FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT JEAN MISCHO

föredraget den 11 juni 2002 [1]

1. Republiken Frankrike har yrkat att domstolen skall ogiltigförklara kommissionens beslut 2001/882/EG av den 25 juli 2001 om ett statligt stöd som genomförts av Frankrike i form av utvecklingsstöd till kryssningsfartyget Le Levant, som byggts av Alstom Leroux Naval och är avsett att användas i Saint-Pierre-et-Miquelon [2] (nedan kallat det ifrågasatta beslutet).

I — Tillämpliga bestämmelser

2. I artikel 4.7 i rådets direktiv 90/684/EEG av den 21 december 1990 om stöd till varvsindustrin [3] föreskrivs följande:

"Maximigränsen gäller inte för stöd för ny- eller ombyggnad av fartyg när detta stöd beviljas som utvecklingsbistånd till ett utvecklingsland. Stödet kan betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden om det uppfyller de villkor som OECD:s arbetsgrupp nr 6 har fastställt på detta område i sitt avtal om tolkningen av artiklarna 6—8 i den OECD-överenskommelse som anges i punkt 6 eller om det är i överensstämmelse med senare kompletteringar eller ändringar till ovan nämnda avtal.

Alla sådana individuella stödprojekt skall anmälas till kommissionen innan de dras igång. Kommissionen skall kontrollera den särskilda utvecklingsaspekten i samband med det planerade stödet och att stödet omfattas av det avtal som avses i första stycket."

II — Det ifrågasatta beslutet

3. De väsentliga delarna av det ifrågasatta beslutet, däribland de punkter i motive-

1 — Originalspråk: franska.
2 — EGT L 327, s. 37.
3 — EGT L 380, s. 27; svensk specialutgåva, område 8, volym 3, s. 3.

ringen som rör de faktiska omständigheterna i detta ärende, är följande:

"Europeiska gemenskapernas kommission har fattat detta beslut

...

av följande skäl:

I. Förfarande

1) I slutet av 1998 fick kommissionen genom en artikel i Lloyds List kännedom om att kryssningsfartyget 'Le Levant', byggt i Frankrike av Alstom Leroux Naval till ett avtalat pris på 228,55 miljoner franska franc, hade finansierats genom att de investerare som hade finansierat fartygsbygget hade fått skattelättnader. Dessa stöd hade inte anmälts till kommissionen. Som svar på en begäran om upplysningar från kommissionen lämnade Frankrike information om projektet i en skrivelse av den 12 maj 1999. I en skrivelse av den 4 juni 1999 ställde kommissionen kompletterande frågor, på vilka Frankrike svarade genom en skrivelse av den 19 augusti 1999. Frankrike lämnade upplysningar i skrivelser av den 12 januari och av den 14 juni. I skrivelsen av den 14 juni kommenterade de uppgifter som de juridiska företrädarna för Compagnie des Îles du Levant (nedan kallat CIL) lämnat i samband med förfarandet. Kommissionen ställde kompletterande frågor i en skrivelse av den 26 februari 2001, på vilka Frankrike svarade genom skrivelser av den 30 april och 11 juni 2001.

2) Genom skrivelse... av den 2 december 1999 informerade kommissionen de franska myndigheterna om sin avsikt att inleda förfarandet enligt artikel 88.2 i EG-fördraget.

3) Kommissionens beslut att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* [av den 5 februari 2000].[4] Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med synpunkter på stödet i fråga.

...

II. Detaljerad beskrivning av stödet

5) Stödet beviljades 1996 på initiativ [av bolaget X] i samband med att en grupp

4 — EGT C 33, s. 6.

privata investerare tillsammans förvärvade kryssningsfartyget 'Le Levant'. Fartyget hyrdes därefter ut till CIL. Detta företag är ett dotterbolag till det franska företaget Îles du Ponant, registrerat i Wallis-et-Futuna. Investerarna fick rätt att dra av investeringskostnaderna från sina beskattningsbara inkomster. Dessa skattelättnader [uppgående till ett beräknat värde på totalt 78 miljoner franc] gav CIL möjlighet att använda fartyget på förmånliga villkor. Investerarna fick rätt och skyldighet att återförsälja sina andelar till [bolaget X] efter fem år, dvs. i början av 2004. CIL har också rätt och skyldighet att köpa sina andelar av [bolaget X] till ett pris som innebär att värdet av stödet överförs. Stödet beviljades på villkor att CIL använder fartyget under minst fem år, framför allt med avgång från och ankomst till Saint-Pierre-et-Miquelon, under 160 dagar per år.

...

V. Bedömning av stödet

16) Det stöd som beviljats fartyget i fråga har bedömts mot bakgrund av bestämmelserna i artikel 4.7 i... direktiv [90/684], eftersom det rör sig om ett stöd till skeppsbyggnad som år 1996 beviljades som utvecklingsstöd inom ramen för en stödordning (Pons-lagen) som godkändes 1992.

17) Enligt artikel 4.7 i direktivet [90/684] kan stöd som beviljas som utvecklingsbistånd till ett utvecklingsland betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden om det uppfyller de villkor som AKTAS arbetsgrupp nr 6 har fastställt på detta område i sitt avtal om tolkningen av artiklarna 6—8 i OECD-överenskommelsen om exportkrediter för fartyg eller om det är i överensstämmelse med senare kompletteringar eller ändringar till ovan nämnda avtal (nedan kallat OECD-kriterierna). Kommissionen skall kontrollera den särskilda utvecklingsaspekten av det planerade stödet och att stödet omfattas av den överenskommelse som nämns ovan.

...

21) Som kommissionen uppgav vid inledandet av förfarandet enligt artikel 88.2 uppfyller projektet OECD-kriterierna [särskilt vad gäller fartygets flagg, ägarens hemvist, stödets statliga karaktär och dess omfattning]...

22) Utvecklingskriteriet är trots detta inte uppfyllt i detta fall. Det främsta skälet är att Frankrikes beräkningar av de ekonomiska effekterna bygger på en hypotes om att fartyget kan anlöpa Saint-Pierre-et-Miquelon 50 gånger per säsong (under 160 dagar från slutet av maj till början av oktober, då klimatet tillåter kryssningar i detta område)....

23) Verkligheten ser dock helt annorlunda ut. Enligt de uppgifter som de franska myndigheterna lämnat i sin skrivelse av den 30 april 2001 var antalet kryssningar där man anlöpte Saint-Pierre-et-Miquelon (antingen som avgångs- eller som destinationsort) nio under 1999 och elva under 2000. Med tanke på att kryssningarna har Saint-Pierre antingen som avgångs- eller destinationsort betyder detta att fartyget under de två säsongerna 1999 och 2000 anlöpte hamnen i Saint-Pierre endast elva gånger. Enligt de franska myndigheternas inledande beräkningar borde fartyget ha anlöpt denna hamn 100 gånger under dessa två år.

24) Enligt skrivelsen av den 30 april 2001 har 18 kryssningar med Saint-Pierre antingen som avgångs- eller destinationsort planerats för 2001, varav fem minikryssningar av en ny sort med avgång från och ankomst till Saint-Pierre. Det betyder sammanlagt tolv anlöp till hamnen i Saint-Pierre [under] 2001 jämfört med de 50 som planerades i de inledande beräkningarna.

25) Med utgångspunkt från siffrorna för åren 1999 och 2000 konstaterar kommissionen att de hypoteser som ligger till grund för beräkningarna av de ekonomiska effekterna för Saint-Pierre-et-Miquelon är falska. Kommissionen har därför räknat om de förväntade ekonomiska effekterna med hjälp av de franska siffrorna men med utgångspunkt från ett mycket färre antal anlöp.

26) När det gäller de direkta ekonomiska effekterna uppskattar de franska myndigheterna att utgifterna för att driva fartyget uppgår till 10,8 miljoner franc per år. Passagerarna beräknas spendera 1,2 miljoner franc på platsen varje år. Beräkningarna bygger på 50 anlöp per år. Som anges ovan har fartyget emellertid inte anlöpt hamnen mer än 5,5 gånger per år under 1999 och 2000 och i år planeras tolv anlöp.

27) Med tanke på vilken typ av ekonomiska effekter som anges i beräkningarna (livsmedelsprodukter, materiel, hamnavgifter osv.) kan man anta att dessa effekter står i ett proportionellt förhållande till antalet anlöp. Dessa effekter har dock beräknats till 12 miljoner franc per år med utgångs-

punkt från 50 anlöp. Om man antar att Frankrikes ekonomiska beräkningar är korrekta när det gäller effekterna av fartygets anlöp och utgår från antalet anlöp under 199[9] och 2000, är effekterna för ögruppen 5,5/50 eller 11 % av de ursprungliga beräkningarna. För 2001 är effekterna 12/50 eller 24 % av de ursprungliga beräkningarna.

28) För vart och ett av de två senaste åren är de reella effekterna därmed 11 % av 12 miljoner franc, vilket blir 1,32 miljoner franc. Enligt de franska myndigheterna har omkring 760 passagerare gått ombord eller stigit i land i Saint-Pierre under vart och ett av dessa två år. Om man utgår från de ekonomiska effekterna på 1,32 miljoner franc, blir resultatet utgifter [på] 700 franc per person, vilket verkar rimligt med hänsyn till att passagerarna troligen inte tillbringar mer än en natt i ögruppen före eller efter kryssningen.

29) För år 2001 är effekterna beräknade till 24 % av 12 miljoner franc, dvs. 2,88 miljoner franc. Kryssningsprogrammet för de två kommande åren är ännu inte fastlagt. Om man för dessa två år tillämpar de siffror som beräknats för 2001, ger detta sammanlagda ekonomiska effekter för Saint-Pierre-et-Miquelon på 1,32 + 1,32 + 3* (2,88) = 11,28 miljoner franc under femårsperioden 1999—2003. Eftersom stödet totalt uppgår till 78 miljoner franc, är det därmed nästan sju gånger högre än de ekonomiska effekterna för ögruppen.

30) När det gäller direkta arbetstillfällen har de franska myndigheterna bekräftat att man i första hand skall anställa personer hemmahörande i Saint-Pierre-et-Miquelon till besättningen på 55 anställda. Den enda uppgift man lämnat är dock att fyra f.d. fiskare från ögruppen har utbildats för att arbeta på fartyget. Man kan därför anta att besättningen inte i någon större utsträckning kommer att bestå av personer hemmahörande i ögruppen.

31) Påståendena om att utvecklingen av infrastrukturen och den eventuella tillkomsten av andra operatörer på kryssningsmarknaden i ögruppen kan förbättra bland annat de indirekta effekterna har inte kvantifierats och kommer förmodligen inte att förverkligas. Dessutom rör de inte direkt aspekten 'utveckling' i detta projekt och inte heller problemet med det beviljade stödets proportionalitet. Det är därför

inte nödvändigt att ta hänsyn till dessa påståenden i denna bedömning.

32) De franska myndigheternas argument om att man måste beakta en längre period än de fem år som planerats kan inte godtas, eftersom CIL inte är skyldigt att fortsätta att använda fartyget med avgång från eller ankomst till Saint-Pierre-et-Miquelon efter denna period.

33) Med hänsyn till de faktorer som beskrivs ovan konstaterar kommissionen därmed att det inte kan fastställas att detta projekt verkligen är ett utvecklingsprojekt. De påstådda effekterna i form av skapande av nya direkta arbetstillfällen har inte bevisats och utgör inte någon realistisk hypotes. De påstådda ekonomiska effekterna är dessutom mycket mindre än det beviljade stödet, vilket innebär att stödet inte står i proportion till de ekonomiska effekter som beräknats.

34) Kommissionen konstaterar att Frankrike har genomfört stödet i fråga i strid med artikel 88.3 i EG-fördraget. Detta stöd överensstämmer inte med direktivet om stöd till varvindustrin och är därför inte förenligt med den gemensamma marknaden. Stödet skall därför återkrävas med ränta.

...

Härigenom föreskrivs följande.

Artikel 1

Det statliga stöd som genomförts av Frankrike i form av skattelättnader och som utvecklingsstöd till kryssningsfartyget 'Le Levant', byggt av Alstom Leroux Naval och avsett att användas i det franska territoriet Saint-Pierre-et-Miquelon, kan inte anses som ett utvecklingsstöd i den betydelse som avses i artikel 4.7 i direktiv [90/684] och är därmed oförenligt med den gemensamma marknaden.

Artikel 2

1. Frankrike skall vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att upphäva stödet och från investerarna, som är de direkta mot-

tagarna av stödet och de nuvarande ägarna av kryssningsfartyget, återkräva det stöd som avses i artikel 1 och som olagligen redan utbetalats till stödmottagarna.

2. Återkravet skall ske utan dröjsmål och i enlighet med förfarandena i nationell lagstiftning, förutsatt att dessa förfaranden gör det möjligt att omedelbart och effektivt verkställa detta beslut. Det stöd som skall återkrävas skall innefatta ränta som löper från den dag stödet stod till stödmottagarnas förfogande till den dag det har återbetalats. Räntan skall beräknas på grundval av den referensränta som används vid beräkningen av bidragsekvivalenten inom ramen för regionalstöd.

..."

III — Talan

4. Genom ansökan, som inkom den 8 oktober 2001, har Republiken Frankrike yrkat att domstolen skall ogiltigförklara det ifrågasatta beslutet och förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.

5. Kommissionen har yrkat att domstolen skall ogilla talan och förplikta Republiken Frankrike att ersätta rättegångskostnaderna.

IV — Bedömning

6. Den franska regeringen har anfört en enda grund angående bedömningen av utvecklingsaspekten i samband med stödet i fråga. Den anser att kommissionens bedömning att stödet inte skall betecknas som *utvecklingsstöd* grundats på felaktiga omständigheter, felaktig rättstillämpning och en uppenbart oriktig bedömning som borde medföra att det ifrågasatta beslutet ogiltigförklaras.

7. Den franska regeringen har medgivit att domstolen har tillerkänt kommissionen ett utrymme för skönsmässig bedömning i denna fråga. Den har därvid hänvisat till domen av den 5 oktober 1994 i målet Tyskland mot kommissionen,[5] där domstolen i punkt 20 fastslog följande:

"För det första tillerkänns kommissionen ett utrymme för skönsmässig bedömning genom artikel 4.7 [i direktiv 90/684] genom att det anges att de berörda stöden 'kan'

5 — Domen i mål C-400/92, Tyskland mot kommissionen (REG 1994, s. I-4701).

betraktas som förenliga med den gemensamma marknaden om de uppfyller villkoren i det ovannämnda OECD-avtalet. För det andra åligger det kommissionen enligt andra stycket i denna bestämmelse att inte bara försäkra sig om att stödet är förenligt med OECD-kriterierna, utan även kontrollera den särskilda utvecklingsaspekten i samband med det planerade stödet."

8. Den franska regeringen anser dock att kommissionen har överskridit gränserna för denna befogenhet. Den har till stöd för sin grund i huvudsak anfört fyra argument.

Det första argumentet

9. Den franska regeringen har i första hand gjort gällande att målen att skapa arbetstillfällen har uppnåtts. Kommissionen ansåg felaktigt att endast fyra före detta fiskare fått utbildning för att arbeta på fartyget och att besättningen inte i någon större utsträckning skulle komma att bestå av hemmahörande i ögruppen.

10. Enligt den franska regeringen rekryterades 17 medlemmar i besättningen i Antillerna och 12 i Saint-Pierre-et-Miquelon. Den permanenta besättningen på fartyget överensstämmer följaktligen med beräkningarna (55 arbetstillfällen) och elva arbetstillfällen har skapats för bemanning av fartyget i stället för de planerade fem.

11. Kommissionen har hävdat att det är uppenbart att den franska regeringens påstående att sysselsättningsmålen har nåtts inte kan godtas eftersom det strider mot fakta och mot uppgifter i fallet.

12. Kommissionen har hänvisat till de olika skrivelser som de franska myndigheterna tillställde den som svar på ett flertal förfrågningar om information och har gjort gällande att följande uppgifter framgår av dessa:

— Le Levant har en besättning på 55 personer bestående av 10 befäl, 8 sjömän och 37 anställda inom hotell, restaurang och underhållning.

— Villkoret för att föra flagg innebär i förevarande fall att kapten, däcksbefäl

och maskinister skall vara fransmän och minst hälften av besättningen skall vara franska sjömän.

— Om den skyldighet att anställa franska medborgare som följer av fartygets flagg inte gör det möjligt att säkerställa att de är från Saint-Pierre, har redaren förbundit sig att ge företräde åt personer från Saint-Pierre och deltar för detta ändamål i omställningsplanen för friställda arbetstagare inom fiskerisektorn (4 sjömän genomgår utbildning för arbete på Le Levant).

— De 11 eller 12 indirekta arbetstillfällen som skapats på land är deltidsanställningar som rör mottagande och transfer.

13. Kommissionen har hävdat att den slutsats den dragit i punkt 37 i motiveringen till det ifrågasatta beslutet överensstämmer med de uppgifter som de franska myndigheterna lämnade under det administrativa förfarandet.

14. Kommissionen har påpekat att påståendet i ansökan att 12 medlemmar av besättningen har rekryterats i Saint-Pierre-et-Miquelon inte framgår av de upplysningar som lämnades till kommissionen under det administrativa förfarandet. Dessa omständigheter, som för övrigt inte styrkts med några handlingar till stöd för ansökan, borde därför betraktas som nya omständigheter som den franska regeringen följaktligen inte kan åberopa vid domstolen.

15. Kommissionen har tillagt att den franska regeringens påstående att 17 medlemmar av besättningen hade rekryterats i Antillerna saknar relevans i ett ärende där "utvecklingsaspekten" hela tiden har framställts som avseende enbart utvecklingen av Saint-Pierre-et-Miquelon och inte något annat stödberättigat land enligt direktiv 90/684.

16. Den franska regeringen har i sin replik medgivit att kommissionen inte informerades direkt om varifrån rekryteringen gjordes efter dess skrivelse av den 12 maj 1999, i vilken det uppgavs att 4 sjömän/fiskare höll på att utbildas.

17. Den franska regeringen har dock bekräftat att 12 besättningsmedlemmar rekryterades i Saint-Pierre-et-Miquelon

och förklarat att det enligt förteckningen över besättningsmedlemmar för åren 1999, 2000 och 2001 fanns 14 öbor, vartill kommer 11 eller 12 deltidsanställda på land.

18. Eftersom den franska regeringen själv har erkänt att de faktiska omständigheter på vilka den har grundat sitt första argument inte meddelades kommissionen under det administrativa förfarande som föreskrivs i artikel 88 EG, anser jag att det argumentet inte kan godtas.

19. Som domstolen fastslog i punkt 34 i domen av den 5 oktober 2000 i målet Tyskland mot kommissionen, [6] "erinrar [domstolen]... om att enligt fast rättspraxis skall lagenligheten av ett beslut avseende stöd bedömas mot bakgrund av den information som kommissionen hade tillgång till när den antog beslutet...". [7]

20. Härav följer att en medlemsstat, för att bestrida ett beslut av kommissionen angående stöd, inte kan åberopa omständigheter som inte har framförts under det administrativa förfarande som föreskrivs i artikel 88 EG. [8]

21. Den franska regeringen har även tillagt att den skyldighet som följer av det ifrågasatta beslutet att återkräva det stöd som har förklarats vara oförenligt med den gemensamma marknaden kan äventyra driften av fartyget och den lokala sysselsättningens varaktighet.

22. I det avseendet räcker det att konstatera att den franska regeringens argument hänger ihop med påstådda svårigheter att återkräva stödet. Sådana svårigheter utgör dock, förutsatt att de gör det omöjligt att på ett korrekt sätt verkställa beslutet, en grund som en medlemsstat kan åberopa till sitt försvar vid en talan om fördragsbrott som kommissionen har väckt med stöd av artikel 88.2 EG. [9]

6 — Domen i mål C-288/96, Tyskland mot kommissionen (REG 2000, s. I-8237).

7 — Se även dom av den 10 juli 1986 i mål 234/84, Belgien mot kommissionen (REG 1986, s. 2263; svensk specialutgåva, volym 8, s. 691), punkt 16, och av den 26 september 1996 i mål C-241/94, Frankrike mot kommissionen (REG 1996, s. I-4551), punkt 33.

8 — Dom av den 14 september 1994 i de förenade målen C-278/92—C-280/92, Spanien mot kommissionen (REG 1994, s. I-4103): "... Eftersom denna information inte framfördes under det administrativa förfarande som föreskrivs i artikel 93 i fördraget, utan först i ansökan, kan inte Konungariket Spanien åberopa den" (punkt 31).

9 — Dom av den 4 april 1995 i mål C-350/93, kommissionen mot Italien (REG 1995, s. I-699), punkt 16, av den 27 juni 2000 i mål C-404/97, kommissionen mot Portugal (REG 2000, s. I-4897), punkt 39, och av den 22 mars 2001 i mål C-261/99, kommissionen mot Frankrike (REG 2001, s. I-2537), punkt 23.

23. Dessa svårigheter kan däremot inte inverka på giltigheten av ett beslut angående statligt stöd, vilket det är fråga om i detta fall. Det är nämligen inte på grund av att ett beslut är svårt att verkställa som det är olagligt.

24. Jag anser därför att den franska regeringens första argument inte kan godtas.

Det andra argumentet

25. Den franska regeringen har i andra hand bestridit kommissionens bedömning i fråga om ekonomiska effekter.

26. Den franska regeringen anser i sin ansökan närmare bestämt att kommissionen inte kunde beräkna de ekonomiska effekterna av stödet för perioden 2001—2003 genom att extrapolera de sifferuppgifter som har fastställts för åren 1999 och 2000 utan att därmed göra sig skyldig till felaktig rättstillämpning, i synnerhet som de två första verksamhetsåren påverkades av tekniska haverier på fartyget.

27. Kommissionen har i sitt svaromål svarat att detta påstående baserats på en klart felaktig tolkning av det ifrågasatta beslutet.

28. Kommissionens beräkning grundades nämligen inte på sifferuppgifterna från år 1999 och 2000 utan på siffror från år 2001. Kommissionen har i det avseendet gett följande förklaring:

"Om man beaktar de franska myndigheternas beräkningar (som grundats på en hypotes om att fartyget kan anlöpa Saint-Pierre-et-Miquelon 50 gånger per säsong — se punkt 22), konstateras det i det ifrågasatta beslutet att denna hamn under 1999 och 2000 endast anlöptes 11 gånger, medan den borde ha anlöpts 100 gånger enligt de inledande beräkningarna (se punkt 23), och antalet planerade anlöp för år 2001 var 12 (se punkt 24). På den grundvalen beräknades i det ifrågasatta beslutet de reella effekterna för vart och ett av åren 1999 och 2000 till 1,32 miljoner

franc (se punkt 28) och för år 2001 till 2,88 miljoner franc. Därefter lämnas följande redogörelse i det ifrågasatta beslutet:

'29) För år 2001 är effekterna beräknade till 24 % av 12 miljoner franc, dvs. 2,88 miljoner franc. Kryssningsprogrammet *för de två kommande åren* [åren 2002 och 2003] är ännu inte fastlagt. *Om man för dessa två år tillämpar de siffror som beräknats för 2001*, ger detta sammanlagda ekonomiska effekter för Saint-Pierre-et-Miquelon på 1,32 + 1,32 + 3* (2,88) = 11,28 miljoner franc under femårsperioden 1999—2003. Eftersom stödet totalt uppgår till 78 miljoner franc, är det därmed nästan sju gånger högre än de ekonomiska effekterna för ögruppen.'" [10]

29. Det följer således obestridligen av punkt 29 i motiveringen till det ifrågasatta beslutet att kommissionen, i brist på information om kryssningsprogrammet för åren 2002 och 2003, på dessa år tillämpade de siffror som beräknats för år 2001, och inte siffrorna för åren 1999 och 2000.

30. Jag ansluter mig följaktligen till kommissionens ståndpunkt att den franska regeringens argument angående extrapoleringen baserats på en felaktig tolkning av det ifrågasatta beslutet.

10 — Kursivering i originaltexten.

31. Den franska regeringen har inte heller på nytt tagit upp anmärkningen angående extrapoleringen i sin replik.

32. I repliken har den däremot påpekat att sifferuppgiften om 100 anlöp under åren 1999 och 2000 inte framförts av den franska regeringen utan av kommissionen. I en skrivelse till kommissionen av den 12 maj 1999 nämnde den franska regeringen endast 50 tilläggningar. Den har förklarat att varje anlöp medför två tilläggningar, en vid fartygets ankomst och en vid dess avgång.

33. Kommissionen anser att detta argument inte kan godtas och att det i varje fall inte kan läggas till grund för prövningen. Den har påpekat att de franska myndigheterna i sin skrivelse av den 12 maj 1999, bland utgifter i samband med fartygets drift, uppgav "anlöpskostnader (50 tilläggningar)" till ett belopp av 750 000 FRF.

34. Vad beträffar den franska regeringens påstående att varje anlöp består av två tilläggningar, som framfördes i repliken, har kommissionen hävdat att det strider mot begreppet anlöp såsom det definieras i franska lexikon. Kommissionen har vidhållit att orden anlöp och tilläggning är synonyma, så att ett anlöp är detsamma som en tilläggning, inte två.

35. För övrigt framfördes inte den franska regeringens definition under något stadium av det förfarande som ledde fram till att det omtvistade beslutet antogs, trots att kommissionen under hela utredningen tydligt visat att den lade vikt vid antalet anlöp. Den föreslagna definitionen kan därför inte läggas till grund för prövningen.

36. Den franska regeringens anmärkning avseende ett påstått fel i den sifferuppgift om 100 anlöp under åren 1999 och 2000, som förekommer i punkt 23 i motiveringen till det ifrågasatta beslutet skall avvisas, vilket kommissionen med rätta har påpekat.

37. Denna anmärkning framfördes nämligen först i repliken. Den kan för övrigt inte betraktas som en utveckling av den anmärkning angående extrapoleringen som den franska regeringen gjort i sin ansökan. I ansökan har den franska regeringen nämligen inte ifrågasatt det antal planerade anlöp för 1999 och 2000 som kommissionen fastslog i punkt 23 i motiveringen till det ifrågasatta beslutet — vilket den har gjort i sin replik — utan den har nöjt sig med att — som nyss har framgått felaktigt — uppge att sifferuppgifterna rörande de ekonomiska effekterna under åren 1999 och 2000 inte kan ligga till grund för beräkning av de ekonomiska effekterna under åren 2002 och 2003.

38. Anmärkningen angående antalet anlöp under åren 1999 och 2000 kan under alla omständigheter inte godtas.

39. Den franska regeringen har med denna anmärkning i huvudsak kritiserat kommissionen för att i det ifrågasatta beslutet ha överskattat antalet planerade anlöp under åren 1999 och 2000 genom att utgå ifrån en felaktig tolkning av en sifferuppgift som den franska regeringen meddelat i sin skrivelse av den 12 maj 1999.

40. Jag erinrar om att den franska regeringen i denna skrivelse gjorde gällande ett planerat antal av 50 "tilläggningar" (per år). Det framgår av punkt 23 i motiveringen till det ifrågasatta beslutet att kommissionen tolkat dessa 50 "tilläggningar" som likvärdiga med 50 "anlöp" per år, det vill säga 100 anlöp för åren 1999 och 2000.

41. Den franska regeringens argument, som anfördes på replikstadiet, innebär att kommissionen inte borde ha utgått från en förhandsberäkning av 50 anlöp per år utan endast 25 anlöp per år, eftersom varje

anlöp enligt den franska regeringen består av två tilläggningar.

42. I det avseendet räcker det enligt min mening att konstatera att kommissionen inte gjorde något fel när den tolkade den franska regeringens uppgift om "50 tilläggningar" som "50 anlöp". Som kommissionen med rätta har påpekat finns det nämligen inget språkligt eller annat skäl att anse att "tilläggning" inte skulle vara synonymt med "anlöp".

43. Om den franska regeringen ändå hade velat vidhålla den minst sagt ovanliga tolkningen att varje anlöp består av två tilläggningar, borde den följaktligen ha underrättat kommissionen om detta under det administrativa förfarandet. Eftersom den inte gjorde det, kan den inte inom ramen för detta mål klandra kommissionen för att den ansåg att tilläggning var synonymt med anlöp.

44. Den franska regeringen har i sin replik på nytt påpekat att de senast tillgängliga siffrorna visar att de ekonomiska effekterna av stödet uppgick till 492 000 euro år 1999, 349 000 euro år 2000 och 821 000 euro år 2001, det vill säga mer än 1 600 000 euro under de tre första åren som fartyget användes.

45. Kommissionen har svarat att det är uppgifter som framkommit efter det ifrågasatta beslutet och som därför inte kan läggas till grund för prövningen.

46. Kommissionen har under alla omständigheter bestridit att de nya siffrorna, som varken har förklarats eller motiverats, är relevanta. Den tvivlar på att de senast framförda siffrorna vad gäller de påstådda ekonomiska effekterna överensstämmer med antalet genomförda kryssningar under de tre åren i fråga (elva år 1999, nio år 2000 och tolv år 2001).

47. Kommissionen har även anmärkt att framläggandet av dessa siffror, särskilt för år 2001, i repliken av den 31 januari 2002 verkar tyda på att det var möjligt att få fram statistik en månad efter utgången av ett räkenskapsår. Beträffande åren 1999 och 2000 har kommissionen påpekat att den franska regeringen inte lämnade denna information under det administrativa förfarandet.

48. Även i det avseendet räcker det, enligt min mening, att konstatera att "de senast tillgängliga siffrorna" som den franska regeringen har omnämnt i sin replik inte var kända av kommissionen när det ifrågasatta beslutet fattades.

49. Dessa siffror kan följaktligen inte inverka på det ifrågasatta beslutets lagenlighet. Som jag just har fastslagit skall denna lagenlighet nämligen bedömas mot bakgrund av den information som kommissionen hade tillgång till när den antog det ifrågasatta beslutet.

50. Den franska regeringen har inom ramen för det andra argumentet även vägt in den ökade turismen och den stimulerande inverkan som fartyget Le Levant har haft.

51. Jag anser dock att denna information inte motsäger kommissionens slutsatser i punkt 31 i motiveringen till det ifrågasatta beslutet att de indirekta effekterna på utvecklingen av infrastrukturen och den eventuella tillkomsten av andra operatörer inte har kvantifierats och att de inte rör utvecklingsaspekten i projektet i fråga.

52. Den franska regeringen har slutligen gjort gällande att kommissionen inte har ifrågasatt liknande projekt på ett utomeuropeiskt territorium, vilket dess beslut av den 30 mars 1999 om kryssningsfartyget Renaissance, som används i franska Polynesien, vittnar om.

53. Kommissionen har svarat att den omständigheten att den tidigare har godtagit andra projekt av samma slag som rör utomeuropeiska territorier inte har någon betydelse för det omtvistade stödet. Det visar helt enkelt att kommissionen inte *a priori* motsätter sig sådant stöd, så länge villkoren i artikel 4.7 i direktiv 90/684 är uppfyllda.

54. I det avseendet räcker det att konstatera att den franska regeringen inte på ett konkret sätt har bevisat att fallet Levant och fallet Renaissance utgör två identiska fall som har behandlats olika av kommissionen.

55. Av det ovan anförda följer att den franska regeringens andra argument inte kan godtas.

Det tredje argumentet

56. Den franska regeringen har i tredje hand i ansökan gjort gällande att det är felaktigt att påstå att beräkningarna av de ekonomiska effekterna grundades på en hypotes om att fartyget i fråga skulle trafikera Saint-Pierre-et-Miquelon-området 160 dagar per år. Den har understrukit att åtagandet från början endast avsåg 130 dagar per år. Detta mål överskreds år 2001 (135 dagar) och uppnåddes nästan år 1999 (121 dagar) liksom år 2000 (119 dagar).

57. Kommissionen har hävdat att detta påstående strider mot de faktiska omständigheterna och uppgifterna i förevarande fall och bygger på en felaktig tolkning av det ifrågasatta beslutet.

58. Kommissionen har gjort gällande att de enda uppgifter som de franska myndigheterna lämnat angående detta inom ramen för den utredning som ledde till att det ifrågasatta beslutet fattades återfinns i deras skrivelser av den 12 maj 1999 och av den 14 juni 2000, där det uttryckligen och uteslutande gjordes gällande att fartyget skulle användas 160 dagar per år.

59. Härav följer enligt kommissionen att dess slutsats i punkt 22 i motiveringen till det ifrågasatta beslutet inte innehåller några felaktiga sakuppgifter.

60. Kommissionen har även tillagt att påståendet i ansökan att fartyget trafikerat området 121 dagar år 1999, 119 dagar år 2000 och 135 dagar år 2001 inte på något sätt framgår av den information som lämnades till kommissionen under det administrativa förfarandet. Enligt kommissionen utgör därför även dessa påstådda uppgifter, som för övrigt på intet sätt styrkts, en ny omständighet som den franska regeringen inte kan åberopa vid domstolen.

61. Den franska regeringen har i sin replik erkänt att uppgiften om 160 dagar är felaktig och är en felskrivning som den har bett kommissionen och domstolen att ursäkta. Den har förklarat att det i verkligheten rör sig om 120—130 dagar, vilket motsvarar verksamhetsperioden från slutet av maj till början av oktober.

62. Kommissionen har i dupliken noterat att den franska regeringen har medgivit att den hänvisat till 160 dagar i stället för 130. Den har däremot tillbakavisat den upp-

givna förevändningen, det vill säga att det rörde sig om en felskrivning.

63. I det avseendet räcker det att konstatera att den franska regeringen själv har erkänt att den har uppgivit för kommissionen att fartyget skulle användas 160 dagar per år.

64. Att det skulle röra sig om en ren felskrivning förefaller föga troligt, eftersom samma siffra uppgivits två gånger, i breven av den 12 maj 1999 och av den 14 juni 2000.

65. Som kommissionen har påpekat anges det i skrivelsen av den 12 maj 1999 att "fartyget kommer att användas från Saint-Pierre-et-Miquelon cirka 160 dagar per år från början av juni till *slutet av oktober* [11]". De fem månaderna mellan början av juni och slutet av oktober motsvarar faktiskt en period av 160 dagar.

66. Jag anser därför att den franska regeringen inte har bevisat att kommissionen gjorde sig skyldig till ett fel när den angav siffran 160 dagar i punkt 22 i motiveringen till det ifrågasatta beslutet. Den franska regeringens tredje argument kan därför inte godtas.

Det fjärde argumentet

67. Den franska regeringen har i fjärde hand gjort gällande att även om de ekonomiska effekterna var lägre än stödbeloppet borde dessa effekter ändå bedömas utifrån ögruppens situation, särskilt dess storlek och ekonomiska utvecklingsmöjligheter.

68. Den franska regeringen har i det sammanhanget hävdat att den ekonomiska situationen försämrats på grund av nedgången i fiskerinäringen och de avtagande investeringarna inom bygg- och anläggningssektorn. Den finansiella situationen i förvaltningsområdet Saint-Pierre-et-Miquelon uppvisade allvarliga svårigheter. Det ifrågavarande stödet var desto viktigare i en sådan situation.

69. Den franska regeringen har till stöd för sitt påstående gjort gällande att år 2000, enligt en analys av Institut d'émission des départements d'outre-mer, liksom föregående år dominerades av problem med omställning och ekonomisk diversifiering. Detta bekräftas av den lista som bifogades

11 — Min kursivering.

beslutet av den 27 november 2001 om associering av de utomeuropeiska länderna och territorierna (ULT) med Europeiska gemenskapen [12] och av Europeiska utvecklingsfonden, vilka placerar Saint-Pierre-et-Miquelon bland de ULT som anses vara minst utvecklade.

70. Kommissionen har erinrat om att den analys som gjorts i det ifrågasatta beslutet tar hänsyn till de uppgifter om sysselsättningen och de direkta ekonomiska effekterna av fartygsdriften, som de franska myndigheterna lämnat.

71. Kommissionen har dessutom påpekat att den, i punkt 29 i motiveringen till det ifrågasatta beslutet, redogjort för de ekonomiska effekterna för ögruppens befolkning och att resultatet blev en kvot på 1 735 FRF per invånare för femårsperioden eller ett årsgenomsnitt på 347 FRF. Denna uppgift skall jämföras med de franska myndigheternas beräkningar i skrivelsen av den 27 april 2001, där en siffra på ungefär 300 FRF per invånare nämndes. Den skall även jämföras med bruttonationalprodukten (BNP) per person i Saint-Pierre-et-Miquelon, det vill säga 66 930 FRF, vilket placerar ögruppen i den första fjärdedelen av de "rikaste" bland de länder som tas upp i listan i Förenta nationernas utvecklingsprogram.

72. Kommissionen har gjort gällande att den rapport från Institut d'émission des départements d'outre-mer, som de franska myndigheterna hänvisat till, inte nämndes under det administrativa förfarandet och i vilket fall som helst inte gör det möjligt att ifrågasätta dess bedömning av stödets ekonomiska effekter. Den har hänvisat till andra avsnitt av rapporten som nyanserar den bild som den franska regeringen har lagt fram.

73. Vad skall man anse om detta argument från den franska regeringen?

74. Den franska regeringen har kritiserat kommissionen för att inte ha tagit tillräcklig hänsyn till ögruppens storlek och ekonomiska utvecklingsmöjligheter vid sin bedömning av de ekonomiska effekterna.

75. I själva verket har den franska regeringen emellertid inte förklarat på vilket sätt kommissionens bedömning av de ekonomiska effekterna skulle påverkas av att den inte har tagit hänsyn till dessa faktorer — vilket kommissionen har bestridit.

12 — EGT L 314, s. 25.

76. Den franska regeringen har nämligen enbart beskrivit de allvarliga svårigheter, ur ekonomisk och finansiell synvinkel, som förvaltningsområdet Saint-Pierre-et-Miquelon brottas med.

77. Som kommissionen med rätta har påpekat räcker dock inte dessa allvarliga svårigheter för att stöd till ny- och ombyggnad av fartyg skall kunna betecknas som "utvecklingsbistånd till ett utvecklingsland" enligt artikel 4.7 i direktiv 90/684.

78. Det krävs inte bara att landet i fråga befinner sig i en situation som gör utveckling nödvändig, utan även att det aktuella stödet verkligen bidrar till denna utveckling.

79. Det ifrågasatta beslutet är grundat på att detta andra kriterium inte är uppfyllt. Detta framgår väl av punkt 33 i motiveringen, där man kan läsa följande:

"Med hänsyn till de faktorer som beskrivs ovan konstaterar kommissionen därmed att det inte kan fastställas att detta projekt verkligen är ett utvecklingsprojekt. De påstådda effekterna i form av skapande av nya direkta arbetstillfällen har inte bevisats och utgör inte någon realistisk hypotes. De påstådda ekonomiska effekterna är dessutom mycket mindre än det beviljade stödet, vilket innebär att stödet inte står i proportion till de ekonomiska effekter som beräknats."

80. Härav följer enligt min mening att den franska regeringen, genom att enbart påpeka att Saint-Pierre-et-Miquelon befinner sig i en svår situation ur ekonomisk och finansiell synvinkel, ännu inte har bevisat att stödet i fråga bör betecknas som "utvecklingsbistånd" enligt artikel 4.7 i direktiv 90/684 eller att kommissionen, som har stött sig på att stödet inte haft någon reell effekt på utvecklingen av denna ögrupp, har gjort en oriktig bedömning.

81. Inte heller den franska regeringens fjärde argument förefaller därför enligt min mening kunna godtas.

V — Förslag till avgörande

82. Med hänsyn till det ovan anförda föreslår jag att domstolen skall

— ogilla talan, och

— förplikta Republiken Frankrike att ersätta rättegångskostnaderna.