

II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 13 marzo 1991

relativa ai crediti concessi dalle autorità belghe a vari armatori per la costruzione di nove navi

Aiuto n. C 32/90 (ex NN 61/90)

(I testi in lingua francese e olandese sono i soli facenti fede)

(91/375/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 93, paragrafo 2, primo comma,

vista la direttiva 87/167/CEE del Consiglio, del 26 gennaio 1987, concernente gli aiuti alla costruzione navale⁽¹⁾, in particolare l'articolo 3 e l'articolo 4, paragrafo 1 in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 4,

dopo aver invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni, conformemente all'articolo 93, paragrafo 2, primo comma e viste dette osservazioni,

considerando quanto segue :

I

Con lettera del 1° marzo 1990 della sua Rappresentanza permanente, il governo belga ha trasmesso alla Commissione informazioni sui contratti di costruzione di navi da parte dei cantieri belgi nel 1989 conformemente all'articolo 11 della direttiva 87/167/CEE del Consiglio. Tali informazioni sono state completate, su richiesta della Commissione, con lettera dell'11 maggio 1990.

Dodici di questi contratti riguardavano navi le cui condizioni di finanziamento, concesse nel quadro della legge del 23 agosto 1948 sul credito marittimo, superavano, in equivalente sovvenzione, il massimale fissato dalla Commissione per il 1989. Dei dodici contratti tre erano già stati portati a conoscenza della Commissione e avevano formato oggetto di una procedura dell'articolo 93, paragrafo 2 del trattato CEE, conclusasi nel frattempo, il 4 luglio 1990, con una decisione negativa della Commis-

sione⁽²⁾ per quanto riguarda la parte di aiuto superiore al massimale fissato dalla Commissione per il 1989.

Le altre nove navi, cioè due navi frigorifero per la compagnia Europese Transport Maatschappij, un ferry RO/RO per la compagnia NV Ship Finance, da costruirsi nel cantiere navale Boelwerf, e quattro rimorchiatori costieri per la compagnia NV Unie van Redding en Scheepsdienst, da costruirsi nel cantiere navale NV Scheepswerf Ruppelmonde, hanno beneficiato di un finanziamento pari all'85 % del valore del contratto, al tasso d'interesse del 2 % per la durata di 18 anni con un periodo di grazia di tre anni.

Una nave soccorso e ricupero, anch'essa per la compagnia NV Unie van Redding en Scheepsdienst, da costruirsi nel cantiere navale Fulton Marine, e un sottomarino turistico per la compagnia Scan Dive Belgium, da costruirsi nel cantiere Boelwerf, hanno beneficiato di un finanziamento pari all'80 % del valore del contratto, ad un tasso d'interesse del 3 % per la durata di 16 anni con un periodo di grazia di un anno. Il costo di queste ultime due navi e dei quattro rimorchiatori è inferiore a 6 milioni di ecu.

Avendo constatato che tali condizioni di finanziamento, tenuto conto del tasso d'interesse di mercato dell'8,25 % in vigore in Belgio nel 1989, rappresentavano un equivalente sovvenzione del 35 % per sette dei suddetti contratti e del 24,5 % per la nave soccorso e ricupero e il sottomarino turistico, il 20 luglio 1990 la Commissione ha deciso di iniziare la procedura dell'articolo 93, paragrafo 2 del trattato CEE, dato che il massimale per il 1989 era stato fissato al 26 %, ridotto al 16 % per le navi di costo inferiore a 6 milioni di ecu.

⁽¹⁾ GU n. L 69 del 12. 3. 1987, pag. 55.

⁽²⁾ GU n. L 338 del 5. 12. 1990, pag. 21.

Le autorità belghe sono state informate di tale decisione con lettera dell'8 agosto 1990 e gli altri Stati membri ed i terzi interessati mediante pubblicazione nella Gazzetta ufficiale (1).

II

Con lettera del 13 settembre 1990 della sua Rappresentanza permanente il governo belga ha presentato le sue osservazioni.

Esso sostiene innanzitutto che i contratti in oggetto sono stati firmati quando il regime di aiuto belga era stato appena posto sotto l'autorità dell'esecutivo della regione fiamminga, la quale si è limitata ad applicare le regole in materia di concessione di crediti in base alle stesse modalità seguite quando il regime era gestito dall'autorità nazionale.

Esso prosegue ricordando di nuovo che il regime belga consiste unicamente in agevolazioni concesse agli armatori sotto forma di anticipi di fondi a tasso d'interesse agevolato, di garanzie e di abbuono d'interessi, e che l'applicazione combinata di dette misure comporta la concessione simultanea di un aiuto alla produzione e di un aiuto all'esercizio e che una nota precisante tale interpretazione era già stata inviata una prima volta alla Commissione, nel quadro dell'esame del regime di aiuti alla luce della direttiva 87/167/CEE.

Esso conclude la sua argomentazione eccependo la buona fede dell'esecutivo fiammingo che si è basato su un ragionamento generato da un malinteso sorto in passato fra lo Stato centrale belga e la Commissione.

III

In seguito alla pubblicazione della comunicazione della Commissione nella Gazzetta ufficiale, le autorità olandesi hanno fatto sapere che sostenevano la posizione della Commissione ritenendo che le autorità belghe non avessero rispettato nei nove casi in questione le regole stabilite dalla direttiva 87/167/CEE. Indicavano inoltre che per cinque delle nove navi in causa, nella fattispecie i quattro rimorchiatori costieri e la nave soccorso e ricupero, i cantieri olandesi avevano presentato offerte che non avevano potuto essere difese di fronte agli elevati sussidi concessi dalle autorità belghe.

IV

Il regime di aiuti belga, per gli aiuti che ricadono nel campo d'applicazione degli articoli 3 e 4 della direttiva 87/167/CEE, quale notificato alla Commissione con lettera del 15 gennaio 1988, è disciplinato dalla legge del 23 agosto 1948, modificata più volte e da ultimo il 30 dicembre 1980, intesa a garantire il mantenimento e lo sviluppo della marina mercantile e della pesca marittima e che istituisce a tal fine un fondo per l'armamento e le costruzioni marittime.

L'articolo 1, lettera a) di detta legge prevede che il fondo possa concedere anticipi fino al 70 % del valore di una nave nuova. L'articolo 1, lettera b) prevede una garanzia di

Stato per i prestiti supplementari contratti ai tassi di mercato e l'articolo 1, lettera c) accorda un abbuono pari alla metà del tasso d'interesse su detti prestiti, ma non superiore a 3 punti percentuali. L'insieme degli anticipi e dei prestiti previsti all'articolo 1, lettere a) e c) non può tuttavia superare l'85 % del prezzo della nave.

La legge non precisa tuttavia il tasso né la durata del periodo di rimborso per gli anticipi del fondo di cui all'articolo 1, lettera a). Durante i lavori preparatori della direttiva 87/167/CEE, il governo belga aveva comunicato alla Commissione le modalità di rimborso degli anticipi concessi ai sensi dell'ex articolo 1, lettera a) della legge 23 agosto 1948, precisando che avevano una durata di 15 anni con un periodo di grazia di due anni ed un tasso d'interesse compreso tra il 4 e il 5 %. Tali condizioni sono state riconfermate dal governo belga con lettera del 21 marzo 1988, nel quadro dell'esame di tutti gli aiuti alla costruzione navale in Belgio, conformemente all'articolo 10 della direttiva 87/167/CEE.

V

In base alle condizioni di concessione di anticipi, garanzie e abbuoni d'interesse notificate alla Commissione, tenuto conto di un tasso d'interesse di mercato che all'epoca della conclusione dei contratti era dell'8,25 %, l'equivalente sovvenzione degli anticipi concessi dal governo belga in base alla legge del 23 agosto 1948 avrebbe dovuto essere, secondo le modalità di calcolo debitamente illustrate alle autorità, pari al 20,5 %.

Quanto alle navi di costo inferiore a 6 milioni di ecu, il governo belga non aveva informato la Commissione delle esatte modalità che esso applicava ma si era impegnato, con lettera del 6 luglio 1988, a rispettare il massimale d'aiuto che la Commissione avrebbe fissato conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, secondo comma della direttiva 87/167/CEE.

VI

Tra i nove contratti oggetto della presente decisione, sette hanno beneficiato in realtà di un aiuto del 35 % e due di un aiuto del 23,5 %.

VII

Poiché la competenza della gestione del fondo marittimo, istituito ai sensi della legge belga del 23 agosto 1948, era stata trasferita all'esecutivo della regione fiamminga, quest'ultimo era quindi responsabile delle decisioni prese a decorrere dal 1° gennaio 1989, conformemente alle modifiche della costituzione belga intervenute nel corso del 1988. Tale trasferimento di competenze non costituisce tuttavia per il governo belga una scusa per far valere la buona fede dell'esecutivo della regione fiamminga, con il pretesto della continuità di applicazione del regime di aiuti, dato che l'articolo 5 del trattato precisa chiaramente che gli Stati membri adottano tutte le misure di carattere generale e particolare atte ad assicurare l'esecuzione degli obblighi derivanti dal trattato ovvero determinati dagli atti delle istituzioni della Comunità.

Il fatto che il governo belga abbia inviato alla Commissione una nota in cui precisava che il regime di aiuto

(1) GU n. C 318 del 18. 12. 1990, pag. 2.

belga aveva una duplice finalità, perseguendo, accanto al sostegno ai cantieri navali, anche il sostegno all'esercizio del trasporto marittimo sotto bandiera belga, non costituisce una giustificazione per le condizioni del credito concesse. Le considerazioni contenute nella nota non facevano che richiamare temi già ampiamente dibattuti con gli esperti degli Stati membri nei lavori preparatori della direttiva 81/363/CEE del Consiglio⁽¹⁾ ed è con piena cognizione di causa ed in una volontà di trasparenza completa che il Consiglio, sostenuto dal governo belga, ha infine deciso, adottando la direttiva 87/167/CEE, di includere tutti gli aiuti agli armatori, quando sono connessi all'acquisto di una nave negli Stati membri, nel massimale previsto all'articolo 4, paragrafo 1.

Nella fattispecie il governo belga ha quindi concesso il credito con piena cognizione di causa e il fatto di accordare aiuti agli armatori per navi costruite in paesi terzi, sotto qualunque pretesto, non giustifica assolutamente che l'equivalente di tali aiuti possa essere defalcato quando sono accordati aiuti per navi costruite in Belgio.

VIII

Gli aiuti concessi agli armatori in Belgio corrispondono a quelli previsti dall'articolo 3, paragrafi 1 e 2 della direttiva 87/167/CEE che precisa che tutte le forme di aiuti agli armatori o a terzi, effettivamente utilizzate per la costruzione o la trasformazione di navi nei cantieri della Comunità — compresi quindi i crediti agevolati, le garanzie e i vantaggi fiscali — sono integralmente soggette alle norme di cui all'articolo 4 di detta direttiva.

L'articolo 4, paragrafo 1 precisa che gli aiuti alla produzione a favore della costruzione di navi possono essere considerati compatibili con il mercato comune a condizione che l'importo totale dell'aiuto accordato ad un singolo contratto non superi, in equivalente sovvenzione, un massimale comune che, come precisa il paragrafo 2, è fissato dalla Commissione. L'articolo 4, paragrafo 4 precisa ancora che il massimale si applica anche agli aiuti di cui all'articolo 3, paragrafo 2.

Poiché la Commissione aveva fissato il massimale per il 1989 al 26 % (16 % per le navi di valore inferiore a 6 milioni di ecu) e le autorità belghe ne sono state informate con lettera del 27 dicembre 1988 e mediante pubblicazione nella Gazzetta ufficiale⁽²⁾ e poiché i crediti concessi dal governo belga rappresentano un'equivalente sovvenzione del 35 %, o del 23,5 % nel caso di due navi, è incontestabile che il governo belga non si è conformato alle norme stabilite dalla direttiva 87/167/CEE e pertanto a quelle del trattato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE :

Articolo 1

I crediti per un'equivalente sovvenzione del 35 % concessi dal governo belga alla compagnia ETM per la costruzione di due navi frigorifero, alla compagnia NV Shipfinance per la costruzione di un ferry RO/RO nel cantiere Boelwerf e alla compagnia NV Van Redding en Scheepdienst per la costruzione di quattro rimorchiatori nel cantiere NV Scheepswerf Ruppelmonde, nonché i crediti per un'equivalente sovvenzione del 23,5 % concessi allo stesso armatore per la costruzione di una nave soccorso e ricupero nel cantiere Fulton Marine e all'armatore Scan Dive Belgium per la costruzione di un sottomarino turistico nel cantiere di Boelwerf, sono incompatibili con il mercato comune, in quanto non rispettano le disposizioni dell'articolo 3, paragrafo 2 e dell'articolo 4 paragrafi 1, 2, 3 e 4 della direttiva 87/167/CEE.

Articolo 2

Ai sensi dell'articolo 93, paragrafo 2 del trattato il governo belga deve modificare le condizioni di tali crediti per ricondurle a livelli massimi rispettivamente del 26 % in equivalente sovvenzione per quanto concerne le prime tre navi menzionate all'articolo 1, e del 16 % per quanto concerne i quattro rimorchiatori, la nave soccorso e ricupero e il sottomarino turistico, livelli corrispondenti al massimale fissato dalla Commissione per il 1989 conformemente all'articolo 4, paragrafi 2, 3 e 4 della direttiva 87/167/CEE.

Articolo 3

Il governo belga informa la Commissione della misure adottate per conformarsi alla presente decisione entro due mesi a decorrere dalla sua notifica.

Articolo 4

Il Regno del Belgio è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 13 marzo 1991.

Per la Commissione

Leon BRITTAN

Vicepresidente

⁽¹⁾ GU n. L 137 del 23. 5. 1981, pag. 39.

⁽²⁾ GU n. C 32 dell'8. 2. 1989, pag. 3.