DOMSTOLENS DOM (Femte Afdeling)

3. oktober 2002 *

I sag C-394/01,

Den Franske Republik ved G. de Bergues og F. Million, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i Luxembourg,

sagsøger,

mod

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved G. Rozet, som befuldmægtiget, og med valgt adresse i Luxembourg,

sagsøgt,

angående en påstand 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 (EFT L 327, s. 37),

* Processprog: fransk.

har

DOMSTOLEN (Femte Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, P. Jann, og dommerne S. von Bahr (refererende dommer), M. Wathelet, C.W.A. Timmermans og A. Rosas,

generaladvokat: J. Mischo

justitssekretær: R. Grass,

på grundlag af den refererende dommers rapport,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 11. juni 2002,

afsagt følgende

Dom

1 Ved stævning indleveret til Domstolens Justitskontor den 8. oktober 2001 har Den Franske Republik i medfør af artikel 230, stk. 1, EF anlagt sag med påstand 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 (EFT L 327, s. 37, herefter »den anfægtede beslutning«).

Relevante bestemmelser

2 Rådets direktiv 90/684/EØF af 21. december 1990 om støtte til skibsbygningsindustrien (EFT L 380, s. 27), hvis anvendelse blev forlænget ved Rådets forordning (EF) nr. 3094/95 af 22. december 1995 om støtte til skibsbygningsindustrien (EFT L 332, s. 1), fastsætter særlige regler, der finder anvendelse på støtte til denne sektor, og som udgør en undtagelse til det generelle forbud, der er fastlagt i EF-traktatens artikel 92, stk. 1 (efter ændring nu artikel 87, stk. 1, EF).

3 I henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 90/864 kan produktionsstøtte til bygning og ombygning af skibe betragtes som forenelig med det fælles marked, når den samlede støtte, der ydes til den enkelte kontrakt, ikke overstiger en maksimumsgrænse, der er fastsat i artikel 4.

4 Artikel 4, stk. 7, i direktiv 90/864 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 [som vedrører eksportkreditter til skibe], 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.«

Faktiske omstændigheder

5 Forløbet af den administrative procedure, således som det er beskrevet i den anfægtede beslutnings 1.-3. og 12. betragtning, kan sammenfattes på følgende måde.

6 Kommissionen erfarede i slutningen af 1998 gennem en artikel i *Lloyds List*, at krydstogtskibet »Le Levant«, der er bygget i Frankrig af Alstom Leroux Naval til en kontraktpris på 228,55 mio. FRF, var blevet finansieret ved hjælp af skattelettelser for de investorer, der havde finansieret fartøjets bygning. Denne støtte var ikke blevet anmeldt til Kommissionen.

7 Ved skrivelse af 2. december 1999 meddelte Kommissionen de franske myndigheder, at den havde besluttet at indlede proceduren efter artikel 88, stk. 2, EF. Beslutningen blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* den 5. februar 2000 (EFT C 33, s. 6), og interesserede parter blev opfordret til at fremsætte deres bemærkninger.

8 Den Franske Republik fremsatte sine bemærkninger til beslutningen i skrivelser af 12. januar 2000, 14. juni 2000, 30. april 2001 og 11. juni 2001.

9 De nærmere omstændigheder omkring ydelsen af støtten og støttens karakter er beskrevet i den anfægtede beslutnings 5. betragtning. Støtten blev ydet i 1996 i anledning af, at en gruppe private investorer, der havde dannet et maritimt ejendomsfællesskab, på initiativ af et selskab (herefter »selskabet X«) erhvervede krydstogtskibet »Le Levant«. Fartøjet blev derpå leaset til Compagnie des Îles du Levant (herefter »CIL«). der er et datterselskab af et fransk selskab, som er registreret i Wallis og Futuna (fransk oversøisk territorium). Investorerne fik lov til at trække investeringerne fra den skattepligtige indkomst. Skattelettelserne til en samlet værdi af 78 mio. FRF gjorde det muligt for CIL at drive fartøjet på

gunstige vilkår. Investorerne havde pligt til at sælge deres andele til selskabet X efter fem år, dvs. i begyndelsen af 2004. CIL skulle herefter købe disse andele af selskabet X til en pris, der bevirkede, at værdien af støtten blev overført. CIL havde ydermere pligt til at drive fartøjet i mindst fem år, hovedsagelig til og fra Saint Pierre og Miquelon (fransk oversøisk territorium ud for Canadas østkyst) i 160 dage om året.

Den anfægtede beslutning

10 I 16. betragtning til den anfægtede beslutning anførte Kommissionen, at den omtvistede støtte til det pågældende fartøj skulle vurderes i lyset af artikel 4, stk. 7, i direktiv 90/684, eftersom der var tale om en støtte i forbindelse med skibsbygning, der blev ydet som udviklingsbistand i 1996 som led i en lovbestemt støtteordning (Pons-loven), der blev godkendt af Kommissionen i 1992.

11 I 17. betragtning til den anfægtede beslutning præciserede Kommissionen, at den skulle kontrollere det særlige udviklingsaspekt i forbindelse med den planlagte støtte, og sikre, at støtten faldt ind under den i artikel 4, stk. 7, i direktiv 90/684 nævnte aftales anvendelsesområde. Kommissionen bemærkede i 21. betragtning, at den ydede støtte opfyldte betingelserne fastsat i aftalen, men bemærkede videre i 22. betragtning, at udviklingskriteriet dog ikke var opfyldt.

12 Kommissionens væsentligste argumenter til støtte for konklusionen om, at den omtvistede støtte ikke udgjorde udviklingsstøtte, fremgår af 22. til 33. betragtning til den anfægtede beslutning.

13 Kommissionen bemærkede, at det fremgik af de oplysninger, som de franske myndigheder havde fremlagt, at deres overslag over de økonomiske virkninger af den omtvistede støtte hvilede på den forudsætning, at fartøjet skulle anløbe Saint Pierre og Miquelon 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.

14 Kommissionen konstaterede imidlertid, at virkeligheden er meget anderledes, og henviste til, at ifølge oplysningerne fra de franske myndigheder i skrivelsen af 30. april 2001 var antallet af krydstogter, hvor Saint Pierre og Miquelon var krydstogtets afgangssted eller bestemmelsessted, kun 9 i 1999 og kun 11 i 2000. Kommissionen konkluderede på denne baggrund, at der ud af de forventede 100 anløb kun var sket i alt 11 anløb, dvs. 11%, i løbet af disse to år.

15 For så vidt angik år 2001 bemærkede Kommissionen, at ifølge samme skrivelse var der planlagt 13 krydstogter med Saint Pierre og Miquelon som afgangssted eller bestemmelsessted og 5 korte krydstogter med denne øgruppe som både afgangs- og bestemmelsessted, hvilket ville give i alt 12 anløb i 2001 over for de 50, der oprindelig var fastsat, dvs. 24%.

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

17 Kommissionen konstaterede, at for så vidt angik de direkte økonomiske virkninger havde de franske myndigheder skønnet, at udgifterne i forbindelse med fartøjets drift ville andrage 10,8 mio. FRF om året, og at passagernes udgifter på stedet var blevet anslået til 1,2 mio. FRF om året, dvs. i alt 12 mio.

FRF. Kommissionen præciserede, at for begge udgiftstyper var tallene baseret på de forventede 50 anløb om året.

18 I betragtning af arten af de forventede økonomiske virkninger, som navnlig omfattede salg af levnedsmidler og materiel samt havneafgifter, lagde Kommissionen til grund, at disse virkninger var proportionale med antallet af anløb.

19 Under hensyntagen til antallet af anløb i 1999 og 2000 og det forventede antal anløb for de følgende tre år fandt Kommissionen, at de økonomiske virkninger for øgruppen fra 1999 til 2003, under forudsætning af, at de af de franske myndigheder foretagne økonomiske beregninger var rigtige for så vidt angår virkningen af fartøjets anløb, ville udgøre 11,28 mio. FRF fordelt på følgende måde:

— for 1999 og 2000 vil de økonomiske virkninger have været på 11% af 12 mio. FRF pr. år, dvs. 1,32 mio. FRF pr. år

— for 2001 kunne de økonomiske virkninger anslås til 24% af 12 mio. FRF, dvs. 2,88 mio. FRF

— for 2002 og 2003 var krydstogtprogrammet ikke kendt. De økonomiske virkninger blev vurderet med hypotetisk udgangspunkt i tallet for 2001, dvs. 24% af 12 mio. FRF pr. år, dvs. 2,88 mio. FRF pr. år.

20 Da den omtvistede støttes samlede værdi var på 78 mio. FRF, fandt Kommissionen, at den således var næsten syv gange højere end de forventede økonomiske virkninger for øgruppen Saint Pierre og Miquelon.

21 For så vidt angår de direkte arbejdspladser bemærkede Kommissionen, at de franske myndigheder havde hævdet, at man fortrinsvis ville ansætte folk fra Saint Pierre og Miquelon i de 55 stillinger som medlemmer af mandskabet. Kommissionen bemærkede imidlertid, at der kun forelå oplysninger om, at fire tidligere fiskere fra øgruppen havde fulgt en uddannelse med henblik på beskæftigelse om bord på fartøjet. Kommissionen konkluderede på dette grundlag, at medlemmerne af mandskabet ikke talte mange af øgruppens indbyggere.

22 Kommissionen bemærkede, at der ikke var sat tal på påstandene om andre, indirekte virkninger.

23 Kommissionen bemærkede ligeledes, at den ikke kunne godtage de franske myndigheders argument, hvorefter der burde tages et længere tidsrum i betragtning end perioden 1999 til 2003, for så vidt som CIL ikke havde nogen som helst forpligtelse til at fortsætte driften af fartøjet fra eller til Saint Pierre og Miquelon efter dette tidsrum.

24 På denne baggrund konkluderede Kommissionen, at det ikke var blevet godtgjort, at det projekt, hvortil den omtvistede støtte blev ydet, var et rent udviklingsprojekt. Kommissionen fastslog for det første, at de hævdede virkninger i form af direkte oprettede arbejdspladser ikke var blevet påvist og ikke hvilede på realistiske forudsætninger. Kommissionen bemærkede for det andet, at de hævdede direkte økonomiske virkninger var af klart mindre omfang end den tildelte støtte, hvilket viste, at der var en tydelig mangel på proportionalitet mellem støtten og den påregnede økonomiske virkning.

25 Kommissionen konstaterede, at Den Franske Republik i strid med artikel 88, stk. 3, EF ulovligt havde iværksat den omtvistede støtte. Den tilføjede, at støtten ikke var i overensstemmelse med direktiv 90/684 og derfor var uforenelig med det fælles marked og skulle tilbagesøges med renter.

Parternes påstande

26 Den Franske Republik har kun fremsat en enkelt anbringende til støtte for sin påstand om annullation af den anfægtede beslutning og om, at Kommissionen tilpligtes at betale sagens omkostninger.

27 Kommissionen har nedlagt påstand om frifindelse og om, at Den Franske Republik tilpligtes at betale sagens omkostninger.

Det fremsatte anbringende

28 Den franske regering har med sit eneste anbringende anfægtet Kommissionens konklusion om, at den omtvistede støtte ikke er udviklingsstøtte. Den franske regering har gjort gældende, at Kommissionen for at nå til denne konklusion har begået faktiske og retlige fejl og har anlagt et urigtigt skøn, hvilket bør medføre, at den anfægtede beslutning annulleres.

29 Dette anbringende består af to led. For det første at Kommissionen ikke tog hensyn til det korrekte antal af ansatte med bopæl på Saint Pierre og Miquelon

ved vurdering af beskæftigelsestallene. For det andet at Kommissionens vurdering af de økonomiske virkninger var fejlagtig.

Beskæftigelsestallene

Parternes argumenter

30 Den franske regering har gjort gældende, at det projekt, hvortil den omtvistede støtte blev ydet, har opfyldt sit formål for så vidt angår skabelse af arbejdspladser. Kommissionen antog fejlagtigt, at kun 4 tidligere fiskere fra øgruppen havde fulgt en uddannelse med henblik på beskæftigelse om bord på fartøjet, og at medlemmerne af mandskabet derfor ikke talte mange af Saint Pierre og Miquelons indbyggere. Ifølge den franske regering blev 12 af mandskabets medlemmer rekrutteret fra denne øgruppe og 17 fra Antillerne.

31 Kommissionen har heroverfor gjort gældende, at den ikke har begået nogen faktiske fejl, og at oplysningerne vedrørende de 12 medlemmer af mandskabet som hævdes at være rekrutteret på Saint Pierre og Miquelon er nye. Denne oplysning fremgår slet ikke af de oplysninger, der blev fremlagt under den administrative procedure, og bør derfor ikke tages i betragtning i nærværende sag. For så vidt angår de 17 medlemmer af mandskabet, der er rekrutteret på Antillerne, er denne oplysning ikke relevant i forbindelse med en sag om udvikling på Saint Pierre og Miquelon.

32 I sin replik har den franske regering medgivet, at den ikke øjeblikkeligt informerede Kommissionen om bopælen for de medlemmer af mandskabet, som blev rekrutteret efter regeringens skrivelse til Kommissionen af 12. maj 1999, hvori den havde oplyst, at 4 tidligere fiskere var under uddannelse.

Domstolens bemærkninger

33 Det bemærkes, at den franske regering ikke under den administrative procedure har givet Kommissionen de oplysninger, der fremgår af stævningen, og som vedrører ansættelsen af 12 medlemmer af mandskabet med bopæl på Saint Pierre og Miquelon.

34 I den forbindelse bemærkes det, 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 (jf. navnlig dom af 5.10.2000, sag C-288/96, Tyskland mod Kommissionen, Sml. I, s. 8237, præmis 34). Som generaladvokaten har bemærket i punkt 20 i sit forslag til afgørelse, kan en medlemsstat ikke gøre omstændigheder gældende ved en sag for Domstolen, som ikke er blevet frembragt under den administrative procedure (jf. i samme retning dom af 14.9.1994, forenede sager C-278/92 — C-280/92, Spanien mod Kommissionen, Sml. I, s. 4103, præmis 31, og af 13.6.2002, sag C-382/99, Nederlandene mod Kommissionen, Sml. I, s. 5163, præmis 49 og 76).

35 Det følger heraf, at den franske regering ikke i sagen for Domstolen kan gøre det anbringende, som vedrører det hævdede antal medlemmer af mandskabet med bopæl på Saint Pierre og Miquelon, og som den først har nævnt i stævningen, gældende.

36 Første led af den franske regerings anbringende skal således afvises.

De økonomiske virkninger

37 Den franske regering har opdelt det andet led af sit anbringende i fire dele.

Første del vedrørende perioden 2001-2003

Parternes argumenter

38 For det første har den franske regering gjort gældende, at Kommissionen har begået en retlig fejl, idet den beregnede de økonomiske virkninger af den omtvistede støtte for perioden 2001-2003 på grundlag af en fremskrivning af tallene for årene 1999 og 2000. Denne fejl er af så meget desto større betydning, fordi det pågældende fartøj i netop disse to år var ramt af tekniske vanskeligheder.

39 Kommissionen har heroverfor gjort gældende, at den franske regerings anbringende beror på en fejlagtig læsning af den anfægtede beslutning. Det fremgår klart af beslutningen, at Kommissionen ikke har baseret sine udregninger vedrørende perioden 2001-2003 på tallene for årene 1999 og 2000, men på de overslag, der var fremlagt vedrørende år 2001.

Domstolens bemærkninger

40 I den forbindelse er det tilstrækkeligt at bemærke, at Kommissionen i 29. betragtning til den anfægtede beslutning anvendte de fremlagte overslag for år 2001 med henblik på vurderingen af de økonomiske virkninger for perioden 2001-2003. Kommissionen har således med rette gjort gældende, at den franske regerings fortolkning af den anfægtede beslutning er i strid med beslutningens ordlyd.

41 Det følger heraf, at de argumenter, som den franske regering har fremsat i første del af det andet led af anbringendet, må afvises.

Anden del vedrørende perioden for anvendelse af fartøjet

Parternes argumenter

42 Den franske regering har for det andet gjort gældende, at Kommissionen fejlagtigt antog, at overslagene over de økonomiske virkninger hvilede på den forudsætning, at fartøjet sejlede i området ved Saint Pierre og Miquelon i en periode på 160 dage om året. Regeringen har gjort gældende, at den oprindelige aftale herom fastsatte perioden til kun 130 dage, og at dette mål blev oversteget med 5 dage i 2001 og næsten nået i 1999 og 2000.

43 Hertil har Kommissionen svaret, at denne argumentation ikke kan forenes med de faktiske oplysninger i sagen. Kommissionen har gjort gældende, at de eneste oplysninger fra de franske myndigheder vedrørende dette emne fremgik af deres

skrivelser af 12. maj 1999 og 14. juni 2000, der nævnte en periode på 160 dage, og ikke 130 dage, som den periode, hvori fartøjet skulle drives, og ikke den tid, det skulle befinde sig i Saint Pierre og Miquelon-området.

44 Den franske regering har i sin replik medgivet, at den nævnte 160 dage og ikke 130 dage, men har gjort gældende, at der var tale om en skrivefejl.

45 Kommissionen har i sin duplik bestridt denne forklaring fra den franske regering.

Domstolens bemærkninger

46 I den forbindelse bemærkes det, at den franske regering har erkendt, at den har nævnt en periode på 160 dage og ikke 130 dage i sin korrespondance med Kommissionen.

47 Således som Kommissionen har gjort gældende i sin duplik, skal det fastslås, at disse henvisninger ikke kan betragtes som skrivefejl, idet den franske regering ved to lejligheder i sine skrivelser klart har henvist til forpligtelser vedrørende driften af fartøjet i det pågældende område i en periode på 160 dage.

48 Den franske regerings argumenter i anden del af det andet led af anbringendet må således afvises.

Tredje del vedrørende den økonomiske sammenhæng

Parternes argumenter

49 For det tredje har den franske regering gjort gældende, at Kommissionen under alle omstændigheder burde have taget de forhold, der gør sig gældende for øgruppen, navnlig dens størrelse og økonomiske perspektiver, i betragtning med henblik på vurderingen af de økonomiske virkninger af den omtvistede støtte. Regeringen har i sin replik understreget problemerne med omlægning og spredning af økonomien på øgruppen Saint Pierre og Miquelon og har tilføjet, at tilbagesøgningen af den omtvistede støtte med sikkerhed vil bringe den meget skrøbelige økonomiske balance på øerne i fare. Regeringen har endvidere bemærket, at Kommissionen ikke tidligere har modsat sig sådanne projekter i et oversøisk territorium, og har som eksempel henvist til Kommissionens beslutning 1999/719/EF af 30. marts 1999 om den statsstøtte, som Frankrig påtænker at yde i form af udviklingsbistand til salg af to krydstogtfartøjer, der bygges på Chantiers de l'Atlantique, og som skal benyttes af Renaissance Financial i Fransk Polynesien (EFT L 292, s. 23).

50 Kommissionen har som svar herpå gjort gældende, at den analyse, som den foretog i den anfægtede beslutning, tog hensyn til de oplysninger, som de franske myndigheder havde fremlagt vedrørende virkningerne for beskæftigelsen og de direkte virkninger af udnyttelsen af det pågældende fartøj. Kommissionen har videre gjort gældende, at der ikke var sat tal på de påregnede indirekte virkninger for udviklingen af infrastrukturen og den eventuelle ankomst af andre operatører, som ikke vedrørte den omtvistede støttes bidrag til udvikling.

51 For så vidt angår argumentet om, at tilbagesøgning af den omtvistede støtte med sikkerhed vil bringe den økonomiske balance på Saint Pierre og Miquelon i fare, har Kommissionen gjort gældende, at direktiv 90/684 tillader visse former for støtte til udviklingslande. Det forholder sig i sagens natur sådan, at i de tilfælde, som direktivet omfatter, befinder de pågældende lande sig i en økonomisk svær situation, men dette er ikke i sig selv en tilstrækkelig grund til at finde, at der er

tale om udviklingsstøtte. Kommissionen har tilføjet, at den omstændighed, at den tidligere har godkendt andre projekter af samme art i oversøiske territorier, ikke er relevant i relation til den omtvistede støtte. Dette viser blot, at Kommissionen ikke *a priori* er negativt indstillet over for denne type af støtte, så længe betingelserne i artikel 4, stk. 7, i direktiv 90/684 er opfyldt.

Domstolens bemærkninger

52 I den forbindelse skal det bemærkes, at den franske regering har begrænset sig til at beskrive de økonomiske og finansielle vanskeligheder, som øgruppen Saint Pierre og Miquelon befinder sig i, uden derved at påvise, at Kommissionen skulle have begået en faktisk eller retlig fejl i dens vurdering af den omtvistede støtte. Som Kommissionen med rette har bemærket, er eksistensen af sådanne vanskeligheder ikke tilstrækkeligt til, at støtte til bygning og ombygning af skibe kan kvalificeres som »udviklingsbistand til et udviklingsland« i artikel 4, stk. 7, i direktiv 90/864's forstand.

53 Desuden er den omstændighed, at Kommissionen tidligere har godkendt andre projekter af samme type i oversøiske territorier, således som Kommissionen har gjort gældende, ikke relevant for vurderingen af den omtvistede støtte, som bør vurderes ud fra sine egne egenskaber.

54 Den franske regerings argumentation i tredje del af det andet led af anbringendet må således forkastes som ubegrundet.

Fjerde del vedrørende antallet af anløb og størrelsen af de økonomiske virkninger

Parternes argumenter

55 Den franske regering har for det fjerde gjort gældende, at det antal anløb på 100, som Kommissionen lagde til grund for sin vurdering af de økonomiske virkninger for årene 1999 og 2000, dvs. 50 pr. år, ikke er et tal, som den franske regering har oplyst, men som Kommissionen selv er fremkommet med. Den franske regering har begrænset sig til at nævne, at fartøjet lagde til kaj 50 gange. Hvert anløb (escale) omfatter, at skibet lægger til kaj to gange (touchées), nemlig én gang ved ankomsten og én gang ved afsejlingen. Desuden er de økonomiske virkninger af den omtvistede støtte i henhold til de nyeste tal opgjort til 492 000 EUR i 1999, 349 000 EUR i 2000, og 821 000 EUR i 2001, dvs. mere end 1 600 000 EUR for de første tre års udnyttelse af fartøjet.

56 Kommissionen har gjort gældende, at denne argumentation er grundløs og under alle omstændigheder må afvises.

57 Kommissionen har udtrykt undren over den definition af at »lægge til kaj« (touchée), som den franske regering har gjort gældende, der forekommer Kommissionen at være i modstrid med selve begrebet anløb (escale), således som det er defineret i franske ordbøger. Kommissionen gør gældende, at begreberne »anløb« (escale) og »lægge til kaj« (touchée) er synonymer, således at et anløb (escale) indebærer, at skibet lægger til kaj (touchée) én gang og ikke to. Ydermere er denne definition af at lægge til kaj blevet nævnt for første gang af den franske regering i dens replik. Definitionen er 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.

58 Kommissionen har ligeledes gennemgået de nye tal, som fremgår af replikken for så vidt angår de økonomiske virkninger af den omtvistede støtte. Kommissionen har bemærket, at der er tale om oplysninger, der er fremlagt efter vedtagelsen af den anfægtede beslutning, og som derfor må afvises. Under alle omstændigheder bestrider Kommissionen relevansen af de nye tal, som hverken er forklaret eller begrundet.

Domstolens bemærkninger

59 I den forbindelse skal det straks bemærkes, at den franske regerings anvendelse af begrebet »lægge til kaj« (touchée) ikke forekommer at være i overensstemmelse med den definition af begrebet, som findes i franske ordbøger.

60 Det skal desuden fastslås, at den franske regerings argument om, hvor mange gange et skib lægger til kaj pr. anløb, såvel som de nye tal vedrørende de økonomiske virkninger af den omtvistede støtte, som den har fremlagt, under alle omstændigheder først er blevet gjort gældende i forbindelse med replikken. Regeringen har ikke tidligere henvist til dem, navnlig ikke under den administrative procedure. Den franske regering kunne imidlertid ikke, således som det fremgår af sagens akter, være ubekendt med den betydning, som Kommissionen tillagde antallet af anløb såvel ved vurderingen af de økonomiske virkninger af den omtvistede støtte som ved beregningen af størrelsen af disse økonomiske virkninger.

61 I overensstemmelse med Domstolens praksis som nævnt i præmis 34 i nærværende dom, må de argumenter, som den franske regering har fremsat som fjerde del af det andet led af sit anbringende, således afvises, idet de er fremsat for sent.

62 Da ingen af de fire argumenter, som den franske regering har gjort gældende til støtte for det andet led af sit anbringende, kan tages til følge, afvises anbringendet i det hele.

63 Under henvisning til de fremsatte bemærkninger afvises det eneste anbringende, som Den Franske Republik har gjort gældende, og dermed må Kommissionen i det hele frifindes.

Sagens omkostninger

64 I henhold til procesreglementets artikel 69, stk. 2, pålægges det den tabende part at betale sagens omkostninger, hvis der er nedlagt påstand herom. Da Kommissionen har nedlagt påstand om, at Den Franske Republik tilpligtes at betale sagens omkostninger, og Den Franske Republik har tabt sagen, bør det pålægges den at betale sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

DOMSTOLEN (Femte Afdeling)

1) **Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber frifindes.**

2) **Den Franske Republik betaler sagens omkostninger.**

Jann von Bahr Wathelet

Timmermans Rosas

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 3. oktober 2002.

R. Grass P. Jann

Justitssekretær Formand for Femte Afdeling