt lagde fartøjet kun til i havnen 5,5 gange om året i 1999 og 2000, og de forventede anløb for i år er på i alt 12.

27) I betragtning af arten af de i beregningerne forventede økonomiske virkninger (levnedsmidler, materiel, havneafgifter osv.) kan det antages, at disse virkninger er proportionale med antal-

let af anløb. I beregningerne ansættes disse virkninger til 12 mio. FRF om året på grundlag af 50 anløb. Antages det, at de af Frankrig foretagne økonomiske beregninger er rigtige for så vidt angår virkningen af fartøjets anløb og under hensyntagen til antallet af anløb i 1999 og 2000, vil virkningerne for øgruppen være på 5,5/50 eller 11% af de oprindelige skøn. For 2001 vil de være på 12/50 eller 24% af de oprindelige skøn.

28) For hvert af de to seneste år vil de virkelige virkninger altså have været på 11% af 12 mio. FRF, dvs. 1,32 mio. FRF. Ifølge de franske myndigheder gik ca. 760 passagerer om bord eller fra borde i Saint Pierre i løbet af hvert af de to år. Dersom man forudsætter, at de økonomiske virkninger er på 1,32 mio. FRF, vil det indebære en udgift på 1 700 FRF pr. person, hvilket forekommer rimeligt, i betragtning af at passagererne sandsynligvis ikke tilbringer mere end én nat i øgruppen før eller efter krydstogtet.

29) For 2001 kan de økonomiske virkninger anslås til 24% af 12 mio. FRF, dvs. 2,88 mio. FRF. For de næste to år er krydstogtprogrammet ikke kendt. Hvis man rent hypotetisk anvender tallet for 2001, vil det give økonomiske virkninger for Saint Pierre og Miquelon i et tidsrum på fem år fra 1999 til 2003, på i alt 1,32 + 1,32 + 3*(2,88) = 11,28 mio. FRF. Da støttens samlede værdi er på 78 mio. FRF, er den således syv gange højere end de økonomiske virkninger for øgruppen.

30) For så vidt angår de direkte arbejdspladser hævdede de franske myndigheder, at man fortrinsvis ville ansætte folk fra Saint Pierre og Miquelon i de 55 stillinger som medlemmer af mandskabet. Den eneste oplysning, der er givet, er imidlertid, at fire tidligere fiskere fra øgruppen har fulgt en uddannelse med henblik på beskæftigelse om bord på fartøjet. Det kan derfor antages, at medlemmerne af mandskabet ikke tæller mange af øgruppens beboere.

31) Påstandene om, at infrastrukturudviklingen og ankomsten af eventuelle andre driftsledere på krydstogtmarkedet omkring øgruppen vil kunne få andre indirekte virkninger, er der ikke sat tal på, og det kan der formodentlig heller ikke. Desuden vedrører de ikke direkte udviklingsaspektet af dette bestemte projekt og heller ikke spørgsmålet om, hvorvidt den udbetalte støtte er proportional med det forfulgte mål. Det er derfor ikke nødvendigt at tage

hensyn hertil i forbindelse med nærværende vurdering.

32) Endelig kan Kommissionen ikke godtage de franske myndigheders argument, ifølge hvilket der bør tages et længere tidsrum i betragtning end de fem år, for så vidt som CIL ikke har nogen som helst forpligtelse til at fortsætte driften af fartøjet fra eller til Saint Pierre og Miquelon efter dette tidsrum.

33) På baggrund af ovenstående er Kommissionen således nået frem til den slutning, at det ikke har kunnet fastslås, at dette projekt var et rent udviklingsprojekt. De dermed forbundne virkninger i form af direkte oprettede arbejdspladser er ikke påvist og hviler ikke på realistiske forudsætninger. Endvidere er de dermed forbundne direkte økonomiske virkninger af klart mindre omfang end den tildelte støtte, hvilket viser, at der er en tydelig mangel på proportionalitet mellem støtten og den påregnede økonomiske virkning.

34) Kommissionen kan konstatere, at Frankrig i strid med traktatens artikel 88, stk. 3, ulovligt har iværksat den pågældende støtte. Støtten er ikke i overensstemmelse med direktivet om skibsbygningsindustrien, og den er derfor uforenelig med fællesmarkedet. Den skal derfor tilbagesøges med renter.

[...]

vedtaget følgende beslutning:

Artikel 1

Den af Frankrig ydede støtte i form af skattelettelser og i form af udviklingsstøtte til krydstogtskibet »Le Levant«, der er bygget af Alstom Leroux Naval, og som skal drives ved det franske territorium Saint Pierre og Miquelon, kan ikke betragtes som værende en virkelig udviklingsbistand i henhold til artikel 4, stk. 7, i direktiv 90/684 og den er derfor uforenelig med fællesmarkedet.

Artikel 2

1. Frankrig træffer alle nødvendige foranstaltninger for at standse og for hos investorerne, der er de direkte støttemodtagere

og nuværende ejere af krydstogtskibet, at tilbagesøge den i artikel 1 omhandlede støtte, som er ulovligt udbetalt til støttemodtagerne.

2. Tilbagesøgningen skal ske uophørligt og i overensstemmelse med national lovgivning, hvis denne giver mulighed for at efterkomme beslutningen hurtigt og effektivt. Den støtte, der skal tilbagebetales, pålægges renter fra det tidspunkt, den blev udbetalt til støttemodtagerne, og indtil den er blevet tilbagebetalt. Renterne beregnes på basis af den referencesats, der anvendes til at beregne subventionsækvivalenten for regionalstøtte.

[...]«

III — Søgsmålet

4. Ved stævning indleveret den 8. oktober 2001 har Den Franske Republik anlagt sag med påstand om annullation af den anfægtede beslutning og om, at Kommissionen tilpligtes at betale sagens omkostninger.

5. Kommissionen har nedlagt påstand om frifindelse og om, at sagen afvises samt om, at Den Franske Republik tilpligtes at betale sagens omkostninger.

IV — Vurdering

6. Den franske regering har fremsat et enkelt anbringende vedrørende vurderingen af udviklingsaspektet af den omtvistede støtte. Den franske regering har gjort gældende, at Kommissionens konklusion, at der ikke er tale om *udviklingsstøtte*, hviler på et faktisk og retligt fejlagtigt grundlag, og at Kommissionen har anlagt et åbenbart urigtigt skøn, hvilket bør medføre, at den anfægtede beslutning annulleres.

7. Den franske regering har medgivet, at Domstolen har anerkendt, at der er overladt Kommissionen et skøn vedrørende kvalifikationen af udviklingsstøtte. Regeringen har i den forbindelse henvist til dom af 5. oktober 1994, Tyskland mod Kommissionen[5], hvor Domstolen i præmis 20 anførte, at:

»[f]or det første overlades der Kommissionen et skøn, når det i artikel 4, stk. 7, bestemmes, at den pågældende støtte »kan« betragtes som forenelig med det

5 — Sag C-400/92, Sml. I, s. 4701.

fælles marked, hvis den opfylder betingelserne i ovennævnte OECD-aftale. For det andet påhviler det ifølge bestemmelsens andet afsnit Kommissionen ikke alene at kontrollere, at støtten opfylder OECD-betingelserne, men ligeledes at kontrollere det særlige »udviklingsaspekt« i forbindelse med den planlagte støtte.«

8. Den franske regering har imidlertid gjort gældende, at Kommissionen har overskredet grænserne for sit skøn. Til støtte for sit anbringende har regeringen i det væsentlige fremsat fire argumenter.

Første argument

9. For det første har den franske regering gjort gældende, at målene for så vidt angår skabelse af arbejdspladser faktisk er nået. Kommissionen antog fejlagtigt, at kun fire tidligere fiskere fra øgruppen var blevet uddannet med henblik på beskæftigelse om bord på fartøjet, og at medlemmerne af mandskabet derfor ikke talte mange af øgruppens beboere.

10. Ifølge den franske regering blev 12 af mandskabets medlemmer rekrutteret fra Saint Pierre og Miquelon, og 17 fra Antillerne. Det faste mandskab på skibet er således i overensstemmelse med forventningerne (55 stillinger), og 11 stillinger er blevet skabt til bemanding af fartøjet i stedet for de forventede fem.

11. Kommissionen har gjort gældende, at den franske regerings påstand om, at målene for så vidt angår skabelse af arbejdspladser virkelig er blevet nået, er helt ubegrundet og i modstrid med de faktiske omstændigheder og kendsgerninger i sagen.

12. Kommissionen har henvist til diverse skrivelser fra de franske myndigheder, som den har modtaget som svar på sine talrige anmodninger om oplysninger, og har gjort gældende, at skrivelserne viser følgende kendsgerninger:

— »Le Levant« har en besætning på 55 personer bestående af 10 officerer, 8 sømænd og 37 ansatte med ansvar for indkvartering, restauration og underholdning.

— Kravene til at føre flag indebærer i dette tilfælde, at kaptajnen, dæksoffi-

cererne og fyrbøderne skal være franske, og at mindst halvdelen af besætningen skal være franske sømænd.

— Pligten til at ansætte franske statsborgere, som følger af fartøjets flag, gør det ikke muligt at kræve, at alle er fra Saint Pierre, men rederiet har forpligtet sig til at give folk fra Saint Pierre fortrinsstilling, og det deltager med henblik herpå i omskolingen af arbejdstagere, der er ikke længere kan finde arbejde i fiskerisektoren (fire sømænd er under uddannelse for at kunne arbejde på »Le Levant«).

— De 11 eller 12 stillinger, der skabes på landjorden, er deltidsstillinger, som vedrører modtagelse og transfer.

13. Kommissionen har gjort gældende, at den konklusion, som fremgår af 37. betragtning til den anfægtede beslutning, er i overensstemmelse med de oplysninger, som de franske myndigheder har givet den under den administrative procedure.

14. Kommissionen har påpeget, at anbringendet i stævningen om, at 12 besætningsmedlemmer skulle være rekrutteret fra Saint Pierre og Miquelon, ikke fremgår af de oplysninger, som blev forelagt Kommissionen under den administrative procedure. Denne oplysning, som i øvrigt ikke finder støtte i de dokumenter, der er vedlagt stævningen, bør således betragtes som nye faktiske oplysninger, som den franske regering derfor ikke kan gøre gældende i sagen for Domstolen.

15. Kommissionen har tilføjet, at den franske regerings anbringende om, at 17 besætningsmedlemmer blev rekrutteret på Antillerne, er uden relevans i forbindelse med en sag om udviklingsstøtte, som udelukkende vedrører udvikling på Saint Pierre og Miquelon og ikke noget andet støtteberettiget land i direktiv 90/864's forstand.

16. Den franske regering har i sin replik medgivet, at Kommissionen ikke i tide blev informeret om stedet for de rekrutteringer, der fandt sted efter regeringens skrivelse af 12. maj 1999, hvoraf fremgik, at fire fiskere var under uddannelse.

17. Den franske regering har imidlertid bekræftet, at 12 besætningsmedlemmer faktisk blev rekrutteret på Saint Pierre og

Miquelon, og har forklaret, at der på listen over besætningsmedlemmerne i 1999, 2000 og 2001 var 14 personer med bopæl på øgruppen, hvortil skal lægges 11 eller 12 deltidsbeskæftigede på land.

18. Den franske regering har selv erkendt, at de oplysninger, hvorpå dets første argument støttes, ikke er blevet meddelt Kommissionen under den administrative procedure, som foreskrives i artikel 88, EF, hvorfor jeg mener, at regeringens anbringende bør afvises.

19. Domstolen fastslog nemlig i præmis 34 i dom af 5. oktober 2000, Tyskland mod Kommissionen [6] »[...], at efter Domstolens praksis skal retmæssigheden af en beslutning om støtte vurderes i forhold til de oplysninger, som Kommissionen kunne have på det tidspunkt, da den vedtog den [...]« [7].

20. Det følger heraf, at en medlemsstat med henblik på at anfægte en beslutning, der er truffet af Kommissionen vedrørende statsstøtte, ikke kan gøre faktiske omstændigheder gældende, som den ikke har fremført under den administrative procedure i henhold til artikel 88 EF [8].

21. Den franske regering har videre bemærket, at pligten til at tilbagesøge støtten, der med den anfægtede beslutning blev erklæret uforenelig med fællesmarkedet, vil bringe driften af krydstogtskibet og bevarelsen af lokale arbejdspladser i fare.

22. I den forbindelse er det tilstrækkeligt at bemærke, at den franske regerings argument angår de hævdede vanskeligheder i forbindelse med tilbagesøgningen. Sådanne vanskeligheder er — forudsat at de gør en korrekt gennemførelse af beslutningen absolut umulig — en indsigelse, som kan gøres gældende af en medlemsstat over for et af Kommissionen i henhold til artikel 88, stk. 2, EF anlagt traktatbrudssøgsmål [9].

6 — Sag C-288/96, Sml. I, s. 8237.

7 — Jf. ligeledes dom af 10.7.1986, sag 234/84, Belgien mod Kommissionen, Sml. s. 2263, præmis 16, og af 26.9.1996, sag C-241/94, Frankrig mod Kommissionen, Sml. I, s. 4551, præmis 33.

8 — Jf. dom af 14.9.1994, forenede sager C-278/92 — C-280/92, Spanien mod Kommissionen, Sml. I, s. 4103. »[...] Da denne omstændighed ikke er blevet fremført under den administrative procedure, der omhandles i traktatens artikel 93, men først i stævningen, kan Kongeriget Spanien ikke gøre den gældende« (præmis 31).

9 — Dom af 4.4.1995, sag C-350/93, Kommissionen mod Italien, Sml. I, s. 699, præmis 16, af 27.6.2000, sag C-404/97, Kommissionen mod Portugal, Sml. I, s. 4897, præmis 39, og af 22.3.2001, sag C-261/99, Kommissionen mod Frankrig, Sml. I, s. 2537, præmis 23.

23. Derimod kan sådanne vanskeligheder ikke bevirke, at en beslutning om statsstøtte bliver ugyldig, hvilket er det, nærværende sag vedrører. Det er ikke den omstændighed, at en beslutning er vanskelig af gennemføre, der bevirker, at den er ugyldig.

24. Jeg mener således, at den franske regerings første argument bør afvises.

Andet argument

25. Den franske regering har for det andet anfægtet Kommissions vurdering af de økonomiske virkninger.

26. Nærmere bestemt har den franske regering i stævningen gjort gældende, at Kommissionen ikke kunne vurdere de økonomiske virkninger af støtten for perioden 2001 til 2003 ved at beregne dem ud fra en fremskrivning af tallene for årene 1999 og 2000 uden derved at begå en retlig fejl, og dette så meget desto mere fordi de to første driftsår var påvirket af tekniske problemer med fartøjet.

27. Hertil har Kommissionen i sit svarskrift svaret, at dette argument beror på en fejlagtig fortolkning af den anfægtede beslutning i strid med dens ordlyd.

28. Kommissionens udregning er nemlig ikke baseret på tallene for 1999 og 2000, men på tallene for 2001. I den forbindelse har Kommissionen givet følgende forklaring:

»Med udgangspunkt i de franske overslag over de økonomiske virkninger (som hviler på den forudsætning, at fartøjet lægger til i Saint Pierre og Miquelon mindst 50 gange hver sæson — jf. 22. betragtning) er det i den anfægtede beslutning lagt til grund, at der kun havde været 11 anløb i Saint Pierres havn, mens der burde have været 100 ifølge de franske myndigheders oprindelige overslag (jf. 23. betragtning), og der var planlagt 12 anløb i 2001 (jf. 24. betragtning). På dette grundlag blev det i den anfægtede beslutning beregnet, at de reelle økonomiske virkninger for hvert af årene 1999 og 2000 var på 1,32 millioner

FRF (jf. 28. betragtning), og på 2,88 millioner FRF for 2001. Herefter fremgår det af den anfægtede beslutning:

»29) For 2001 kan de økonomiske virkninger anslås til 24% af 12 mio. FRF, dvs. 2,88 mio. FRF. *For de næste to år* (dvs. årene *2002* og *2003*) er krydstogtprogrammet ikke kendt. *Hvis man rent hypotetisk anvender tallet for 2001*, vil det give økonomiske virkninger for Saint Pierre og Miquelon i et tidsrum på fem år fra 1999 til 2003, på i alt 1,32 + 1,32 + 3*(2,88) = 11,28 mio. FRF. Da støttens samlede værdi er på 78 mio. FRF, er den således syv gange højere end de økonomiske virkninger for øgruppen« « [10].

29. Det følger således ubestrideligt af 29. betragtning til den anfægtede beslutning, at Kommissionen i mangel af oplysninger om krydstogtprogrammet for 2002 og 2003 har taget udgangspunkt i tallene for 2001 og ikke i tallene for 1999 og 2000.

30. Jeg er således enig med Kommissionen i, at den franske regerings argument om udgangspunktet for beregningen skyldes en fejlagtig læsning af den anfægtede beslutning.

10 — Mine fremhævelser.

31. Den franske regering har i øvrigt ikke gentaget sin indsigelse om udgangspunktet for beregningen i sin replik.

32. I replikken har regeringen derimod anført, at antallet på 100 anløb i løbet af årene 1999 og 2000 ikke er blevet fremført af den selv, men af Kommissionen. Den franske regering har begrænset sig til i en skrivelse til Kommissionen af 12. maj 1999 at nævne, at skibet skulle lægge til kaj (touchées) 50 gange. Regeringen har nærmere anført, at hvert anløb (escale) indebærer, at skibet lægger til kaj to gange (touchée), én gang ved ankomsten og én gang ved afsejlingen.

33. Kommissionen har gjort gældende, at dette argument er irrelevant og under alle omstændigheder må afvises. Kommissionen har bemærket, at der i de franske myndigheders skrivelse af 12. maj 1999 blandt de udgifter, der er forbundet med krydstogtskibets drift, var nævnt »havneafgifter (50 anløb)« for et beløb på 750 000 FRF.

34. For så vidt angår den franske regerings teori om, at hvert anløb indebærer, at skibet lægger til kaj to gange, således som den har gjort gældende i replikken, har Kommissionen bemærket, at det strider mod begrebet »anløb«, således som det er defineret i franske ordbøger. Kommissionen har gjort gældende, at begreberne »anløb« (escale) og »lægge til kaj« (touchée) er synonymer, således at et anløb er det samme som at lægge til kaj én gang og ikke to.

35. Ydermere er den franske regerings definition ikke blevet gjort gældende på noget tidspunkt under proceduren forud for den anfægtede beslutnings vedtagelse, selv om Kommissionen under hele forberedelsesfasen meget klart gav udtryk for den afgørende betydning, den tillagde antallet af anløb. Den foreslåede definition må således afvises.

36. Jeg er enig med Kommissionen i, at den franske regerings indsigelse om den hævdede fejl vedrørende tallet på 100 anløb i årene 1999 og 2000, som nævnes i 23. betragtning til den anfægtede beslutning, må afvises.

37. Denne indsigelse er nemlig først blevet gjort gældende i replikken. Desuden kan den ikke betragtes som en uddybning af indsigelsen om fremskrivning, som den franske regering gjorde gældende i stævningen. I stævningen anfægtede den franske regering nemlig ikke — således som den har gjort i sin replik — antallet af påregnede anløb i 1999 og 2000, som Kommissionen lagde til grund i 23. betragtning til den anfægtede beslutning, men begrænsede sig til at anføre — på fejlagtigt grundlag, som det netop er blevet påvist — at tallene for så vidt angår de økonomiske virkninger i 1999 og 2000 ikke kunne danne grundlag for beregningen af de økonomiske virkninger i 2002 og 2003.

38. Under alle omstændigheder må indsigelsen om antallet af anløb i 1999 og 2000 afvises.

39. Med denne indsigelse gør den franske regering i det væsentlige gældende, at Kommissionen i den anfægtede beslutning overvurderede antallet af påregnede anløb i 1999 og 2000, idet den tog udgangspunkt i en fejlagtig fortolkning af de tal, som den franske regering havde fremlagt for den i skrivelsen af 12. maj 1999.

40. I denne skrivelse anførte den franske regering, at skibet ville lægge til kaj (touchée) 50 gange (pr. år). Det fremgår af 23. betragtning til den anfægtede beslutning, at Kommissionen fortolkede disse 50 »lægge til kaj« som svarende til 50 »anløb« pr. år, det vil sige 100 anløb for årene 1999 og 2000.

41. Den franske regerings argument, som det har gjort gældende i replikken, svarer til at sige, at Kommissionen ikke skulle have taget udgangspunkt i en forventning om 50 anløb pr. år, men i en forventning om kun 25 anløb pr. år, idet hvert anløb ifølge den

franske regering indebærer, at skibet lægger til kaj to gange.

42. I den forbindelse mener jeg, at det er tilstrækkeligt at fastslå, at Kommissionen ikke har begået nogen fejl, idet den fortolkede »lægge til kaj 50 gange«, som den franske regering havde oplyst, som svarende til »50 anløb«. Som Kommissionen med rette har gjort gældende, er der nemlig ingen sproglige eller andre grunde til at antage, at »at lægge til kaj« ikke er synonymt med »anløb«.

43. Hvis den franske regering ikke desto mindre havde ønsket at fastholde den mildest talt utraditionelle fortolkning, hvorefter hvert anløb indebærer, at skibet lægger til kaj to gange, skulle den derfor have underrettet Kommissionen i løbet af den administrative procedure. Da regeringen ikke har gjort det, kan den ikke i nærværende søgsmål bebrejde Kommissionen, at den har opfattet »lægge til kaj« og »anløb« som synonymer.

44. I replikken har den franske regering desuden gjort gældende, at de senest fremkomne tal viser, at de økonomiske virkninger af støtten har udgjort 492 000 EUR i 1999, 349 000 EUR i 2000 og 821 000 EUR i 2001, hvilket vil sige mere end 1 600 000 EUR for skibets første tre driftsår.

45. Kommissionen har svaret, at der er tale om oplysninger, der er fremkommet efter den anfægtede beslutnings vedtagelse, og som derfor må afvises.

46. Under alle omstændigheder har Kommissionen bestridt relevansen af de nye tal, som hverken er begrundede eller er nærmere forklaret. Kommissionen har udtrykt tvivl for så vidt angår sammenhængen mellem de senest fremlagte tal om de økonomiske virkninger og det antal krydstogter, der er blevet gennemført i løbet af de tre pågældende år (11 i 1999, 9 i 2000 og 12 i 2001).

47. Kommissionen har ligeledes gjort gældende, at fremlæggelsen af disse tal, og navnlig tallet vedrørende året 2001 i replikken dateret den 31. januar 2001, tyder på, at det var muligt at have talmæssige data allerede én måned efter udgangen af et driftsår. For så vidt angår årene 1999 og 2000 har Kommissionen bemærket, at den franske regering ikke fremlagde disse tal for den i løbet af den administrative procedure.

48. I den forbindelse mener jeg, at det er tilstrækkeligt at bemærke, at »de senest fremkomne tal«, som den franske regering har nævnt i sin replik, ikke var kendt af Kommissionen på det tidspunkt, hvor den anfægtede beslutning blev vedtaget.

49. Dermed kan disse tal ikke bevirke, at den anfægtede beslutnings gyldighed anfægtes. Som det er blevet konkluderet ovenfor, skal beslutningens gyldighed nemlig vurderes i lyset af de oplysninger, som Kommissionen rådede over på det tidspunkt, hvor den vedtog beslutningen.

50. Stadig i forbindelse med sit andet argument har den franske regering videre fremhævet den øgede turisme og den stimulerende virkning, som krydstogtskibet »Le Levant« har haft.

51. Jeg mener imidlertid ikke, at disse oplysninger sår tvivl om Kommissionens konklusioner i 31. betragtning til den anfægtede beslutning, hvorefter der ikke er sat tal på de indirekte virkninger for udviklingen af infrastrukturen og tilkomsten af andre eventuelle operatører, og at disse virkninger ikke vedrørte udviklingsaspektet af den pågældende støtte.

52. Endelig har den franske regering gjort gældende, at Kommissionen ikke har nægtet at godkende tilsvarende projekter i et oversøisk territorium, således som det ses i Kommissionens beslutning af 30. marts 1999 om krydstogtskibet »Renaissance«, der sejler i Fransk Polynesien.

53. Kommissionen har hertil bemærket, at den omstændighed, at den tidligere har godkendt andre projekter af samme art i de oversøiske territorier, ikke er relevant i forbindelse med nærværende sag. Dette viser blot, at Kommissionen ikke *a priori* er negativt indstillet over for denne type støtte, så længe betingelserne i artikel 4, stk. 7, i direktiv 90/684 er opfyldt.

54. I den forbindelse er det tilstrækkeligt at bemærke, at den franske regering ikke på konkret måde har godtgjort, at sagen vedrørende »Le Levant« på den ene side, og sagen vedrørende »Renaissance« på den anden, udgør to identiske sager, som Kommissionen har behandlet forskelligt.

55. Det følger af disse betragtninger, at den franske regerings andet argument må afvises.

Tredje argument

56. For det tredje har den franske regering i stævningen gjort gældende, at det ikke var korrekt at lægge til grund, at overslagene over de økonomiske virkninger tager udgangspunkt i forudsætningen om, at det pågældende krydstogtskib skulle sejle 160 dage pr. år i området ved Saint Pierre og Miquelon. Regeringen har understreget, at det oprindelige overslag udelukkende vedrørte 130 dage pr. år. Dette mål blev overskredet i 2001 (135 dage) og næsten nået i 1999 (121 dage) og 2000 (119 dage).

57. Kommissionen har gjort gældende, at dette anbringende er i modstrid med de faktiske oplysninger i sagen og hviler på en fejlagtig læsning af den anfægtede beslutning.

58. Kommissionen har gjort gældende, at de eneste oplysninger, som de franske myndigheder har fremlagt herom i forbindelse med sagsbehandlingen op til den anfægtede beslutnings vedtagelse, findes i regeringens skrivelser af 12. maj 1999 og 14. juni 2000, som direkte og udelukkende nævner drift i 160 dage om året.

59. Ifølge Kommissionen følger det heraf, at dens konklusioner i 22. betragtning til den anfægtede beslutning ikke er udtryk for en faktisk fejl.

60. Kommissionen har tilføjet, at den oplysning, som fremgår af stævningen, hvorefter fartøjet skulle have befundet sig i nævnte område 121 dage i 1999, 119 dage i 2000 og 135 dage i 2001, ikke fremgår noget sted i de oplysninger, som Kommissionen fik forelagt i løbet af den administrative procedure. Ifølge Kommissionen udgør disse oplysninger, som i øvrigt ikke er understøttet noget sted, ligeledes nye faktiske omstændigheder, som den franske regering ikke kan gøre gældende i sagen for Domstolen.

61. I sin replik har den franske regering erkendt at have nævnt 160 dage, hvilket var fejlagtigt, og som skyldes en skrivefejl, som den har bedt Kommissionen og Domstolen undskylde. Regeringen har præciseret, at der faktisk er tale om en periode på 120-130 dage svarende til driftsperioden, der løber fra maj til begyndelsen af oktober.

62. I sin duplik har Kommissionen noteret sig, at den franske regering har erkendt at have nævnt 160 dage i stedet for 130 dage. Kommissionen har imidlertid afvist den

undskyldning, at der skulle være tale om en skrivefejl.

63. I den forbindelse er det tilstrækkeligt at bemærke, at den franske regering selv har erkendt at have oplyst Kommissionen om driftsperioden på 160 dage.

64. At der skulle være tale om en skrivefejl forekommer meget lidt sandsynligt, eftersom det samme tal er nævnt ved to lejligheder, nemlig i regeringens skrivelser af 12. maj 1999 og 14. juni 2000.

65. Således som Kommissionen har påpeget, blev det desuden i skrivelse af 12. maj 1999 nævnt, at »driften med startsted fra Saint Pierre og Miquelon finder sted 160 dage om året fra starten af juni *til slutningen af oktober*« [11]. De fem måneder fra starten af juni til slutningen af oktober svarer klart nok til en periode på 160 dage.

66. Jeg mener således, at den franske regering ikke har godtgjort, at Kommissionen begik en fejl, idet den lagde tallet på 160 dage til grund i 22. betragtning til den anfægtede beslutning. Regeringens tredje argument må således afvises.

Fjerde argument

67. For det fjerde har den franske regering gjort gældende, at selv om de økonomiske virkninger er lavere end støttebeløbet, skal disse virkninger imidlertid vurderes i lyset af øgruppens situation, navnlig dens størrelse og dens økonomiske udviklingsmuligheder.

68. I den forbindelse har den franske regering gjort gældende, at den økonomiske situation er blevet forværret som følge af nedgangen i fiskeriet og faldet i investeringerne i bygge- og anlægssektoren. Den økonomiske situation i forvaltningsområdet Saint Pierre og Miquelon er præget af alvorlige vanskeligheder. Den omtvistede støtte er derfor af endnu større betydning i denne sammenhæng.

69. Til støtte for sin vurdering har den franske regering gjort gældende, at året 2000 i henhold til den analyse, som blev udført af Institut d'émission des départements d'outre-mer, i lighed med det foregående år var domineret af problemerne med omstilling og differentiering af økonomien. Dette understøttes af den liste, der

11 — Min fremhævelse.

var bilagt afgørelse af 27. november 2001 om de oversøiske landes og territoriers associering med Det Europæiske Fællesskab [12], og bekræftes af Den Europæiske Udviklingsfond, som placerer Saint Pierre og Miquelon blandt de oversøiske lande og territorier, der er mindst udviklede.

70. Kommissionen har bemærket, at den analyse, der fremgår af den anfægtede beslutning, tog højde for de oplysninger, som de franske myndigheder havde fremlagt vedrørende beskæftigelsen og de direkte økonomiske virkninger af driften af krydstogtskibet.

71. Kommissionen har desuden bemærket, at den i 29. betragtning til den anfægtede beslutning redegjorde for de økonomiske virkninger for øgruppens befolkning, og at resultatet heraf blev en kvote på 1 735 FRF pr. indbygger over perioden på fem år, dvs. et årligt gennemsnit på 347 FRF. Dette tal skal sammenholdes med de beregninger, som fremgik af de franske myndigheders skrivelse af 27. april 2001, som nævnte et tal på omkring 300 FRF pr. indbygger. Det skal ligeledes sammenholdes med bruttonationalproduktet (BNP) pr. indbygger på Saint Pierre og Miquelon, dvs. 66 930 FRF, hvilket placerer øgruppen blandt de fire »rigeste« lande på listen i FN's udviklingsprogram.

72. Kommissionen har gjort gældende, at rapporten fra Institut d'émission des départements d'outre-mer, som de franske myndigheder har henvist til, ikke er blevet nævnt under den administrative procedure, og under alle omstændigheder ikke anfægter Kommissionens vurdering af støttens økonomiske virkninger. Kommissionen har henvist til andre dele af rapporten, som nuancerer det billede, som den franske regering har præsenteret.

73. Hvordan skal man vurdere den franske regerings argument?

74. Regeringen har bebrejdet Kommissionen, at den ikke i tilstrækkelig grad har taget højde for øgruppens størrelse og økonomiske muligheder ved vurderingen af de økonomiske virkninger.

75. Den franske regering har imidlertid ikke konkret forklaret, på hvilken måde — hvis det forudsættes, at Kommissionen ikke har taget disse forhold i betragtning, hvilket den i øvrigt bestrider — Kommissionens vurdering af de økonomiske virkninger skulle være blevet påvirket af dette.

12 — EFT L 314, s. 25.

76. Den franske regering har nemlig begrænset sig til at beskrive de alvorlige vanskeligheder, ud fra et økonomisk og finansielt synspunkt, som forvaltningsområdet Saint Pierre og Miquelon befinder sig i.

77. Som Kommissionen således med rette har bemærket, er disse alvorlige vanskeligheder ikke et tilstrækkeligt grundlag for at fastslå, at støtte til bygning og ombygning af skibe kan betragtes som »udviklingsstøtte til et udviklingsland« i artikel 4, stk. 7, i direktiv 90/684's forstand.

78. Det er nemlig ikke kun nødvendigt, at det pågældende land befinder sig i en situation, der nødvendiggør udvikling, men også at den pågældende støtte virkelig bidrager til denne udvikling.

79. Den anfægtede beslutning er begrundet med den omstændighed, at dette andet element ikke er opfyldt. Dette fremgår klart af 33. betragtning, som er affattet således:

»På baggrund af ovenstående er Kommissionen således nået frem til den slutning, at det ikke har kunnet fastslås, at dette projekt var et rent udviklingsprojekt. De dermed forbundne virkninger i form af direkte oprettede arbejdspladser er ikke påvist og hviler ikke på realistiske forudsætninger. Endvidere er de dermed forbundne direkte økonomiske virkninger af klart mindre omfang end den tildelte støtte, hvilket viser, at der er en tydelig mangel på proportionalitet mellem støtten og den påregnede økonomiske virkning.«

80. Jeg mener, at det følger heraf, at da den franske regering har begrænset sig til at anføre, at Saint Pierre og Miquelon befinder sig i en vanskelig økonomisk og finansiel situation, har den ikke godtgjort, at den pågældende støtteforanstaltning skal kvalificeres som »udviklingsstøtte« i artikel 4, stk. 7, i direktiv 90/684's forstand, eller at Kommissionen, som har fundet, at støtten ikke havde nogen reel virkning for udviklingen af denne øgruppe, skulle have anlagt et urigtigt skøn.

81. Jeg mener således, at den franske regerings fjerde argument ligeledes må afvises.

V — Forslag til afgørelse

82. På grundlag af det anførte skal jeg således foreslå Domstolen

— at frifinde Kommissionen og

— at pålægge Den Franske Republik at betale sagens omkostninger.