

II

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

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 13 de Março de 1991

relativa aos créditos atribuídos pelas autoridades belgas a diferentes armadores para a construção de nove navios

Auxílio nº C 32/90 (ex NN 61/90)

(Apenas fazem fé os textos nas línguas francesa e neerlandesa)

(91/375/CEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o nº 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 93º,

Tendo em conta a Directiva 87/167/CEE do Conselho, de 26 de Janeiro de 1987, relativa aos auxílios à construção naval (¹), e, nomeadamente, o seu artigo 3º e o nº 1 do seu artigo 4º, em conjugação com o nº 4 do seu artigo 4º,

Após ter notificado os interessados para apresentarem as suas observações, nos termos do primeiro parágrafo do nº 2 do artigo 93º e tendo em conta as referidas observações,

Considerando o seguinte :

I

Por carta de 1 de Março de 1990 da sua Representação Permanente, o Governo belga forneceu informações à Comissão acerca dos contratos de construção de navios pelos estaleiros belgas em 1989, nos termos do artigo 11º da Directiva 87/167/CEE. Essas informações foram completadas por carta de 11 de Maio de 1990, a pedido da Comissão.

Entre os referidos contratos figuravam doze navios cujas condições de financiamento, concedidas no âmbito da Lei de 23 de Agosto de 1948 relativa ao crédito marítimo, ultrapassavam em termos de equivalente subvenção a taxa máxima fixada pela Comissão para o ano de 1989. Três dos doze contratos tinham já sido comunicados à Comissão e foram objecto de um processo nos termos do nº 2

do artigo 93º do Tratado CEE, que foi encerrado em 4 de Julho de 1990 (²) por uma decisão negativa da Comissão relativamente à parte do auxílio superior ao limite fixado pela Comissão em 1989.

Os outros nove navios, a saber, dois navios frigoríficos para a Europepe Transport Maatschappij, um *ferry* RO/RO para a NV Ship Finance, a construir no estaleiro naval Boelwerf, e quatro rebocadores costeiros para a NV Unie van Redding en Scheepdienst, a construir no estaleiro naval NV Sheepswerf Ruppelmonde, beneficiaram de um financiamento que cobria 85 % do valor do contrato a uma taxa de juro de 2 %, por um período de 18 anos, e com um período de carência de três anos.

Uma embarcação destinada ao desenganche e reflutuação de outros navios, igualmente para a NV Unie van Redding en Scheepdienst, a construir no estaleiro naval Fulton Marine, e um submarino turístico para a Scan Dive Belgium, a construir no estaleiro Boelwerf, beneficiaram de um financiamento que cobre 80 % do valor do contrato, a uma taxa de juro de 3 % por um período de 16 anos e com um período de carência de um ano. Estes dois últimos navios e os quatro rebocadores têm um custo inferior a seis milhões de ecus.

A Comissão, tendo verificado que tais condições de financiamento, atendendo a uma taxa de juro comercial de 8,25 % em vigor na Bélgica em 1989, representavam um equivalente subvenção de 35 % para sete dos contratos e de 24,5 % para a embarcação destinada ao desenganche e reflutuação de outros navios e para o submarino turístico, decidiu, em 20 de Julho de 1990, dar início ao processo

(¹) JO nº L 69 de 12. 3. 1987, p. 55.

(²) JO nº L 338 de 5. 12. 1990, p. 21.

previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado CEE, dado que o limite máximo fixado para o ano de 1989 era de 26 % e de 16 % para os navios de custo inferior a seis milhões de ecus.

As autoridades belgas foram informadas desta decisão por carta de 8 de Agosto de 1990 e os outros Estados-membros, bem como os outros interessados, por publicação no Jornal Oficial (¹).

II

Por carta de 13 de Setembro de 1990 da sua Representação Permanente, o Governo belga apresentou as suas observações.

Começa por alegar o facto de os contratos terem sido assinados na altura em que o regime de auxílios belga acabara de ser colocado sob a autoridade do executivo da região flamenga, que se limitou a aplicar as regras de concessão de crédito de modo semelhante ao que vigorava quando o regime era gerido pela autoridade nacional.

Lembra em seguida, mais uma vez, que o regime belga é constituído unicamente de facilidades concedidas aos armadores sob a forma de adiantamento de fundos a uma taxa de juro reduzida, de garantia e de bonificação de juros e que a aplicação combinada dessas medidas implica a concessão simultânea de um auxílio à produção e de um auxílio à exploração e que fora já enviada uma nota à Comissão precisando essa interpretação, uma primeira vez, no âmbito da análise do regime de auxílios relativamente à Directiva 87/167/CEE.

O Governo belga conclui a sua argumentação alegando a boa fé do executivo flamengo, que se baseou num raciocínio resultante de um mal-entendido criado no passado entre o Governo central belga e a Comissão.

III

Na sequência da publicação da decisão da Comissão, no Jornal Oficial, as autoridades neerlandesas comunicaram que apoiavam a posição da Comissão, considerando que as regras estabelecidas pela Directiva 87/167/CEE não tinham sido respeitadas pelas autoridades belgas nos nove casos em questão. Além disso, indicavam que cinco dos nove navios em causa, nomeadamente os quatro rebocadores costeiros e a embarcação destinada ao desenganche e reflutuação de outros navios, tinham sido objecto de propostas de estaleiros neerlandeses que não puderam ser sustentadas face aos elevados subsídios concedidos pelas autoridades belgas.

IV

O regime de auxílios belga relativamente aos auxílios abrangidos pelos artigos 3º e 4º da Directiva 87/167/CEE, tal como foi notificado à Comissão por carta de 15 de Janeiro de 1988, rege-se pela Lei de 23 de Agosto de 1948, alterada diversas vezes, a última das quais em 30 de Dezembro de 1980, e destina-se a garantir a manutenção e o desenvolvimento da marinha de comércio e da pesca

marítima, instituindo para esse fim um fundo para as empresas armadoras e para as construções marítimas.

A alínea a) do artigo 1º da referida lei prevê que o fundo pode conceder adiantamentos que cubram até 70 % do valor de um navio novo. A alínea b) do artigo 1º prevê uma garantia estatal para os empréstimos suplementares contraídos à taxa do mercado e a alínea c) do mesmo artigo atribui uma bonificação de metade da taxa de juro aplicada a estes empréstimos, não podendo, no entanto, tal bonificação ultrapassar 3 %. O conjunto dos adiantamentos e empréstimos previstos nas alíneas a) e c) do artigo 1º não pode, todavia, ultrapassar 85 % do preço do navio.

A lei não define, no entanto, a taxa aplicável nem o período de reembolso do adiantamento do fundo previsto na alínea a) do artigo 1º. No decurso dos trabalhos preparatórios da Directiva 87/167/CEE, o Governo belga comunicou à Comissão as modalidades de reembolso dos adiantamentos autorizados ao abrigo da alínea a) do artigo 1º da Lei de 23 de Agosto de 1948, precisando que tais adiantamentos abrangiam um período de quinze anos, com um período de carência de dois anos e uma taxa de juro de 4 % a 5 %. Estas condições foram depois confirmadas pelo Governo belga por carta de 21 de Março de 1988, no âmbito da análise do conjunto dos auxílios concedidos à construção naval na Bélgica, nos termos do artigo 10º da Directiva 87/167/CEE.

V

Em função das condições de concessão de adiantamento de fundos, de garantias e de bonificação de juros, tal como foram notificadas à Comissão e tendo em conta uma taxa de juro comercial que era, na altura da conclusão dos contratos, de 8,25 %, o equivalente subvenção dos adiantamentos autorizados pelo Governo belga ao abrigo da Lei de 23 de Agosto de 1948 e devidamente explicado às autoridades deveria ser de 20,5 %.

No que respeita aos navios cujo custo é inferior a seis milhões de ecus, o Governo belga não tinha informado a Comissão das modalidades exactas que aplicava, mas comprometera-se, por carta de 6 de Julho de 1988, a respeitar o nível máximo de auxílio a fixar pela Comissão, nos termos do nº 2, segundo parágrafo, do artigo 4º da Directiva 87/167/CEE.

VI

Dos nove contratos que são objecto da presente decisão, sete beneficiaram, na realidade, de um auxílio de 35 % e dois de um auxílio de 23,5 %.

VII

Tendo a responsabilidade da gestão do fundo marítimo, instituído nos termos da Lei belga de 23 de Agosto de 1984, passado para o executivo da região flamenga, este tornou-se, por conseguinte, responsável pelas decisões tomadas a partir de 1 de Janeiro de 1989, de acordo com as alterações à Constituição belga de 1988. Esta transferência de competências não constitui, no entanto, uma desculpa para que o Governo belga abone a boa fé do executivo da região flamenga, alegando a continuidade da

(¹) JO nº C 318 de 18. 12. 1990, p. 2.

aplicação do regime de auxílios, uma vez que o Tratado estabelece de forma muito clara no seu artigo 5º que os Estados-membros devem tomar todas as medidas de carácter geral ou específico que garantam a execução das obrigações que decorrem do Tratado ou que resultam dos actos das instituições da Comunidade.

O facto de o Governo belga ter enviado à Comissão uma nota indicando que o regime de auxílios belga continha uma parte de apoio aos estaleiros navais e outra à exploração do transporte marítimo sob pavilhão belga não constitui, por outro lado, uma justificação para as condições do crédito concedido. As considerações constantes dessa nota limitavam-se a recordar temas já amplamente debatidos com os peritos dos Estados-membros, na altura dos trabalhos preparatórios da Directiva 81/363/CEE do Conselho (*), e, foi com pleno conhecimento de causa e com uma preocupação de transparência total que o Conselho, apoiado pelo Governo belga, decidiu no final, ao adoptar a Directiva 87/167/CEE, incluir todos os auxílios aos armadores dentro do limite máximo previsto no nº 1 do seu artigo 4º, sempre que esses auxílios se relacionem com a compra de um navio nos Estados-membros.

Foi, portanto, com pleno conhecimento de causa que o Governo belga concedeu o crédito no caso em apreço e o facto de conceder auxílios aos armadores para navios construídos em países terceiros, independentemente do motivo por que o faz, não justifica em caso algum a dedução do equivalente de tais auxílios quando se concedem auxílios para navios construídos na Bélgica.

VIII

Os auxílios concedidos aos armadores na Bélgica correspondem aos auxílios abrangidos pelos nºs 1 e 2 do artigo 3º da Directiva 87/167/CEE, que estabelece que todas as formas de auxílios aos armadores ou a terceiros que são efectivamente utilizados na construção ou transformação de navios nos estaleiros comunitários — incluindo facilidades de crédito, garantias e benefícios fiscais — estão integralmente sujeitas às regras previstas no artigo 4º da referida directiva.

O nº 1 do artigo 4º indica que os auxílios à produção a favor da construção naval podem ser considerados compatíveis com o mercado comum, desde que o montante total do auxílio concedido para um contrato não ultrapasse em equivalente subvenção um limite máximo comum que, como previsto no nº 2, é fixado pela Comissão. O nº 4 do artigo 4º prevê ainda que o limite é aplicável aos auxílios referidos no nº 2 do artigo 3º.

Uma vez que a Comissão fixara o limite máximo para o ano de 1989 em 26 % (16 % para os navios de custo inferior a seis milhões de ecus), que as autoridades belgas foram de tal facto informadas por carta de 27 de Dezembro de 1988 e através de publicação no Jornal

Oficial (†) e que os créditos concedidos pelo Governo belga representam um equivalente subvenção de 35 %, sendo de 23,5 % relativamente a dois navios, é inconteste que o referido Governo não cumpriu as regras fixadas pela Directiva 87/167/CEE e, conseqüentemente, as do Tratado,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO :

Artigo 1º

Os créditos correspondentes a um equivalente subvenção de 35 % concedidos pelo Governo belga à empresa armadora Europeese Transport Maatschappij (ETM) para a construção de dois navios frigoríficos, à NV Ship Finance para a construção de um *ferry* RO/RO no estaleiro Boelwerf e à NV Unie Van Redding en Scheepdienst para a construção de quatro rebocadores no estaleiro NV Scheepswerf Ruppelmonde, bem como os créditos correspondentes a um equivalente subvenção de 23,5 % concedidos à mesma empresa para uma embarcação de desentalhe e reflutuação de outros navios, a construir no estaleiro Fulton Marine, e à empresa Scan Dive Belgium para a construção de um submarino turístico no estaleiro de Boelwerf são incompatíveis com o mercado comum por não respeitarem o disposto no nº 2 do artigo 3º e nos nºs 1, 2, 3 e 4 do artigo 4º da Directiva 87/167/CEE.

Artigo 2º

Por força do nº 2 do artigo 93º do Tratado, o Governo belga deve rever as condições desses créditos a fim de os reduzir a um nível máximo de 26 % em termos de equivalente subvenção no que respeita aos três primeiros navios mencionados no artigo 1º e a 16 % relativamente aos quatro rebocadores, à embarcação de desentalhe e reflutuação e ao submarino turístico, de modo a corresponderem ao limite fixado pela Comissão para o ano de 1989, nos termos dos nºs 2, 3 e 4 do artigo 4º da Directiva 87/167/CEE.

Artigo 3º

O Governo belga informará a Comissão das medidas adoptadas para dar cumprimento à presente decisão num prazo de dois meses a contar da sua notificação.

Artigo 4º

O Reino da Bélgica é destinatário da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 13 de Março de 1991.

Pela Comissão

Leon BRITAN

Vice-Presidente

(*) JO nº L 137 de 23. 5. 1981, p. 39.

(†) JO nº C 32 de 8. 2. 1989, p. 3.