

## II

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

## COMISSÃO

## DECISÃO DA COMISSÃO

de 21 de Outubro de 1997

relativa aos auxílios concedidos pela região da Sardenha (Itália) ao sector do transporte marítimo da Sardenha

(Apenas faz fé o texto em língua italiana)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(98/95/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 93.º,

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

Após ter notificado os interessados para que apresentem as suas observações, em conformidade com os artigos supramencionados <sup>(1)</sup>,

Considerando o que se segue:

## I

Por carta datada de 24 de Junho de 1996 <sup>(2)</sup>, a Comissão informou as autoridades italianas da sua decisão de iniciar o processo previsto no n.º 2 do artigo 93.º do Tratado relativamente a um regime de auxílios ilegal instituído pela região da Sardenha em favor do sector do transporte marítimo.

Ao iniciar o processo, e com base nas informações ao seu dispor, a Comissão manifestou sérias dúvidas quanto à compatibilidade dos auxílios com o mercado comum, pelas seguintes razões:

- o regime de auxílios continha disposições discriminatórias com fundamento na nacionalidade, na medida em que os armadores eram obrigados, *inter alia*, como condição para beneficiarem dos auxílios, a empregar marítimos sardos a bordo dos seus navios,

— o regime entrava em conflito com o princípio da liberdade de estabelecimento, uma vez que os auxílios estavam subordinados, *inter alia*, à condição de os armadores terem sede social na Sardenha,

— o regime previa a concessão de auxílios para incentivar o investimento em navios em condições susceptíveis de constituírem uma infracção das regras comunitárias.

## II

Na sequência do início do processo, o Governo italiano comunicou as suas observações à Comissão em carta datada de 31 de Outubro de 1996. As autoridades da região da Sardenha comunicaram as suas observações em cartas datadas de 11 de Outubro de 1996 e 22 de Janeiro de 1997.

Nenhum outro Estado-membro ou terceiros interessados apresentaram observações no prazo limite fixado, que era de um mês a contar da publicação da decisão de iniciar o processo. Note-se, todavia, que foram apresentadas observações por um certo número de terceiros interessados fora do prazo fixado.

Nas suas observações, as autoridades italianas e sardas não contestam as objecções levantadas pela Comissão, mas informam a Comissão das alterações introduzidas no regime de auxílios e que, na sua opinião, vão ao encontro de tais objecções. Um elemento importante dessas alterações é a Lei regional n.º 9, de 15 de Fevereiro de 1996, da região da Sardenha. Note-se que tais alterações, assim como a Lei n.º 9/1996, não constituem o objecto da presente decisão e serão tratadas separadamente.

<sup>(1)</sup> JO C 368 de 6. 12. 1996, p. 2.

<sup>(2)</sup> Ver nota 1.

## III

A Comissão soube da existência do regime de auxílios em causa através de uma denúncia relativa a um caso específico de aplicação do regime.

O regime de auxílios foi instituído pela Lei regional n.º 20, de 15 de Maio de 1951, da região da Sardenha, com as alterações que lhe foram posteriormente introduzidas pelas Leis regionais n.º 15, de 11 de Julho de 1954, e n.º 11, de 4 de Junho de 1988.

A Lei n.º 20/1951, com a redacção que lhe foi dada pela Lei n.º 15/1954 (seguidamente designada «a Lei n.º 20/1951»), previa a criação de um fundo para concessão de empréstimos a companhias de navegação para construção, aquisição, transformação ou reparação de navios. Os empréstimos seriam concedidos apenas a companhias cuja sede social, domicílio fiscal e porto de registo se localizassem na região da Sardenha e não poderiam exceder 20 % dos custos de investimento para construção, transformação ou reparação se o candidato já tivesse beneficiado de um auxílio para tais fins ao abrigo da legislação nacional em vigor na altura. Não tendo o candidato beneficiado de tais auxílios ao abrigo da legislação nacional, os empréstimos não poderiam exceder 60 % dos custos de investimento.

Segundo a Lei n.º 20/1951, os juros, comissões e outros encargos relacionados com os empréstimos não poderiam exceder 4,5 % ao ano, se o candidato já tivesse beneficiado de auxílios ao abrigo da legislação nacional, e 3,5 % na situação oposta (uma bonificação média da taxa de juro de 10 a 12 pontos percentuais). O capital seria reembolsado num máximo de 12 pagamentos anuais, a iniciar no terceiro ano seguinte à entrada em serviço do navio para o qual o empréstimo tivesse sido concedido.

A Lei regional n.º 11/1988 introduziu alterações substanciais no regime de auxílios instituído pela Lei n.º 20/1951. As alterações de 1988 não foram notificadas à Comissão, em conformidade com o n.º 3 do artigo 93.º do Tratado CE, pelo que o regime de auxílios modificado (seguidamente designado «o regime de auxílios») constitui um auxílio não notificado, como assinalou a Comissão na sua decisão de iniciar o processo previsto no n.º 2 do artigo 93.º Nas suas observações, as autoridades italianas não contestam esta alegação da Comissão.

Segundo o regime de auxílios, a concessão de auxílios ficou subordinada às seguintes condições impostas às companhias beneficiárias:

- a) Que a empresa tenha sede social, sede administrativa e actividade de transporte, bem como, nos casos aplicáveis, os seus armazéns, depósitos e equipamento auxiliar principais, permanentemente num dos portos da região;
- b) Que todos os navios propriedade da empresa tenham sido registados em portos de registo da região;
- c) Que a empresa utilize os portos da região como centro das suas actividades de transporte, fazendo normalmente escala nesses portos no quadro dessas activi-

dades e, no caso de serem efectuados serviços regulares, estes tenham como destino ou façam regularmente escala num ou em vários desses portos;

- d) Que a empresa se comprometa a efectuar os trabalhos de reequipamento do navio nos portos da região, desde que os estaleiros sardos disponham da capacidade operacional necessária e não existam obstáculos de força maior, requisitos de locação financeira imprescindíveis ou condicionalismos óbvios de natureza económica ou temporal;
- e) Que a empresa assuma a obrigação de instituir, relativamente aos navios de arqueação bruta superior a 250 toneladas, um rol de equipagem específico compreendendo todas as categorias de marítimos necessárias para a equipagem do navio para o qual o auxílio é solicitado, recorrendo exclusivamente a marítimos inscritos nas escalas de embarque gerais do porto de registo, e de recrutar dessas escalas todos os tripulantes, especializados ou não, constituindo única restrição a regulamentação nacional relativa ao emprego dos marítimos.».

O regime de auxílios introduziu igualmente a possibilidade de as autoridades sardas concederem uma contribuição para os custos de uma operação de locação financeira, no caso de uma companhia de navegação optar por tal solução em lugar de recorrer a um empréstimo. Essa contribuição é igual à diferença entre o custo actual do empréstimo de um montante correspondente aos pagamentos anuais: a) calculado à taxa de juro comercial de referência para o crédito naval na Itália e b) o custo actual do empréstimo do mesmo montante calculado à taxa de 5 % (uma bonificação média da taxa de juro de cerca de 10 pontos percentuais). No termo do contrato, os navios para os quais foi concedida uma contribuição podem ser adquiridos pelo locatário por um montante igual a 1 % do preço de aquisição.

De acordo com os dados fornecidos pelas autoridades sardas, os empréstimos e operações de locação financeira objecto do regime de auxílios totalizam 12 697 450 000 liras italianas.

## IV

O regime de auxílios constitui um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado CE, uma vez que:

- a) As empresas beneficiárias são libertadas de encargos financeiros que teriam normalmente de suportar (juros comerciais normais e outros encargos sobre empréstimos ou operações de locação financeira);
- b) Tais encargos são suportados por recursos estatais (as autoridades da Sardenha);
- c) Os auxílios são selectivos (reservados ao sector do transporte marítimo);
- d) Os auxílios afectam as trocas comerciais entre os Estados-membros.

No que se refere à alínea d), a Comissão assinalou, na sua decisão que inicia o processo, que 90 % da mercadorias provenientes dos Estados-membros são transportadas para a Sardenha por mar e que mais de 90 % das mercadorias originárias da Sardenha são transportadas para os Estados-membros pela mesma via. Além disso, 65 % do tráfego turístico (passageiros com veículos) entre os Estados-membros e a Sardenha é assegurado por companhias de navegação. As autoridades italianas não contestam, nas suas observações, estes dados estatísticos, tal como não contestam a designação do regime de auxílios como auxílio estatal na aceção do n.º 1 do artigo 92.º

## V

O regime de auxílios é ilegal, na medida em que a Lei n.º 20/1951 foi objecto de alterações substanciais pela Lei n.º 11/1988, ou seja, após a entrada em vigor do Tratado CEE, sem notificação prévia de tais alterações à Comissão, em conformidade com o n.º 3 do artigo 93.º

## VI

O n.º 1 do artigo 92.º do Tratado estabelece que os auxílios que preencham os critérios nele definidos são, em princípio, incompatíveis com o mercado comum.

No caso vertente, as derrogações previstas nos n.ºs 2 e 3 do artigo 92.º do Tratado não são aplicáveis, já que os auxílios entram em conflito com princípios fundamentais do direito comunitário: a liberdade de estabelecimento (artigo 52.º do Tratado) e a não discriminação em razão da nacionalidade (artigo 6.º e n.º 2 do artigo 48.º do Tratado).

Relativamente à liberdade de estabelecimento, o regime de auxílios exige não apenas que o beneficiário esteja estabelecido na Sardenha, mas também, entre outras condições, que a sede social do beneficiário se situe na Sardenha. Além disso, exige-se que todos os navios da companhia beneficiária — e não apenas os que são objecto de auxílios ao abrigo do regime — estejam registados na Sardenha. Estes requisitos constituem, por si só, uma violação do disposto no artigo 52.º do Tratado, uma vez que as companhias estabelecidas na Sardenha mas cuja sede social aí não se localize ou os navios não registados na Sardenha estão excluídos automaticamente dos auxílios.

Relativamente à não discriminação em razão da nacionalidade, o regime de auxílios exige, para navios de arqueação bruta superior a 250 toneladas, um contingente mínimo de marítimos inscrito na escala de embarque geral do porto (sardo) de registo do navio. Este requisito constitui, de facto, uma obrigação imposta à companhia beneficiária de empregar uma quota de marítimos locais, que na prática serão sardos, mesmo que marítimos de outras prove-

niências sejam, objectivamente, igualmente qualificados ou mais qualificados para as funções a desempenhar.

Note-se que, nas suas observações, as autoridades italianas não contestam os argumentos *supra* da Comissão quanto à violação do disposto no artigo 6.º, no n.º 2 do artigo 48.º e no artigo 52.º do Tratado.

Em todo o caso, mesmo que não entrassem em conflito com princípios do direito comunitário, os auxílios continuariam a ser incompatíveis com o mercado comum, pelas razões que a seguir se expõem.

No caso em análise as derrogações previstas no n.º 2 do artigo 92.º não são aplicáveis, uma vez que os auxílios não se destinam à realização dos objectivos enunciados no referido número. Nem as autoridades italianas pediram a aplicação de qualquer derrogação.

O n.º 3 do artigo 92.º define os auxílios que podem ser considerados compatíveis com o mercado comum. A compatibilidade com o Tratado deve ser determinada no contexto da Comunidade e não no contexto de um Estado-membro. Para assegurar o correcto funcionamento do mercado comum, e tendo em conta o princípio consagrado na alínea g) do artigo 3.º do Tratado, as derrogações previstas no n.º 3 do artigo 92.º devem ser interpretadas em sentido estrito quando se analisam regimes de auxílios ou auxílios específicos. Em particular, tais derrogações só podem ser invocadas quando se demonstre à Comissão que, sem o auxílio, as forças do mercado seriam insuficientes, por si só, para induzir os beneficiários potenciais a adoptarem padrões de comportamento que sirvam um dos objectivos das referidas derrogações.

Aplicar as derrogações a auxílios que não contribuem para tais objectivos ou em casos em que os auxílios não são necessários para tal efeito equivaleria a conferir vantagens a sectores ou empresas de certos Estados-membros cuja posição financeira seria assim artificialmente reforçada e a afectar as trocas comerciais entre os Estados-membros e a distorcer a concorrência sem qualquer justificação baseada no interesse comum, como requer o n.º 3 do artigo 92.º

O n.º 3, alínea a), do artigo 92.º prevê uma derrogação para os auxílios destinados a promover o desenvolvimento económico de regiões em que o nível de vida é anormalmente baixo ou em que existe uma grave situação de desemprego. Embora a Sardenha seja elegível para auxílios regionais ao abrigo dessa alínea, os auxílios em causa não foram concedidos ao abrigo de um regime de auxílios principalmente destinado a promover o desenvolvimento regional, uma vez que este se restringe ao sector do transporte marítimo. Em qualquer caso, o n.º 3, alínea a), do artigo 92.º não prevê derrogações para regimes de auxílio que, como o presente, infringem as orientações comunitárias relativas aos auxílios a sectores sensíveis específicos, como é o caso do transporte marítimo.

Relativamente às derrogações previstas no n.º 3, alínea b), do artigo 92.º, os auxílios em causa não se destinam a fomentar a realização de um projecto importante de interesse comum nem a sanar uma perturbação grave da economia italiana, nem apresentam nenhuma das características de tais projectos. Acresce que as autoridades italianas, nas observações que comunicaram à Comissão, não pediram a aplicação de qualquer derrogação a esse título.

No que se refere às derrogações previstas no n.º 3, alínea c), do artigo 92.º para os auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades económicas, o regime de auxílios em causa altera as condições das trocas comerciais de modo contrário ao interesse comum na medida em que:

- quer as orientações de 3 de Agosto de 1989 relativas aos auxílios estatais às companhias de navegação<sup>(1)</sup> quer as orientações comunitárias de 1997 relativas aos auxílios estatais aos transportes marítimos<sup>(2)</sup> exigem que os auxílios disponibilizados a companhias de navegação para aquisição, transformação ou reparação de navios (como no caso vertente) sejam tidos em conta de forma transparente para efeitos da aplicação da legislação comunitária relativa aos auxílios à construção naval associados a contratos concedidos a estaleiros navais comunitários [Regulamento (CE) n.º 3094/95 do Conselho<sup>(3)</sup>, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1904/96<sup>(4)</sup>]; esta exigência aplica-se igualmente quando, como no presente caso, os auxílios são concedidos em regiões elegíveis para efeitos da aplicação do n.º 3, alínea a), do artigo 92.º; o regime de auxílios em causa não contém qualquer mecanismo que assegure o cumprimento das disposições comunitárias relativas aos auxílios à construção naval atrás referidas,
- no que se refere aos auxílios associados a operações de locação financeira de navios, tais auxílios constituem auxílios ao funcionamento não autorizados nos termos das orientações de 1989 e 1997.

## VII

Em conclusão, o regime de auxílios em questão é ilegal e incompatível com o mercado comum.

Segundo as autoridades italianas, foram já tomadas providências para tornar o regime de auxílios compatível com o mercado comum, nomeadamente a adopção da Lei regional n.º 9, de 15 de Fevereiro de 1996, da região da Sardenha. Essas disposições não são objecto da presente decisão.

Não obstante, o facto é que foram concedidos empréstimos e realizadas operações de locação financeira em condições preferenciais num montante de 12 697 450 000

liras italianas no período que medeia entre a adopção das Leis regionais n.º 11/1988 e n.º 9/1996.

O elemento de auxílios destes empréstimos e operações de locação financeira deve ser reembolsado pelos beneficiários de acordo com os procedimentos e disposições do direito italiano, acrescido de juros que vencerão a partir da data de concessão dos auxílios ilegais. Os juros serão calculados à taxa de referência aplicável aos auxílios regionais.

A Comissão não está em condições de quantificar ela própria o elemento de auxílio a recuperar de cada beneficiário nem o montante total de auxílios a recuperar de todos os beneficiários. Por este motivo, ao adoptarem as medidas necessárias para dar cumprimento à presente decisão, as autoridades italianas terão de determinar e comunicar à Comissão o montante a recuperar de cada beneficiário.

A presente decisão não prejudica qualquer outra decisão que a Comissão venha a tomar relativamente às disposições comunicadas pela Itália e destinadas a tornar o regime de auxílios em causa compatível com o mercado comum, nomeadamente a Lei regional n.º 9/1996, que será objecto de apreciação separada,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

### *Artigo 1.º*

Os contratos de empréstimo ou locação financeira num montante de 12 697 450 000 liras italianas celebrados por empresas do sector do transporte marítimo ao abrigo da Lei regional n.º 20, de 15 de Maio de 1951, da região da Sardenha, com a redacção que lhe foi dada pelas Leis regionais n.º 15, de 11 de Julho de 1954, e n.º 11, de 4 de Junho de 1988, contêm elementos que constituem auxílios estatais na acepção do n.º 1 do artigo 92.º e são ilegais visto violarem o disposto no n.º 3 do artigo 93.º do Tratado.

Os empréstimos e operações de locação financeira em condições preferenciais atrás referidos são incompatíveis com o mercado comum, uma vez que não preenchem os requisitos para beneficiarem das derrogações previstas no n.º 1 do artigo 92.º e especificadas nos n.ºs 2 e 3 do mesmo artigo.

### *Artigo 2.º*

A Itália recuperará de cada beneficiário de tais empréstimos e operações de locação financeira um montante correspondente à diferença entre, por um lado, o total dos juros e/ou outros encargos que o beneficiário em causa teria pago pelo empréstimo ou operação de locação financeira às taxas normais de mercado vigentes à data em que o empréstimo foi contraído ou a operação de locação financeira realizada e, por outro lado, o total dos juros e/ou outros encargos decorrentes do empréstimo ou operação de locação financeira efectivamente pagos pelo beneficiário.

<sup>(1)</sup> SEC(89) 921 final.

<sup>(2)</sup> JO C 205 de 5. 7. 1997, p. 5.

<sup>(3)</sup> JO L 332 de 30. 12. 1995, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 251 de 3. 10. 1996, p. 5.

Relativamente aos empréstimos e operações de locação financeira que, à data da presente decisão, não tenham chegado ainda ao seu termo, a Itália garantirá que o remanescente do empréstimo ou rendas a pagar é saldado pelo mutuário ou locatário às taxas normais de mercado. Além de recuperar o montante atrás referido, a Itália aplicar-lhe-á juros a partir da data em que o empréstimo foi concedido ou a operação de locação financeira realizada. Os juros serão calculados à taxa de referência utilizada pela Comissão para os auxílios regionais.

*Artigo 3.º*

A Itália informará a Comissão, no prazo de dois meses a contar da data da notificação da presente decisão, das medidas adoptadas para dar cumprimento à mesma.

*Artigo 4.º*

A República Italiana é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 21 de Outubro de 1997.

*Pela Comissão*

Neil KINNOCK

*Membro da Comissão*