II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 25 de Julho de 2001

relativa ao auxílio estatal executado pela França sob a forma de ajuda ao desenvolvimento a favor do navio de cruzeiro «Le Levant» construído pela Alstom Leroux Naval e destinado a ser explorado em Saint-Pierre-et-Miquelon

[notificada com o número C(2001) 2435]

(Apenas faz fé o texto em língua francesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2001/882/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 88.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o n.º 1, alínea a), do seu artigo 62.º,

Tendo em conta a Directiva 90/684/CEE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1990, relativa aos auxílios à construção naval [1], e, nomeadamente, o n.º 7 do seu artigo 4.º,

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações nos termos dos referidos artigos [2],

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 SG (99) D/9733 de 2 de Dezembro de 1999, a Comissão informou as autoridades francesas da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado.

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

(4) A Comissão recebeu informações a este respeito das partes interessadas. A Comissão transmitiu-as à França, dando-lhe a possibilidade de sobre elas se pronunciar.

II. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DO AUXÍLIO

(5) O auxílio foi concedido em 1996 aquando da aquisição do navio de cruzeiro « Le Levant» por um grupo de investidores privados que tinham constituído um regime de co-propriedade marítima, por iniciativa da […] (*). 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

[1] JO L 380 de 31.12.1990, p. 13.
[2] JO C 33 de 5.2.2000, p. 6.
[3] Ver nota de pé-de-página 2.
(*) Segredos comerciais

permitiram à CIL explorar o navio em condições favoráveis. Os investidores têm o direito e a obrigação de revender a sua participação à […] 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 […] 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 Saint-Pierre-et-Miquelon, durante 160 dias por ano.

(6) O auxílio foi concedido no âmbito de um regime fiscal — a Lei Pons — que autoriza desagravamentos fiscais para os investimentos realizados nos departamentos e territórios franceses ultramarinos. Este regime foi autorizado pela Comissão em 1992.

(7) A França informou a Comissão que o auxílio em causa era idêntico ao concedido a favor do navio Tahiti Nui (Paul Gauguin), em relação ao qual a Comissão tinha estimado que os desagravamentos fiscais representavam um equivalente-subvenção líquido de 34 % ([4]). O auxílio resultante dos desagravamentos fiscais eleva-se assim a 78 milhões de francos franceses (11,9 milhões de euros).

(8) A Comissão manifestou dúvidas quanto às vantagens económicas previstas para o arquipélago de Saint-Pierre-et-Miquelon. O projecto devia conduzir à criação de 55 empregos a bordo do navio, mas nada garantia que os membros da tripulação fossem oriundos do arquipélago. Além disso, as repercussões económicas globais (inicialmente estimadas pela França em 12 milhões de francos por ano durante o período de cinco anos em que a CIL era obrigada a explorar o navio, sobretudo com partidas e chegadas no arquipélago) eram inferiores ao montante total do auxílio, o que suscitou questões quanto à sua proporcionalidade. A Comissão manifestou igualmente dúvidas quanto ao facto de o auxílio constituir verdadeiramente uma ajuda ao desenvolvimento, na medida em que se afigurava que o navio efectuava escala em St-Pierre-et-Miquelon com uma frequência bastante menor do que a prevista inicialmente.

(9) Deste modo, a Comissão duvidava que fossem preenchidas as condições previstas no ponto 7 do artigo 4.º da Directiva 90/684/CE, tendo decidido dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE.

III. **OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS**

(10) A Comissão recebeu observações da parte dos representantes legais da CIL.

(11) Os representantes legais argumentaram que a CIL não devia ser considerada como beneficiária do auxílio, na medida em que actualmente apenas geria a exploração do navio, incorrendo os seus próprios riscos, por conta dos co-proprietários (os investidores privados detêm uma participação no navio correspondente a 99,73 %, detendo a CIL a participação remanescente). A CIL adquirirá subsequentemente o navio ao seu preço de mercado, mas apenas se forem preenchidas determinadas condições económicas, jurídicas e financeiras. Alegaram igualmente que o quadro jurídico relevante era o decorrente da directiva relativa aos auxílios à construção naval, pelo que esses auxílios deviam ser considerados como auxílios à construção naval e que, em processos anteriores semelhantes (e, nomeadamente, na decisão relativa à Renaissance Financial) ([5]), a Comissão tinha considerado que o beneficiário dos auxílios era o estaleiro naval.

IV. **COMENTÁRIOS DA FRANÇA**

(12) A França transmitiu observações por cartas de 12 de Janeiro de 2000, 14 de Junho de 2000, 30 de Abril de 2001 e 11 de Junho de 2001. A carta de 14 de Junho de 2000 comentava as observações formuladas pelas partes interessadas e prestava informações complementares. A carta de 30 de Abril de 2001 clarificou os movimentos do navio e comportava uma nova estimativa das vantagens financeiras para o arquipélago, enquanto a carta de 11 de Junho clarificava os acordos contratuais entre os investidores, a CIL e o organismo financeiro na base do projecto, ou seja, a […].

(13) Nas suas observações iniciais, as autoridades francesas tinham sublinhado que, devido às condições climáticas, era necessário que no Inverno o navio fosse explorado noutras áreas que não as águas de Saint-Pierre-et-Miquelon. Muito embora não tivesse sido prestada qualquer garantia a este respeito, seria atribuída prioridade ao recrutamento de membros da tripulação que fossem oriundos de Saint-Pierre-et-Miquelon. Em todo o caso, haveria repercussões em termos de empregos indirectos nas ilhas, em virtude das escalas realizadas. Partindo de uma premissa correspondente a 50 escalas por ano (recepção dos passageiros, embarque e desembarque, fornecimentos destinados ao navio, etc.), tal representava 11 a 12 empregos suplementares. Além disso, poderiam vir a ser criados outros postos de trabalho no quadro dos projectos de infra-estrutura e porque outros operadores de cruzeiros se afiguravam igualmente interessados em efectuar escala nas ilhas. As autoridades francesas argumentaram também que, na apreciação da proporcionalidade do auxílio, importava ter em conta o facto de, apesar de a CIL apenas ser obrigada a explorar o navio nesta zona durante cinco anos, o navio poderia vir a ser efectivamente utilizado por um período muito mais alargado, em virtude do interesse suscitado pelos cruzeiros árcticos, pelo que qualquer apreciação deveria basear-se num período mínimo de 10 anos. Por último, reiteraram a importância do projecto devido ao elevado nível de desemprego no arquipélago e à necessidade de uma diversificação económica noutros sectores que não a pesca.

([4]) JO C 279 de 25.10.1995, p. 3. Auxílio estatal C 8/95.

([5]) Processo C 37/98, JO L 292 de 13.11.1999 p. 23.

(14) Noutras observações em que comentavam as transmitidas pelos representantes legais da CIL, as autoridades francesas especificaram que a estimativa inicial de 55 empregos prendia-se com os empregos directos a bordo do navio, enquanto os 11 a 12 postos de trabalho suplementares correspondiam a empregos a tempo parcial em 1999 e baseavam-se, tal como os 55 empregos directos, numa exploração do navio com partidas e chegadas no arquipélago durante 160 dias por ano. Na sua última carta, as autoridades francesas confirmaram que o navio tinha feito escala no arquipélago com uma menor frequência do que a projectada e que as consequências económicas eram, por conseguinte, menos significativas do que as inicialmente previstas mas que, em todo o caso, se tinham registado efeitos económicos positivos a favor do arquipélago.

(15) No que diz respeito à questão do beneficiário do auxílio, as autoridades francesas não estavam de acordo com a posição dos representantes legais da CIL. Sublinharam que o objectivo da Lei Pons consistia em ajudar os operadores a desenvolverem actividades marítimas, concedendo-lhes uma compensação pelas dificuldades específicas com que se defrontavam neste contexto. No caso deste navio de cruzeiro, o operador adquiriria a propriedade do navio em condições favoráveis (a um preço sobre o qual se repercutiria o valor do auxílio concedido à CIL). As autoridades francesas recordaram também que a Comissão tinha anteriormente aceite não pôr em causa a realização de tais projectos nos territórios ultramarinos. Deste modo, num procedimento semelhante iniciado em 1995, a Comissão tinha referido, na sua carta SG (97) D/500 de 23 de Janeiro de 1997, que o âmbito de aplicação da lei se circunscrevia aos navios destinados aos departamentos ultramarinos. Assim, navios tais como o Club Med II ou, mais recentemente, o Paul Gauguin, poderiam continuar a beneficiar do disposto no n.º 7 do artigo 4.º da directiva relativa aos auxílios à construção naval, sempre que fossem afectados principalmente aos territórios ultramarinos. As autoridades francesas lembraram igualmente que a Comissão tinha adoptado a mesma abordagem no âmbito do processo Renaissance Financial (C- 37/98) ([6]).

V. APRECIAÇÃO DO AUXÍLIO

(16) O auxílio concedido a favor do navio em questão deve ser apreciado à luz do disposto no n.º 7 do artigo 4.º da directiva do Conselho, de 21 de Dezembro de 1990, relativa aos auxílios à construção naval, 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.º 7 do artigo 4.º 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.º 6 da OCDE no seu acordo relativo à interpretação dos artigos 6.º, 7.º e 8.º 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.

(18) Deste modo, por carta SG (89) D/311 de 3 de Janeiro de 1989, a Comissão informou os Estados-Membros que os projectos de ajuda ao desenvolvimento devem satisfazer os seguintes critérios da OCDE:

— Os navios não devem ser explorados sob um pavilhão de conveniência;

— Se o auxílio não puder ser considerado como um auxílio público ao desenvolvimento no âmbito da ODE, a entidade responsável pela sua concessão deve confirmar se esta é concedida por força de um acordo intergovernamental;

— A entidade responsável pela concessão do auxílio deve prestar garantias adequadas de que o verdadeiro proprietário reside no país beneficiário e que a empresa beneficiária não é uma filial não operacional de uma sociedade estrangeira (para efeitos da directiva, os países que podem beneficiar de um auxílio englobam não só os países em desenvolvimento e classificados como tal pela OCDE, mas igualmente todos os países e territórios ultramarinos associados à União Europeia, incluindo os territórios ultramarinos franceses);

— O beneficiário deve comprometer-se a não vender o navio sem a devida autorização dos poderes públicos.

(19) Além disso, o auxílio concedido deve comportar um elemento de subvenção de, pelo menos, 25 %.

(20) Como acima referido, a Comissão deve igualmente verificar se o projecto comporta uma verdadeira componente «desenvolvimento». No âmbito do processo C--400/92, relativo a uma ajuda ao desenvolvimento concedida pela Alemanha à sociedade chinesa Cosco, o tribunal considerou que a Comissão era obrigada a verificar separadamente a componente «desenvolvimento» do projecto e a observância dos critérios da OCDE. Por conseguinte, para efeitos da sua apreciação, a Comissão deve verificar se os projectos prosseguem efectivamente um objectivo em termos de desenvolvimento e se não seriam viáveis sem o auxílio (ou seja, deve confirmar a necessidade do auxílio).

A aplicação dos critérios ao presente processo

(21) Tal como referido pela Comissão aquando do início do procedimento nos termos do n.º 2 do artigo 88.º, o projecto preenche os critérios da OCDE pelos seguintes motivos:

— «Le Levant» será explorado sob pavilhão francês; é assim preenchida a condição segundo a qual um navio não pode ser explorado sob um pavilhão de conveniência;

([6]) Ver nota de pé-de-página 5.

— Saint-Pierre-et-Miquelon figura na lista dos países que podem beneficiar de uma ajuda ao desenvolvimento, que figura em anexo à carta SG (89) D/311 da Comissão aos Estados-Membros;

— A empresa responsável pela exploração do navio (e seu proprietário final) tem sede em Wallis-et-Futuna. Este arquipélago não é o «país beneficiário» (que é Saint-Pierre-et-Miquelon). No entanto, dado que os dois arquipélagos figuram na lista da Comissão que enumera os países que podem beneficiar de uma ajuda ao desenvolvimento, a Comissão não levantará objecções a este respeito. Além disso, não se afigura que a CIL seja uma filial não operacional de uma sociedade estrangeira;

— O navio não pode ser revendido sem o consentimento dos poderes públicos franceses, uma vez que o auxílio é concedido na condição de a CIL explorar efectivamente o navio durante pelo menos cinco anos, principalmente com partidas e chegadas em Saint-Pierre-et-Miquelon, e de proceder subsequentemente à sua aquisição junto dos investidores na metrópole com vista a prosseguir a sua exploração;

— A intensidade do auxílio é superior a 25 %.

(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 Saint-Pierre-et-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). O número de 50 escalas figura expressamente no quadro das estimativas das repercussões económicas para o arquipélago.

(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 Saint-Pierre-et-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 Saint-Pierre 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 Saint-Pierre, 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 Saint-Pierre como ponto de partida ou de destino, dos quais cinco são mini-cruzeiros novos com partidas e chegadas em Saint-Pierre. Isto faria com que o número total de escalas no porto de Saint-Pierre 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 Saint-Pierre-et-Miquellon 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 Saint-Pierre 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 1 700 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 Saint-Pierre-et-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 Saint-Pierre-et-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 consideração 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 Saint-Pierre-et-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.

Beneficiário do auxílio

(35) Coloca-se igualmente a questão de saber quem é o principal beneficiário do auxílio. Esta questão foi levantada aquando do início do procedimento. A este respeito, a Comissão fez notar que os beneficiários imediatos do auxílio quantificável eram os investidores que tinham beneficiado dos desagravamentos fiscais. Esta análise continua a ser válida.

(36) Segundo as autoridades francesas, os investidores obtiveram vantagens devido aos desagravamentos fiscais, continuando a ser proprietários do navio no âmbito do regime de co-propriedade. Continuarão a beneficiar destas vantagens durante um período de aproximadamente cinco anos a contar da entrega do navio (ou seja, até ao início de 2004). O navio deverá subsequentemente vendido a um preço que, ainda segundo as informações disponíveis, reflectirá o auxílio concedido a favor da empresa responsável pela sua exploração, ou seja, a CIL. Por conseguinte, é claro que a CIL será o principal beneficiário final do auxílio, uma vez que o navio lhe será vendido a um preço vantajoso.

(37) Pode considerar-se que o estaleiro naval beneficiou indirectamente do auxílio, na medida em que tal lhe permitiu obter uma encomenda que poderia, eventualmente, não lhe ter sido atribuída noutras condições.

Recuperação do auxílio

(38) Dado que o auxílio ilegal e incompatível com o mercado comum foi já concedido, este deve ser recuperado a fim de ser restabelecida uma concorrência efectiva. Para o efeito, o auxílio deve vencer juros de mora a partir da data em que foi colocado à disposição do beneficiário até à data da sua recuperação.

(39) Tendo em conta o que precede, não cabe duvidar que são os investidores, enquanto beneficiários directos e proprietários actuais do navio, que deverão reembolsar o auxílio. Apesar de ser duvidoso que algum dos investidores privados e individuais que detêm uma das 738 participações possa ser considerado responsável pela utilização abusiva do auxílio, são todavia estes investidores que beneficiaram dos desagravamentos fiscais e que continuam a beneficiar dos mesmos enquanto proprietários de um navio adquirido em condições favoráveis.

(40) Se o navio tivesse sido vendido à CIL por um preço inferior ao do mercado, tendo o auxílio sido assim repercutido sobre a referida empresa, esta última deveria reembolsar o auxílio em causa. Dado que a transferência da propriedade não terá lugar antes de meados de 2003, a entidade responsável pela exploração do navio, ou seja, a CIL, não pode ser considerada como responsável pelo reembolso do auxílio na fase actual.

(41) No que diz respeito ao estaleiro naval, a recuperação do auxílio não poderá ser feita junto deste último nas circunstâncias actuais. A este respeito, convém especificar por que motivo a sétima directiva relativa à construção naval contém uma disposição relativa às ajudas ao desenvolvimento. O motivo prende-se com o facto de permitir a concessão de auxílios mais elevados do que os autorizados para outros contratos de construção naval. Estas taxas de auxílio mais elevadas podem ser declaradas compatíveis, se forem respeitadas as regras da OCDE. Ora, depreende-se claramente das referidas regras que estas são aplicáveis às entidades responsáveis pela concessão dos auxílios, ao proprietário do navio e ao país em desenvolvimento mas não ao estaleiro naval. Se forem infringidos os critérios da OCDE, incluindo os critérios relativos ao desenvolvimento, não seria razoável responsabilizar o estaleiro naval pela referida infracção, uma vez que este não pode ser responsabilizado pela utilização do navio após a sua entrega,

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 Saint-Pierre-et-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/CEE relativa aos auxílios à construção naval, 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 beneficiários directos do auxílio e os actuais proprietários do navio de cruzeiro, o auxílio referido no artigo 1.º 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.

Artigo 3.º

A França informará a Comissão, no prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, das medidas tomadas para lhe dar cumprimento.

Artigo 4.º

A República Francesa é destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 25 de Julho de 2001.

Pela Comissão

Mario MONTI

Membro da Comissão