CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL JEAN MISCHO

apresentadas em 11 de Junho de 2002 [1]

1. A República Francesa pede ao Tribunal de Justiça que anule a Decisão 2001/882/CE da Comissão, de 25 de Julho de 2001, respeitante ao auxílio de Estado concedido pela França sob a forma de auxílio ao desenvolvimento para o navio «Le Levant», construído pela Alstom Leroux Naval e destinado a ser explorado em São Pedro e Miquelon [2] (a seguir «decisão impugnada»).

I — Enquadramento jurídico

2. O artigo 4.°, n.° 7, da Directiva 90/684/CEE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1990, relativa aos auxílios à construção naval [3], prevê que:

«[O]s auxílios relativos à construção e transformação navais, concedidos enquanto auxílios ao desenvolvimento a um país em vias de desenvolvimento, não estão sujeitos ao limite. Esses auxílios podem ser considerados compatíveis com o mercado comum se estiverem em conformidade com as disposições estabelecidas para o efeito pelo Grupo de Trabalho no 6 da OCDE no seu acordo relativo à interpretação dos artigos 6.°, 7.° e 8.° do acordo referido no n.° 6 do presente artigo, ou em qualquer adenda ou rectificação posterior a tal acordo.

A Comissão deve ser previamente notificada de qualquer projecto de auxílio individual desse tipo. A Comissão verificará a componente específica 'desenvolvimento' do auxílio previsto e assegurar-se-á de que este se encontra abrangido pelo acordo referido no primeiro parágrafo.»

II — A decisão impugnada

3. Os elementos essenciais da decisão impugnada, cujos fundamentos nos infor-

1 — Língua original: francês.
2 — JO L 327, p. 37.
3 — JO L 380, p. 27.

mam quanto ao quadro factual do presente processo, apresentam-se da forma seguinte:

«A Comissão das Comunidades Europeias,

[...]

Considerando o seguinte:

I. Procedimento

1) Em finais de 1998, na sequência de um artigo publicado na Lloyds List, a Comissão tomou conhecimento do facto que o navio de cruzeiro 'Le Levant', construído em França pelo estaleiro Alstom Leroux Naval ao preço contratual de 228,55 milhões de francos franceses, tinha sido financiado por intermédio de desagravamentos fiscais concedidos aos investidores que tinham assegurado o financiamento da construção do navio. Estes auxílios não foram notificados à Comissão. Em resposta aos pedidos de informação da Comissão, a França apresentou informações sobre o referido projecto por carta de 12 de Maio de 1999. A Comissão solicitou informações suplementares por carta de 4 de Junho de 1999, tendo a França respondido por carta de 19 de Agosto de 1999. A França transmitiu os seus comentários por cartas de 12 de Janeiro e 14 de Junho, apresentando esta última as observações formuladas pelos representantes legais da Compagnie des Îles du Levant (em seguida denominada 'CIL') no âmbito do procedimento. A Comissão colocou questões complementares por carta de 26 de Fevereiro de 2001, tendo a França respondido por cartas de 30 de Abril e 11 de Junho de 2001.

2) Por carta [...] de 2 de Dezembro de 1999, a Comissão informou as autoridades francesas da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no n.° 2 do artigo 88.° do Tratado.

3) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no Jornal Oficial das Comunidades Europeias [de 5 de Fevereiro de 2000] [4]. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações relativas ao auxílio em causa.

[...]

II. Descrição pormenorizada do auxílio

5) O auxílio foi concedido em 1996 aquando da aquisição do navio de

4 — JO C 33, p. 6.

cruzeiro 'Le Levant' por um grupo de investidores privados que tinham constituído um regime de co-propriedade marítima, por iniciativa da [sociedade X]. O navio foi subsequentemente alugado à CIL. Trata-se de uma filial da empresa francesa de Îles du Ponant, registada em Wallis-et-Futuna. Os investidores foram autorizados a deduzir os custos de investimento dos seus rendimentos tributáveis. Estes desagravamentos fiscais [do montante total avaliado em 78 milhões de FRF] permitiram à CIL explorar o navio em condições favoráveis. Os investidores têm o direito e a obrigação de revender a sua participação à [sociedade X] decorridos cinco anos, isto é, no início de 2004. Por seu turno, a CIL tem igualmente o direito e a obrigação de adquirir estas participações à [sociedade X] a um preço que permitirá reflectir o montante do auxílio. O auxílio foi sujeito à condição de a CIL explorar o navio durante um período mínimo de cinco anos, essencialmente com partidas e chegadas em São Pedro e Miquelon, durante 160 dias por ano.

[...]

V. Apreciação do auxílio

16) O auxílio concedido a favor do navio em questão deve ser apreciado à luz do disposto no n.° 7 do artigo 4.° da directiva [90/684], dado que se trata de um auxílio relacionado com a construção naval que foi concedido como uma ajuda ao desenvolvimento em 1996 no âmbito de um regime de auxílio (a Lei Pons) autorizado em 1992.

17) Por força do n.° 7 do artigo 4.° da directiva relativa à construção naval, os auxílios concedidos enquanto ajudas ao desenvolvimento a um país em vias de desenvolvimento podem ser considerados compatíveis com o mercado comum se estiverem em conformidade com as disposições estabelecidas para o efeito pelo Grupo de Trabalho n.° 6 da OCDE no seu acordo relativo à interpretação dos artigos 6.°, 7.° e 8.° do acordo relativo aos créditos à exportação de embarcações, ou com qualquer acordo que eventualmente substitua o mesmo (em seguida denominado 'critérios da OCDE'). A Comissão deve verificar a componente 'desenvolvimento' do auxílio previsto e assegurar-se que este é abrangido pelo acordo supramencionado.

[...]

21) Tal como referido pela Comissão aquando do início do procedimento nos termos do n.° 2 do artigo 88.°, o projecto preenche os critérios da OCDE [relativos, nomeadamente, ao pavilhão do navio, à residência do seu proprietário, ao carácter público do auxílio e à sua intensidade]

22) Contudo, o critério relativo à componente 'desenvolvimento' não é preenchido no caso em consideração. Um elemento essencial consiste no facto de as estimativas francesas quanto à incidência económica do auxílio assentarem na premissa de que o navio efectuará escala em São Pedro e Miquelon 50 vezes por temporada (durante 160 dias, de finais de Maio a início de Outubro, quando as condições climáticas permitem realizar cruzeiros nesta área). [...]

23) Ora, a realidade é muito diferente. De acordo com as informações prestadas pelas autoridades francesas na sua carta de 30 de Abril de 2001, o número de cruzeiros que incluíam São Pedro e Miquelon no seu programa (enquanto ponto de partida ou de destino do cruzeiro) ascendeu a 9 em 1999 e a 11 em 2000. Dado que estes cruzeiros incluíam São Pedro quer como ponto de partida, quer como ponto de destino, isto significa que, ao longo das duas temporadas em 1999 e 2000, foram somente realizadas 11 escalas no porto de São Pedro, quando o número de escalas neste período deveria elevar-se a 100, segundo as estimativas iniciais das autoridades francesas.

24) Ainda segundo a referida carta, em 2001 prevêem-se 18 cruzeiros que têm São Pedro como ponto de partida ou de destino, dos quais cinco são mini-cruzeiros novos com partidas e chegadas em São Pedro. Isto faria com que o número total de escalas no porto de São Pedro em 2001 se elevasse a 12, contra as 50 escalas previstas nos cálculos iniciais.

25) Baseando-se nos dados relativos a 1999 e 2000, a Comissão concluiu que as premissas com base nas quais tinham sido calculadas as repercussões económicas para São Pedro e Miquelon eram falsas. Procedeu, por conseguinte, a um novo cálculo da incidência económica prevista, com base nos dados das autoridades francesas, mas tendo em conta o número muito mais reduzido de escalas realizadas.

26) No que diz respeito à incidência económica directa, as autoridades francesas estimaram que as despesas relacionadas com a exploração do navio se elevariam a 10,8 milhões de francos por ano. As despesas in situ efectuadas pelos passageiros foram avaliadas em 1,2 milhões de francos por ano. Em ambos os casos, os dados baseavam-se na realização de 50 escalas por ano. Ora, tal como acima referido, o navio apenas fez escala no porto 5,5 vezes por ano em 1999 e 2000, prevendo-se que o número de escalas para este ano se eleve a 12.

27) Atendendo à natureza da incidência económica prevista nos cálculos (produtos alimentares, material, direitos portuários, etc.), pode pressupor-se que esta incidência é proporcional ao número de escalas. Ora, os cálculos

tinham estimado esta incidência em 12 milhões de francos por ano, com base na realização de 50 escalas. Se for pressuposto que os cálculos económicos realizados pela França eram correctos no que diz respeito ao impacto das escalas do navio, e tendo em conta o número de escalas realizadas em 1999 e 2000, a incidência para o arquipélago corresponderia a 5,5/50, ou seja, a 11 % das estimativas iniciais. Em relação a 2001, seriam equivalentes a 12/50, isto é, a 24 % das estimativas iniciais.

28) No que respeita aos últimos dois anos, a incidência efectiva teria sido assim equivalente a 11 % de 12 milhões de francos, ou seja, a 1,32 milhões de francos. De acordo com as autoridades francesas, aproximadamente 760 passageiros embarcaram e desembarcaram em São Pedro ao longo destes últimos dois anos. Se for retida a hipótese de uma incidência económica equivalente a 1,32 milhões de francos, tal implicaria despesas correspondentes a 1700 francos por pessoa, o que se afigura razoável, atendendo ao facto de que os passageiros apenas parecem passar uma noite no arquipélago antes ou após o cruzeiro.

29) No que se refere a 2001, a incidência pode ser avaliada em 24 % de 12 milhões de francos, ou seja, em 2,88 milhões de francos. No que se refere aos dois anos subsequentes, desconhece-se o programa dos cruzeiros. Se forem aplicados, a título de hipótese, os dados relativos a 2001, tal resultaria numa incidência económica global para São Pedro e Miquelon, ao longo do período de cinco anos compreendido entre 1999 e 2003, de 1,32 + 1,32 + 3* (2,88) = 11,28 milhões de francos. O valor total do auxílio ascende a 78 milhões de francos, ou seja, equivale a um montante aproximadamente sete vezes mais elevado do que as consequências económicas para o arquipélago.

30) No que diz respeito aos empregos directos, as Autoridades francesas afirmaram que seria atribuída prioridade à contratação de residentes em São Pedro e Miquelon para preencher os 55 postos de trabalho correspondentes aos membros da tripulação. Contudo, a única informação prestada foi a de que tinham sido recrutados quatro antigos pescadores do arquipélago para seguirem uma formação com vista a trabalharem no navio. Por conseguinte, deve pressupor-se que os membros da tripulação não incluem um grande número de residentes no arquipélago.

31) As afirmações segundo as quais o desenvolvimento das infra-estruturas e a entrada eventual de outros operadores no mercado de cruzeiros no arquipélago poderiam vir a traduzir-se noutras repercussões indirectas não foram quantificadas, sendo provável que tal não seja possível. Além disso, não se prendem directamente com o vector 'desenvolvimento' do referido projecto, nem com o problema da proporcionalidade do auxílio concedido. Assim, não é necessário tomar em considera-

ção esta incidência para efeitos da presente apreciação.

32) Por último, a Comissão não pode aceitar o argumento das autoridades francesas segundo o qual deve ser tomado em consideração um período mais alargado do que os cinco anos previstos, na medida em que não é imposta qualquer obrigação no sentido de ser prosseguida a exploração do navio a partir ou com destino a São Pedro e Miquelon, findo este prazo.

33) Tendo em conta o que precede, a Comissão concluiu, por conseguinte, que não está em condições de determinar se o projecto constitui efectivamente um projecto de desenvolvimento. A alegada incidência económica, em termos de empregos directos criados, não foi comprovada e não assenta em hipóteses realistas. Por outro lado, a incidência económica directa é claramente menos significativa do que o auxílio atribuído, o que aponta para uma clara ausência de proporcionalidade entre o auxílio e o impacto económico previsto.

34) A Comissão verifica que a França executou ilegalmente o auxílio em causa, em infracção ao disposto no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE. Este auxílio não se encontra em conformidade com a Directiva relativa à construção naval, pelo que é incompatível com o mercado comum. Consequentemente, deve ser recuperado com juros.

[...]

Adoptou a presente decisão:

Artigo 1.º

O auxílio estatal executado pela França sob a forma de desagravamentos fiscais e a título de ajuda ao desenvolvimento para o navio de cruzeiro 'Le Levant' construído por Alstom Leroux Naval e destinado a ser explorado no território francês de São Pedro e Miquelon não pode ser considerado como uma verdadeira ajuda ao desenvolvimento na acepção do n.º 7 do artigo 4.º da directiva [90/684], sendo assim incompatível com o mercado comum.

Artigo 2.º

1. A França tomará todas as medidas necessárias para pôr termo e recuperar, junto dos investidores, que são os benefi-

ciários directos do auxílio e os actuais proprietários do navio de cruzeiro, o auxílio referido no artigo 1.° e concedido ilegalmente ao beneficiário.

2. A recuperação deve ser feita em conformidade com o direito nacional, desde que tal permita a execução imediata e efectiva da presente decisão. Os auxílios a recuperar devem vencer juros de mora a partir da data em que foram colocados à disposição dos beneficiários até à data da sua recuperação. Os juros são calculados com base na taxa de referência utilizada para o cálculo do equivalente-subvenção no âmbito dos auxílios com finalidade regional.

[...]»

III — Recurso

4. Por petição apresentada em 8 de Outubro de 2001, a República Francesa pede ao Tribunal de Justiça que anule a decisão impugnada e condene a Comissão nas despesas.

5. A Comissão conclui pedindo que o Tribunal de digne julgar o recurso improcedente e condenar a República Francesa nas despesas.

IV — Análise

6. O Governo francês desenvolve um único fundamento, relativo à apreciação da componente «desenvolvimento» do auxílio em questão. Considera que a Comissão só pode afastar a *qualificação de auxílio ao desenvolvimento* à custa de erros de facto, de direito e de erros manifestos de apreciação que devem implicar a anulação da decisão impugnada.

7. O Governo francês admite que o Tribunal de Justiça reconheceu à Comissão um poder de apreciação nessa matéria. Refere-se, a este propósito, ao acórdão de 5 de Outubro de 1994, Alemanha/Comissão [5], no qual o Tribunal de Justiça decidiu, no n.° 20, que

«[P]or um lado, o artigo 4.°, n.° 7, ao prever que os auxílios em questão 'podem' ser considerados compatíveis com o mercado comum, se estiverem em conformi-

5 — C-400/92, Colect., p. I-4701.

dade com as disposições do acordo OCDE já referido, confere um poder de apreciação à Comissão. Por outro lado, nos termos do segundo parágrafo dessa disposição, compete à Comissão não apenas assegurar-se da compatibilidade do auxílio com os critérios OCDE, mas também verificar a componente específica 'desenvolvimento' do auxílio previsto.»

8. O Governo francês considera, todavia, que a Comissão ultrapassou os limites deste poder. Em apoio do fundamento que invoca, desenvolve, essencialmente, quatro argumentos.

Quanto ao primeiro argumento

9. Em primeiro lugar, o Governo francês argumenta que os objectivos em matéria de criação de emprego foram perfeitamente atingidos. A Comissão considerou sem razão que só quatro antigos pescadores receberam formação para trabalhar no navio e que entre os membros da tripulação não deviam contar-se numerosos residentes no arquipélago.

10. Segundo o Governo francês, dezassete membros da tripulação foram recrutados nas Antilhas e doze em São Pedro e Miquelon. O efectivo permanente afectado ao navio correspondia, pois, às previsões (55 postos de trabalho) e foram criados onze postos de armação em vez dos cinco previstos.

11. A Comissão sustenta que a pretensão do Governo francês segundo a qual os objectivos em matéria de emprego foram efectivamente atingidos é manifestamente infundada, porque totalmente contrária aos factos e aos dados do caso concreto.

12. A Comissão faz referência à variada correspondência que as autoridades francesas lhe dirigiram em resposta aos seus diversos pedidos de informação e argumenta que daí resultam os dados seguintes:

— «Le Levant» está dotado de uma tripulação de 55 pessoas, composta de dez oficiais, oito marinheiros e 37 empregados que asseguram os serviços de hotelaria, restauração e animação;

— a condição de pavilhão implica, neste caso concreto, que o capitão, os oficiais

de ponte e mecânicos devem ser franceses, sendo a tripulação composta pelo menos em metade de marinheiros franceses;

— se a obrigação de empregar nacionais franceses que a condição de pavilhão implica não permitir assegurar que estes serão residentes em São Pedro, o armador obriga-se a dar preferência aos residentes em São Pedro e, desta forma, participa no plano de reconversão dos assalariados despedidos do sector da pesca (quatro marinheiros estavam em formação para prestar serviço no «Le Levant»);

— Os onze a doze empregos indirectos criados em terra são empregos a tempo parcial relativos à recepção e transferência.

13. A Comissão sustenta que a conclusão a que chegou no trigésimo sétimo fundamento da decisão impugnada é conforme com os elementos fornecidos pelas autoridades francesas no decurso do processo pré-contencioso.

14. A Comissão observa que a afirmação constante do pedido, segundo a qual 12 membros da tripulação foram recrutados em São Pedro e Miquelon, não resulta das informações fornecidas à Comissão durante o processo administrativo. Estes factos, que não são, aliás, confirmados por documentos em apoio da petição, devem, pois, ser considerados factos novos que o Governo francês não pode, por conseguinte, invocar perante o Tribunal de Justiça.

15. A Comissão acrescenta que a pretensão do Governo francês segundo a qual 17 membros da tripulação foram recrutados nas Antilhas é desprovida de pertinência no âmbito de um processo cuja componente «desenvolvimento» foi, de forma constante, apresentada como orientada unicamente para o desenvolvimento de São Pedro e Miquelon, com exclusão de qualquer outro país elegível na acepção da Directiva 90/684.

16. Na réplica, o Governo francês admite que a Comissão não foi informada em tempo real da origem dos recrutamentos feitos após a sua carta de 12 de Maio de 1999, na qual se indicava que quatro pescadores estavam em formação.

17. O Governo francês confirma, todavia, que doze membros da tripulação foram efectivamente recrutados em São Pedro e

Miquelon e precisa que a lista dos membros da tripulação em 1999, 2000 e 2001 mostra catorze pessoas residentes no arquipélago às quais é necessário acrescentar ou onze ou doze empregos a tempo parcial em terra.

18. Reconhecendo o próprio Governo francês que os elementos de facto em que se baseia o seu primeiro argumento não foram comunicados à Comissão durante o processo pré-contencioso previsto no artigo 88.° CE, sou de opinião de que o seu argumento não pode ser acolhido.

19. Com efeito, tal como o Tribunal de Justiça decidiu no n.° 34 do acórdão de 5 de Outubro de 2000, Alemanha/Comissão [6], «[...] deve recordar-se que, segundo jurisprudência constante, a legalidade de uma decisão em matéria de auxílios deve ser apreciada em função dos elementos de informação de que a Comissão podia dispor no momento em que a tomou [...]» [7].

20. Daí resulta que, para contestar uma decisão da Comissão em matéria de auxílios, um Estado-Membro não pode invocar elementos de facto que não foram utilizados no decurso do processo pré-contencioso previsto no artigo 88.° CE [8].

21. O Governo francês acrescenta ainda que a obrigação de recuperar os auxílios declarados incompatíveis com o mercado comum, que resulta da decisão impugnada, é susceptível de por em causa a exploração do navio e a permanência dos postos de trabalho locais.

22. A este propósito, basta verificar que o argumento do Governo francês se liga às pretensas dificuldades na recuperação do auxílio. Ora, tais dificuldades, desde que tornem completamente impossível a execução correcta da decisão, constituem um fundamento de defesa susceptível de ser invocado por um Estado-Membro na acção por incumprimento, intentada pela Comissão nos termos do artigo 88.°, n.° 2, CE [9].

6 — C-288/96, Colect., p. I-8237.

7 — V., igualmente, acórdãos de 10 de Julho de 1986, Bélgica/Comissão (234/84, Colect., p. I-2263, n.° 16), e de 26 de Setembro de 1996, França/Comissão (C-241/94, Colect., p. I-4551, n.° 33).

8 — Acórdão de 14 de Setembro de 1994, Espanha/Comissão (C-278/92, C-279/92 e C-280/92, Colect., p. I-4103): «[...] Uma vez que este elemento não foi adiantado durante o processo pré-contencioso previsto no artigo 93.° do Tratado, sendo-o pela primeira vez na petição, o Reino de Espanha não pode prevalecer-se do mesmo» (n.° 31).

9 — Acórdão de 4 de Abril de 1995, Comissão/Itália (C-350/93, Colect., p. I-699, n.° 16); de 27 de Junho de 2000, Comissão/Portugal (C-404/97, Colect., p. I-4897, n.° 39), e de 22 de Março de 2001, Comissão/França (C-261/99, Colect., p. I-2537, n.° 23).

23. Pelo contrário, estas mesmas dificuldades não podem afectar a validade de uma decisão em matéria de auxílios de Estado, matéria de que se trata no âmbito do presente processo. Com efeito, não é pelo facto de uma decisão ser difícil de executar que é, por esse facto, ilegal.

24. Sou, pois, de opinião de que o primeiro argumento invocado pelo Governo francês não tem fundamento.

Quanto ao segundo argumento

25. Em segundo lugar, o Governo francês contesta a apreciação da Comissão em matéria de consequências económicas.

26. Mais particularmente, na sua petição, o Governo francês entende que a Comissão não podia apreciar as consequências económicas do auxílio relativamente ao período de 2001 a 2003, calculando-as através de uma extrapolação dos números verificados relativamente aos anos de 1999 e 2000, sem cometer um erro de direito, tanto mais que os dois primeiros exercícios foram afectados por avarias técnicas do navio.

27. A Comissão responde a este argumento na contestação, afirmando que esta pretensão assenta numa leitura da decisão impugnada claramente errónea.

28. Com efeito, o cálculo da Comissão não se baseia nos números dos anos de 1999 e de 2000, mas no ano de 2001. A este propósito, a Comissão explica-se nos termos seguintes:

«Tendo em conta os cálculos feitos pelas autoridades francesas (que assentavam na hipótese de 50 escalas do navio por estação em São Pedro e Miquelon — v. n.° 22), a decisão impugnada afirma que, no decurso das estações de 1999 e de 2000 houve apenas onze escalas no total quando o respectivo número deveria ser de 100 segundo os cálculos iniciais (v. n.° 23), sendo de 12 o número de escalas previstas para 2001 (v. n.° 24). Com base nestes dados, a decisão impugnada calcula as consequências reais para cada um dos anos de 1999 e 2000 em 1,32 milhões de francos

(v. n.° 28) e para o ano de 2001 em 2,88 milhões de francos. Após isto, a decisão impugnada explica:

'(29) No que se refere a 2001, a incidência pode ser avaliada em 24 % de 12 milhões de francos, ou seja, em 2,88 milhões de francos. *No que se refere aos dois anos subsequentes [os anos de 2002 e 2003]*, desconhece-se o programa dos cruzeiros. *Se forem aplicados, a título de hipótese, os dados relativos a 2001*, tal resultaria numa incidência económica global para São Pedro e Miquelon, ao longo do período de cinco anos compreendido entre 1999 e 2003, de 1,32 + 1,32 + 3* (2,88) = 11,28 milhões de francos. O valor total do auxílio ascende a 78 milhões de francos, ou seja, equivale a um montante aproximadamente sete vezes mais elevado do que as consequências económicas para o arquipélago'» [10].

29. Resulta, pois, incontestavelmente do vigésimo nono fundamento da decisão impugnada que a Comissão, na falta de informações quanto ao programa de cruzeiros para os anos de 2002 e 2003, aplicou a estes anos como hipótese o número previsto para 2001 e não os números previstos para 1999 e 2000.

30. Adiro, por consequência, à posição da Comissão, segundo a qual o argumento do Governo francês relativo à extrapolação assenta numa leitura errada da decisão impugnada.

10 — Sublinhado no original.

31. O Governo francês, aliás, não repete na réplica a crítica relativa à extrapolação.

32. Nesta última, pelo contrário, observa que o número de 100 escalas no decurso dos anos de 1999 e 2000 não foi adiantado por ele mas pela Comissão. O Governo francês, segundo afirma, limitou-se, numa carta dirigida à Comissão em 12 de Maio de 1999, a mencionar 50 acostagens. Precisa que cada escala comporta duas acostagens, uma à chegada e uma à partida do navio.

33. A Comissão considera que este argumento não tem fundamento e é, em todo o caso, inadmissível. Afirma que, na sua carta de 12 de Maio de 1999, as autoridades francesas mencionam, entre as despesas ligadas à exploração do navio, «despesas de escala (50 acostagens)» que representam um montante de 750 000 FRF.

34. Quanto à tese de Governo francês segundo a qual cada escala compreende duas acostagens, exposta na réplica, a Comissão sustenta que é contrária ao conceito de escala tal como este resulta das definições dadas nos dicionários de língua francesa. Sustenta que os termos «escala» e «acostagem» são sinónimos, de forma que uma escala constitui uma acostagem e não duas.

35. Acresce que a definição adiantada pela Governo francês não foi exposta em nenhuma das fases do processo que conduziu à adopção da decisão impugnada, quando a Comissão, ao longo da instrução, demonstrou claramente a importância que atribuía ao número de escalas. A definição proposta é, pois, inadmissível.

36. Na minha opinião, tal como observa, com razão, a Comissão, a crítica do Governo francês baseada no pretenso erro no número de 100 escalas no decurso dos anos de 1999 e 2000, tal como consta do vigésimo terceiro fundamento da decisão impugnada, é inadmissível.

37. Com efeito, esta crítica só foi suscitada pela primeira vez na réplica. Por outro lado, não pode considerar-se como desenvolvimento da crítica relativa à extrapolação que o Governo francês tinha invocado na petição inicial. Com efeito, na petição, o Governo francês não põe em causa — o que faz efectivamente na réplica — um número de escalas previstas para 1999 e 2000 que a Comissão considerou no vigésimo terceiro fundamento da decisão impugnada, mas limita-se a indicar — de modo errado, como acabamos de ver — que os números relativos às consequências económicas em 1999 e 2000 não podiam servir de base para calcular as consequências económicas dos anos de 2002 e 2003.

38. Em todo o caso, a crítica relativa ao número de escalas em 1999 e 2000 está desprovida de qualquer fundamento.

39. Através desta crítica, o Governo francês censura, em substância, a Comissão por ter sobrestimado, na decisão impugnada, o número de escalas previstas para 1999 e 2000, baseando-se numa interpretação errada de um número comunicado pelo Governo francês na sua carta de 12 de Maio de 1999.

40. Recordemos que, nesta carta, o Governo francês declarou o número previsto de 50 «acostagens» (por ano). Resulta do vigésimo terceiro fundamento da decisão impugnada que a Comissão interpretou estas 50 «acostagens» como equivalentes a 50 «escalas», ou seja, 100 escalas para os anos de 1999 e 2000.

41. O argumento do Governo francês invocado na réplica, consiste em afirmar que a Comissão não devia ter-se baseado numa previsão de 50 escalas por ano, mas numa previsão de apenas 25 escalas por

ano, já que cada escala implica, segundo o Governo francês, duas acostagens.

42. Ora, a este propósito, basta, na minha opinião, reconhecer que a Comissão não cometeu qualquer erro de direito ao interpretar as 50 «acostagens» que o Governo francês referiu como significando «50 escalas». Como observa, com razão, a Comissão, não há, com efeito, qualquer razão linguística ou outra para considerar que «acostagem» não é sinónimo de «escala».

43. Por conseguinte, se o Governo francês tivesse pretendido, apesar de tudo, considerar a interpretação, pelo menos invulgar, de que cada escala é composta por duas acostagens, devia ter informado disso a Comissão durante o processo pré-contencioso. Não o tendo feito, não pode, no âmbito do presente processo, censurar a Comissão por ter considerado «acostagem» como sinónimo de «escala».

44. Na sua réplica, o Governo francês observa ainda que os últimos números disponíveis revelam que as consequências económicas do auxílio se elevaram a 492 000 euros em 1999, 349 000 euros em 2000 e 821 000 euros em 2001, ou seja, mais de 1 600 000 euros nos três primeiros anos de exploração do navio.

45. A Comissão responde que se trata de dados posteriores à decisão impugnada e, por conseguinte, inadmissíveis.

46. Em todo o caso, a Comissão refuta a pertinência dos novos números, que não são nem explicados nem justificados. Duvida da coerência entre os últimos números apresentados relativamente às pretensas repercussões económicas e o número de cruzeiros efectuados no decurso dos três anos em causa (onze em 1999, nove em 2000 e doze em 2001).

47. A Comissão observa igualmente que a apresentação destes números, nomeadamente no que se refere ao ano de 2001, na réplica de 31 de Janeiro de 2002 parece indicar que era possível ter dados quantificados um mês após o fim do exercício. Ora, no que respeita aos anos de 1999 e 2000, a Comissão observa que o Governo francês não tinha comunicado estas informações no decurso do processo administrativo.

48. A este propósito, basta também reconhecer, na minha opinião, que «os últimos números disponíveis», mencionados pelo Governo francês na sua réplica, não eram conhecidos pela Comissão na data de adopção da decisão impugnada.

49. Por isso, estes números não podem afectar a legalidade da decisão impugnada. Com efeito, como acabámos de verificar, a referida legalidade deve ser apreciada em função dos elementos de informação de que a Comissão podia dispor no momento em que adoptou a decisão impugnada.

50. No âmbito do segundo argumento, o Governo francês refere-se ainda ao aumento da frequentação turística e ao efeito de arrastamento suscitado pelo navio «Le Levant».

51. Todavia, sou de opinião de que estas informações não põem em causa as conclusões a que chegou a Comissão no trigésimo primeiro considerando e segundo as quais as repercussões indirectas sobre o desenvolvimento das infra-estruturas e a eventual chegada de outros operadores não foram quantificadas e não respeitavam ao aspecto desenvolvimento do projecto em questão.

52. Finalmente, o Governo francês argumenta que a Comissão não pôs em causa projectos semelhantes num território ultramarino, como testemunha a sua decisão de 30 de Março de 1999 relativa ao navio «Renaissance», explorado na Polinésia francesa.

53. A Comissão responde que o facto de ter aceite, no passado, outros projectos da mesma natureza respeitantes a territórios ultramarinos não tem qualquer influência sobre o auxílio controvertido. Isso demonstra simplesmente que a Comissão não é *a priori* adversa a este tipo de auxílio, desde que estejam preenchidas as condições referidas no artigo 4.°, n.° 7, da Directiva 90/684.

54. A este propósito, basta reconhecer que o Governo francês não demonstra de forma concreta que o caso do «Le Levant», por um lado, e o do «Renaissance», por outro, constituíram casos idênticos que foram tratados de maneira diferente pela Comissão.

55. Resulta das considerações expostas que o segundo argumento invocado pelo Governo francês não é fundado.

Quanto ao terceiro argumento

56. Em terceiro lugar, o Governo francês argumenta, na petição inicial, que é inexacto sustentar que os cálculos das repercussão económicas assentavam na hipótese de 160 dias por ano passados pelo navio em questão na zona de São Pedro e Miquelon. Sublinha que o compromisso inicial a este respeito se referia simplesmente a 130 dias por ano. Ora, este objectivo foi ultrapassado em 2001 (135 dias) e quase atingido em 1999 (121 dias), tal como em 2000 (119 dias).

57. A Comissão sustenta que esta afirmação é contrária aos factos e aos dados do caso concreto e assenta numa leitura errónea da decisão impugnada.

58. A Comissão argumenta que os únicos elementos fornecidos a este propósito pelas autoridades francesas no âmbito da instrução e que conduziram à adopção da decisão impugnada se encontram na sua correspondência de 12 de Maio de 1999 e de 14 de Junho de 2000, que referem expressa e exclusivamente uma exploração de 160 dias por ano.

59. Daí resulta, na opinião da Comissão, que a conclusão a que chegou no vigésimo segundo fundamento da decisão impugnada não contém qualquer erro de facto.

60. A Comissão acrescenta ainda que a afirmação contida na petição inicial segundo a qual o navio passou na referida zona 121 dias el 1999, 119 dias em 2000 e 135 dias em 2001 não resulta de forma nenhuma das informações fornecidas à Comissão no decurso do processo administrativo. Segundo a Comissão, estes dados alegados, que não são, aliás, provados de forma nenhuma, constituem também, por isso, um facto novo que o Governo francês não pode invocar perante o Tribunal de Justiça.

61. Na réplica, o Governo francês reconhece que a indicação de 160 dias é errada e constitui um erro de escrita de que pede desculpas à Comissão e ao Tribunal. Precisa que se trata de facto de 120 a 130 dias correspondentes ao período de exploração que decorre de fim de Maio a início de Outubro.

62. Na tréplica, a Comissão toma nota de que o Governo francês admite ter feito referência a 160 dias em vez de 130. Pelo

contrário, recusa a desculpa mencionada, a saber, que se tratara de um erro de escrita.

63. A este propósito, basta reconhecer que o próprio Governo francês reconhece ter informado a Comissão de uma exploração de 160 dias por ano.

64. Parece pouco provável que se trate simples erro de escrita, uma vez que este mesmo número foi mencionado duas vezes, a saber, nas cartas de 12 de Maio de 1999 e de 14 de Junho de 2000.

65. Por outro lado, tal como observa a Comissão, a carta de 12 de Maio de 1999 afirma que «a exploração a partir de São Pedro e Miquelon realizar-se-á cerca de 160 dias por ano desde início de Junho a *fim de Outubro*» [11]. Os cinco meses entre o início de Junho e o fim de Outubro correspondem, de facto, a um período de 160 dias.

66. Sou, pois, de opinião de que o Governo francês não demonstrou que a Comissão tenha cometido um erro de direito ao considerar o número de 160 dias no vigésimo segundo fundamento da decisão impugnada. O seu terceiro argumento não é, por isso, fundado.

Quanto ao quarto argumento

67. Em quarto lugar, o Governo francês argumenta que, mesmo se as repercussões económicas são inferiores ao montante do auxílio, se devem ainda apreciar estas repercussões no contexto do arquipélago e, nomeadamente, no contexto da sua dimensão e das suas potencialidades económicas.

68. A este propósito, o Governo francês sustenta que a situação económica se deteriorou pelo declínio da pesca e pelo abrandamento dos investimentos no sector da construção civil e obras públicas. A situação financeira da colectividade territorial de São Pedro e Miquelon apresenta sérias dificuldades. O auxílio em questão é, assim, mais importante neste contexto.

69. Em apoio da sua tese, o Governo francês alega que, segundo a análise efectuada pelo Institut d'Émission des Départements d'Outre-Mer, o ano de 2000 foi, como o anterior, dominado por problemas de reconversão e de diversificação económica. Isto é corroborado pela lista anexa à decisão de Associação dos Países e Territó-

11 — Sublinhado meu.

rios Ultramarinos à Comunidade Europeia, de 27 de Novembro de 2001 [12] e pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento, que colocam São Pedro e Miquelon entre os PTU considerados menos desenvolvidos.

70. A Comissão recorda que a análise constante da decisão impugnada toma em conta os dados fornecidos pelas autoridades francesas relativos ao emprego e relativos às repercussões económicas directas da exploração do navio.

71. A Comissão nota, por outro lado, que, no vigésimo nono fundamento da decisão impugnada, tinha relacionado as repercussões económicas com a população do arquipélago e que daí resultava um ratio de 1 735 FRF por habitante para o período de cinco anos, ou seja, uma média anual de 347 FRF. Este dado deve ser comparado com as avaliações das autoridades francesas constantes da sua carta de 27 de Abril de 2001, que se referem a um número de cerca de 300 FRF por habitante. Deve também ser comparado com o produto interno bruto (PIB) por habitante de São Pedro e Miquelon, a saber, 66 930 FRF, que classifica o arquipélago no primeiro quarto dos países mais «ricos» entre os países mencionados na lista do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento.

72. A Comissão acrescenta que o relatório do Institut d'Émission des Départements d'Outre-Mer, citado pelas autoridades francesas, não foi mencionado no decurso do processo administrativo e, de qualquer modo, não permite pôr de novo em causa a sua apreciação quanto às repercussões económicas do auxílio. Cita outras passagens do referido relatório, que dão nova luz ao quadro apresentado pelo Governo francês.

73. O que deve pensar-se deste argumento do Governo francês?

74. O governo censura a Comissão por não ter tido suficientemente em conta', ao apreciar as repercussões económicas, a dimensão e as potencialidades económicas do arquipélago.

75. Concretamente, o Governo francês não explica, todavia, de que forma, supondo que a Comissão não tenha tido em conta estes elementos — o que ela própria contesta —, a apreciação efectuada pela Comissão quanto às consequências económicas está afectada por isso.

12 — JO L 314, p. 25.

76. O Governo francês limita-se, com efeito, a descrever as sérias dificuldades, do ponto de vista económico e financeiro, com que se encontra confrontada a colectividade territorial de São Pedro e Miquelon.

77. Ora, tal como observa com razão a Comissão, estas sérias dificuldades não são suficientes para que os auxílios ligados à construção e à transformação de navios possam ser qualificados como «auxílios ao desenvolvimento a um país em vias de desenvolvimento» na acepção do artigo 4.°, n.° 7, da Directiva 90/684.

78. Com efeito, é necessário não só que o país em questão se encontre numa situação que necessite de desenvolvimento, mas também que os auxílios em questão contribuam efectivamente para esse desenvolvimento.

79. Ora, a decisão impugnada baseia-se no facto de que este elemento não se verifica. É o que resulta perfeitamente do trigésimo terceiro fundamento, onde se pode ler o seguinte:

«Tendo em conta o que precede, a Comissão concluiu, por conseguinte, que não está em condições de determinar se o projecto constitui efectivamente um projecto de desenvolvimento. A alegada incidência económica, em termos de empregos directos criados, não foi comprovada e não assenta em hipóteses realistas. Por outro lado, a incidência económica directa é claramente menos significativa do que o auxílio atribuído, o que aponta para uma clara ausência de proporcionalidade entre o auxílio e o impacto económico previsto.»

80. Resulta do exposto, na minha opinião, que, ao limitar-se a indicar que São Pedro e Miquelon se encontra numa situação difícil do ponto de vista económico e financeiro, o Governo francês não demonstra que o auxílio em questão deva ser qualificado de «auxílio ao desenvolvimento» na acepção do artigo 4.°, n.° 7, da Directiva 90/684 ou que a Comissão, que se baseou na falta de repercussão real do auxílio sobre o desenvolvimento deste arquipélago, cometeu um erro de apreciação.

81. O quarto argumento invocado pelo Governo francês parece-me, portanto, também infundado.

Conclusão

82. À luz das considerações expostas, proponho que o Tribunal:

«— julgue o recurso improcedente;

— condene a República Francesa nas despesas».