

Jornal Oficial

da União Europeia

L 150

Edição em língua
portuguesa

Legislação

48.º ano

10 de Junho de 2005

Índice

I Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade

.....

II Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade

Comissão

2005/417/CE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 30 de Junho de 2004, relativa a uma série de medidas fiscais que a Bélgica tenciona executar a favor do transporte marítimo** [notificada com o número C(2004) 2040] ⁽¹⁾ 1

2005/418/CE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 7 de Julho de 2004, relativa às medidas de auxílio aplicadas pela França a favor da Alstom** [notificada com o número C(2004) 2532] ⁽¹⁾ 24

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE.

II

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

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 30 de Junho de 2004

relativa a uma série de medidas fiscais que a Bélgica tenciona executar a favor do transporte marítimo

[notificada com o número C(2004) 2040]

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2005/417/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

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

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações nos termos dos referidos artigos ⁽¹⁾ e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

1.1. Resumo processual

(1) Por carta de 14 de Junho de 2002 da sua Representação Permanente, o Governo belga notificou, em conformidade com o n.º 3 do artigo 88º do Tratado, uma série de medidas fiscais a favor da marinha mercante, integradas num projecto de lei-programa. O conjunto das medidas foi registado no registo dos auxílios notificados com a referência N 433/02. As medidas previstas foram inscritas na lei-programa de 2 de Agosto de 2002 antes de a Comissão se pronunciar.

(2) Em 19 de Março de 2003, a Comissão decidiu ⁽²⁾ dar início ao procedimento formal de investigação previsto no artigo 6º do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de Março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93º do Tratado CE ⁽³⁾, relativamente a certos aspectos da lei-programa de 2 de Agosto de 2002 (processo registado actualmente com o novo número C 20/03) e aprovar o resto das disposições da lei-programa a favor do sector do transporte marítimo.

(3) Por decreto real de 7 de Maio de 2003, as autoridades belgas aplicaram o conjunto das disposições da lei-programa a favor do sector marítimo (artigos 115º a 127º da referida lei-programa), especificando no preâmbulo do decreto real que este não proporcionava «qualquer fundamento jurídico ao contribuinte para, face à administração fiscal ou perante os tribunais nacionais, fazer valer a aplicação das medidas fiscais de auxílio cuja compatibilidade é examinada pela Comissão», em conformidade com a decisão da Comissão de 19 de Março de 2003.

(4) Por carta de 7 de Maio de 2003, as autoridades belgas apresentaram as suas observações sobre a decisão da Comissão de 19 de Março de 2003.

⁽²⁾ Ver nota de pé-de-página 1.

⁽³⁾ JO L 83 de 27.3.1999, p. 1. Regulamento alterado pelo Tratado de Adesão de 2003.

⁽¹⁾ JO C 145 de 21.6.2003, p. 4.

- (5) Por carta de 26 de Junho de 2003, a Comissão colocou uma série de questões suplementares às autoridades belgas. Após uma segunda via enviada pela Comissão em 18 de Agosto de 2003, as autoridades belgas responderam por carta de 12 de Setembro de 2003.
- (6) Em 17 de Janeiro de 2004, foram publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽⁴⁾ novas orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos, que entraram em vigor nesse mesmo dia.

1.2. Denominação do auxílio

- (7) A presente decisão diz respeito às medidas fiscais a favor do transporte marítimo contidas na lei-programa de 2 de Agosto de 2002, título V – Finanças, capítulo I – Navegação marítima.

1.3. Beneficiários do auxílio

- (8) Os beneficiários dos diferentes regimes de auxílio são as empresas estabelecidas na Bélgica e activas nos sectores do transporte marítimo, da exploração de recursos do mar e do reboque.

1.4. Objectivo do auxílio

- (9) O principal objectivo das medidas fiscais previstas é o de repatriar os navios sob o controlo belga para o pavilhão nacional, que foi abandonado por toda a marinha mercante.

2. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DO AUXÍLIO

- (10) A lei-programa prevê uma série de medidas fiscais a favor do transporte marítimo na Bélgica:

- um regime de tributação de taxa fixa com base na arqueação em favor das empresas de transporte marítimo,
- um pacote de medidas a favor das empresas marítimas que não tenham optado por uma tributação fixa com base na arqueação, pacote este que inclui a amortização acelerada para os navios, a isenção de mais-valias na venda de navios, sujeita a condições de reinvestimento, e deduções fiscais na compra de navios,
- a supressão do emolumento de registo aplicável à inscrição de hipotecas sobre navios,

- um regime de tributação fixa com base na arqueação para os gestores de navios por conta de terceiros que prestem serviços em nome de armadores.

- (11) A tributação fixa com base na arqueação ⁽⁵⁾ consiste em substituir, no caso das empresas marítimas que tenham optado por este regime, a base tributável utilizada no cálculo do imposto sobre as sociedades por um montante fixo determinado com base na arqueação da frota em causa. O presente regime não impõe qualquer condição quanto ao pavilhão dos navios.

- (12) Um mecanismo semelhante, ao abrigo do qual é determinado um montante fixo ainda mais vantajoso, está previsto para os gestores de navios por conta de terceiros, mas estes estão sujeitos à condição de colocar três quartos da frota em causa sob pavilhão belga.

2.1. Regime de tributação fixa

- (13) Podem ser elegíveis para o regime de tributação fixa os navios utilizados para as actividades elegíveis seguintes:

- exploração de um navio para o transporte de mercadorias ou de pessoas por via marítima internacional e para a prospecção e exploração dos recursos marítimos naturais,
- benefícios resultantes da exploração de um navio, com certificado de registo, para o reboque, a assistência e outras actividades no mar,
- todas as actividades que apoiem directamente a exploração acima referida.

- (14) Por carta de 5 de Setembro de 2002, as autoridades belgas precisaram que as actividades do sector da pesca não podiam ser consideradas elegíveis.

- (15) O montante do imposto sobre as sociedades para as empresas marítimas ⁽⁶⁾ que optaram por este regime é estabelecido de forma fixa com base na arqueação líquida dos seus navios elegíveis. A base tributável sujeita à taxa do imposto sobre as sociedades é igual à soma dos montantes obtidos para cada um dos navios elegíveis ⁽⁷⁾ em função da tabela seguinte estabelecida por fracção de 100 unidades de

⁽⁵⁾ Ainda chamada *Tonnage Tax* em inglês.

⁽⁶⁾ Ver secção 2.8 da decisão da Comissão de 19 de Março de 2003.

⁽⁷⁾ Ver nota de pé-de-página 6.

⁽⁴⁾ JO C 13 de 17.1.2004, p. 2.

arqueação líquidas (NT) e por período de 24 horas iniciado, independentemente do facto de o navio ser ou não operacional:

	(em euros por 100 NT)
Até 1 000 NT	1,00
Entre 1 001 e 10 000 NT	0,60
Entre 10 001 e 20 000 NT	0,40
Entre 20 001 e 40 000 NT	0,20
Mais de 40 001 NT	0,05

(16) Se optarem por este regime de tributação fixa, as empresas de transporte marítimo permanecem sujeitas ao mesmo durante um período de 10 anos. No final desse período, o regime é reconduzido tacitamente por um novo período de 10 anos, salvo se a empresa em causa notificar previamente a sua vontade de abandonar o regime de tributação fixa.

(17) Por outro lado, o regime prevê reduções suplementares para os navios mais recentes. Efectivamente, o n.º 2 do artigo 119º da lei-programa dispõe que os benefícios tributáveis determinados de uma forma fixa em conformidade com as taxas acima referidas são reduzidos para:

- 50 % da taxa fixa diária para os navios com, no mínimo, cinco anos, a contar da data de entrega;
- 75 % da taxa diária para os navios com, no mínimo, cinco anos, mas menos de 10 anos, a contar da data de entrega.

(18) A idade de um navio é determinada com base na data de entrega conforme fixada pelo registo das hipotecas marítimas e fluviais ou pelas autoridades competentes em matéria de registo.

(19) For força do n.º 2 do artigo 120º da lei-programa, não pode ser efectuada qualquer dedução da base tributável determinada de forma fixa por perdas verificadas em exercícios anteriores. A parte eventualmente não imputada das perdas provenientes da navegação marítima que subsista no momento em que é pela primeira vez determinada em função da arqueação a base tributável para as actividades marítimas pode ser novamente deduzida de benefícios futuros após o termo do período em que a base tributável foi dessa forma determinada. No entanto, a título de derrogação, podem ser deduzidas da base tributável determinada da forma fixa as perdas profissionais verificadas durante o mesmo período fiscal por outra divisão da sociedade, desde que, e na medida em que, essas perdas profissionais não tenham podido ser deduzidas dos benefícios de qualquer outra divisão da sociedade não sujeita a tributação fixa.

2.2. Medidas fiscais a favor das empresas marítimas que não tenham optado pelo regime de tributação fixa

(20) Em relação a todos os períodos fiscais durante os quais uma empresa marítima não tenha sido sujeita à tributação fixa, a empresa poderá beneficiar de três tipos de vantagens fiscais que derrogam ao código belga dos impostos sobre os rendimentos de 1992.

2.2.1. Amortização acelerada ⁽⁸⁾

(21) Os navios adquiridos novos ou em segunda mão que se tornem pela primeira vez propriedade de um contribuinte belga, as partes nesses navios e os encargos ocasionados pelas grandes reparações e pelos arranjos efectuados aquando da aquisição de navios em segunda mão podem ser objecto da seguinte amortização:

- 20 % para o exercício contabilístico da entrada em serviço,

⁽⁸⁾ Medida prevista pelo artigo 121º da lei-programa de 2 de Agosto de 2002.

«Artigo 121º

§ 1. Sob reserva das derrogações referidas na presente secção, as amortizações aplicáveis aos navios novos ou em segunda mão são determinadas em conformidade com os artigos 61º e 64º do código dos impostos sobre os rendimentos de 1992.

§ 2. São admitidas as seguintes percentagens de amortização relativamente aos navios novos, às partes em co-propriedade de navios novos e a partes de navio em navios novos: para o exercício contabilístico da entrada em serviço — 20 %, para cada um dos dois exercícios contabilísticos seguintes — 15 %. Em seguida, 10 % por exercício contabilístico até à amortização completa.

§ 3. As insuficiências de amortização dos três primeiros exercícios contabilísticos, a contar daquele durante o qual o navio entrou em serviço, são recuperadas durante os períodos fiscais seguintes àquele em que se verificou a insuficiência, mesmo que tal ocorra fora do período normal de amortização em conformidade com n.º 2, desde que a amortização anual total por navio não exceda, em caso algum, 20 % do valor do investimento ou do custo de compra.

§ 4. Os navios amortizados em conformidade com o regime referido no presente artigo não podem beneficiar do regime de opção de amortizações degressivas previsto no artigo 64º do código sobre os impostos sobre os rendimentos de 1992.

§ 5. Os navios, as partes em co-propriedade de navios e as partes de navio em navios que não tenham sido adquiridos no estado novo podem beneficiar da amortização referida nos n.ºs 1 a 4 quando tais navios entrem pela primeira vez na posse de um contribuinte belga. Os navios que não tenham sido adquiridos no estado novo e que, em conformidade com o n.º 1, não possam beneficiar da amortização referida nos n.ºs 1 a 4 podem ser amortizados de forma linear ao longo do período de utilização normal. As amortizações referidas nos n.ºs 1 a 4 são igualmente aplicáveis aos encargos ocasionados pelas grandes reparações e arranjos efectuados aquando da aquisição de navios em segunda mão.

§ 6. O disposto no presente artigo não é aplicável durante o período em que os benefícios provenientes da navegação marítima são determinados em função da arqueação.

§ 7. Em caso de alienação após o final do período durante o qual os benefícios provenientes da navegação marítima são determinados em função da arqueação, para o cálculo das mais-valias referidas no artigo 122º, o valor fiscal líquido é estabelecido com base nas regras de amortização normais no plano fiscal, incluindo durante o período em que os benefícios provenientes da navegação marítima são determinados em função da arqueação»

- 15 % para cada um dos dois exercícios contabilísticos seguintes,
 - 10 %, em seguida, para cada um dos exercícios contabilísticos, até à amortização completa.
- (22) As insuficiências de amortização durante os três primeiros exercícios contabilísticos, a contar daquele em que o navio entra em serviço, podem ser recuperadas durante os períodos fiscais seguintes àquele em que a insuficiência se tenha verificado, mesmo que tal ocorra fora do período de amortização, desde que o montante total anual da amortização por navio não exceda, em caso algum, 20 % do valor de investimento.
- (23) Os navios assim amortizados não podem beneficiar do regime de amortização degressiva previsto no artigo 64º do código belga dos impostos sobre os rendimentos de 1992.
- (24) Os navios que não tenham sido adquiridos novos e que não entrem pela primeira vez na posse de um contribuinte belga podem, contudo, ser amortizados de forma linear ao longo do seu período normal de utilização.
- (25) O regime de amortização específico previsto na lei-programa é a expressão legal de uma medida administrativa já aplicada há várias décadas na Bélgica. Essa medida foi integrada na lei para aumentar a sua segurança jurídica e assegurar a continuidade do sistema.
- (26) O artigo 122º⁽⁹⁾ prevê que as mais-valias realizadas aquando da venda de navios sejam isentas de imposto, desde que os navios alienados tenham permanecido imobilizações da empresa desde há mais de cinco anos no momento da venda e desde que um montante pelo menos igual ao valor da realização seja reinvestido num prazo de cinco anos na compra de navios, partes de co-propriedade de navios, partes de navios ou de acções ou partes de empresas marítimas que tenham a sua sede social na Comunidade e exerçam exclusivamente actividades elegíveis⁽¹⁰⁾.
- (27) Caso não tenha havido reinvestimento nas condições descritas, a mais-valia realizada é considerada como um benefício no período fiscal durante o qual o prazo de reinvestimento tenha expirado.
- (28) O investimento tomado em consideração para o reinvestimento deve ser conservado como elemento do activo durante, pelo menos, cinco anos. No entanto, esse investimento pode, eventualmente, ser substituído no prazo de três meses em caso de venda deste último. Se o investimento tomado em consideração para o reinvestimento tiver sido substituído desta forma, as mesmas regras relativas às mais-valias são aplicáveis à alienação do activo adquirido como substituição.
- (29) Em caso de venda após o final do período em que a base tributável é determinada em função da arqueação, para o cálculo da mais-valia, o valor fiscal líquido é estabelecido com base nas regras normais de amortização, incluindo para o período em que os benefícios provenientes da navegação marítima são determinados em função da arqueação.

2.2.2. Isenção de mais-valias aquando da venda dos navios

- (26) O artigo 122º⁽⁹⁾ prevê que as mais-valias realizadas aquando da venda de navios sejam isentas de imposto, desde que os navios alienados tenham permanecido imobilizações da empresa desde há mais de cinco anos no

⁽⁹⁾ Medida prevista pelo artigo 122º da lei-programa de 2 de Agosto de 2002.

«Artigo 122º

§ 1. Sob reserva das derrogações referidas na presente secção, o disposto no artigo 190º do código dos impostos sobre os rendimentos de 1992 é aplicável às mais-valias realizadas em navios por sociedades com residência fiscal ou estabelecimentos belgas de sociedades que não tenham residência fiscal que exerçam exclusivamente actividades descritas no n.º 2 do artigo 115º

§ 2. Quando um montante igual ao valor de realização é reinvestido da forma e nos prazos indicados *infra*, as mais-valias realizadas aquando da alienação de navios são objecto de isenção, desde que os navios alienados sejam imobilizações desde há mais de cinco anos no momento da alienação.

§ 3. O reinvestimento deve revestir a forma de navios, partes de co-propriedade de navios, partes de navios ou de acções ou partes de uma empresa – operador marítimo que tenha sede social na União Europeia.

§ 4. O reinvestimento deve ser efectuado o mais tardar na cessação da actividade profissional, num prazo de cinco anos com início no primeiro dia do período fiscal de realização das mais-valias, ou no primeiro dia do penúltimo período fiscal anterior ao da realização das mais-valias.

§ 5. Para justificar o sistema de tributação referido no n.º 1, o contribuinte deve anexar um documento conforme ao modelo adoptado pelo Ministério das Finanças ou pelo seu representante à sua declaração de imposto sobre os rendimentos do exercício fiscal relativo ao período fiscal em que as mais-valias foram realizados e em relação a cada exercício fiscal subsequente até que a o reinvestimento seja efectuado em conformidade com os n.ºs 2 a 4.

§ 6. Caso não se verifique um reinvestimento nas formas e nos prazos previstos nos n.ºs 1 a 4, as mais-valias realizadas são consideradas como benefícios do período fiscal durante o qual o prazo de reinvestimento tenha expirado.

§ 7. O investimento tomado em consideração para o reinvestimento deve ser conservado como elemento do activo durante, pelo menos, cinco anos. No entanto, pode, eventualmente, ser substituído no prazo de três meses em caso de alienação. Se o investimento, tomado em consideração como reinvestimento, for substituído desta forma, o disposto no presente artigo é aplicável relativamente à alienação do activo adquirido como substituição.

§ 8. O disposto no presente artigo não é aplicável durante o período em que os benefícios provenientes da navegação marítima são determinados em função da arqueação.»

⁽¹⁰⁾ Ver secção 2.8.2 da decisão da Comissão de 19 de Março de 2003.

2.2.3. *Deduções de impostos para a compra de navios* ⁽¹¹⁾

- (30) As sociedades com residência fiscal ou os estabelecimentos belgas de sociedades que não tenham residência fiscal que exerçam exclusivamente actividades elegíveis ⁽¹²⁾ podem beneficiar de uma dedução para investimentos de 30 % do preço de compra aquando da aquisição de navios novos ou em segunda mão que entrem pela primeira vez na posse de um contribuinte belga.
- (31) A dedução fiscal não concedida por falta ou insuficiência de lucros durante o exercício contabilístico correspondente é reportada sucessivamente para os lucros dos períodos fiscais seguintes. Em conformidade com as disposições aplicáveis aos reportes de perdas aquando da entrada no regime de tributação fixa, a parte eventualmente não imputada da dedução para investimentos que subsista quando são determinados pela primeira vez com base na arqueação os lucros provenientes da navegação marítima pode ser novamente deduzida dos lucros após o termo do período em que a base tributável foi dessa forma determinada.

2.2.4. *Redução do emolumento de registo aplicável às hipotecas sobre os navios*

- (32) O código belga de emolumentos de registos e de hipoteca e de custas judiciais foi alterado para que as constituições de hipotecas sobre navios deixem de estar sujeitas ao pagamento de emolumentos de registo proporcionais, independentemente do facto de o navio estar ou não posteriormente sujeito a um regime de tributação fixa. Esta redução do emolumento de registo aplica-se às hipotecas sobre navios para navegação no alto mar e sobre navios destinados à navegação interior.

⁽¹¹⁾ Medida prevista pelo artigo 123º da lei-programa de 2 de Agosto de 2002.

«Artigo 123º

§ 1. Em derrogação aos artigos 68º e 201º do código dos impostos sobre os rendimentos de 1992, as empresas com residência fiscal ou os estabelecimentos belgas de empresas sem residência fiscal que exerçam exclusivamente actividades descritas no artigo 115º em relação a navios adquiridos no estado novo ou a navios em segunda mão que entrem pela primeira vez na posse de um contribuinte belga podem beneficiar de uma dedução para investimentos igual a 30 % do preço de compra desses navios.

§ 2. O disposto no presente artigo não é aplicável durante o período em que os benefícios provenientes da navegação marítima são determinados em função da arqueação.

§ 3. Em caso de ausência ou insuficiência de benefícios num período fiscal para o qual a dedução para investimentos possa ser efectuada, a isenção não concedida em relação a esse período fiscal é reportada sucessivamente para os benefícios dos períodos fiscais seguintes.

§ 4. A parte eventualmente não imputada da dedução para investimentos que subsista quando são determinados pela primeira vez com base na arqueação os benefícios provenientes da navegação marítima pode ser novamente deduzida dos benefícios após o termo do período em que estes foram dessa forma determinados.»

⁽¹²⁾ Ver nota de pé-de-página 10.

- (33) No regime belga actual, para a inscrição de uma hipoteca (para além uma série de imposições fixas muito limitadas) calculam-se, por um lado, uma remuneração para o conservador das hipotecas de 0,052 % e, por outro, um emolumento de registo de 0,5 % sobre o montante da hipoteca. Segundo as autoridades belgas, é evidentemente este último emolumento que torna o registo sob pavilhão belga relativamente dissuasivo. Com o novo regime, o emolumento de registo aquando da inscrição de uma hipoteca é reduzido ao montante fixo geral de 25 euros, previsto nos n.ºs 2 e 3 do artigo 11º do código belga dos emolumentos de registo e de hipoteca e de custas judiciais.

- (34) A transmissão de uma hipoteca sobre um navio na sequência da cessão a título oneroso da dívida, da sub-rogação através de convenção ou de qualquer outra convenção a título oneroso é também sujeita a um emolumento de registo de 0,5 %, em conformidade com o n.º 2 do artigo 92/2 ⁽¹³⁾ do referido código. De acordo com o artigo 93º do mesmo código, o emolumento de registo é pago a partir do montante das somas garantidas pela hipoteca, excluindo os juros ou as dívidas cumuladas de três anos garantidos pelo artigo 87º da lei hipotecária de 16 de Dezembro de 1951.

2.2.5. *Regime de tributação fixa com base na arqueação aplicável aos gestores de navios por conta de terceiros* ⁽¹⁴⁾

- (35) Por força do artigo 124º da lei-programa, os gestores de navios por conta de terceiros beneficiam, igualmente, de um regime de tributação fixa, embora com uma escala de taxas dez vezes mais vantajosas do que a prevista no regime aplicável às empresas marítimas, uma vez que as mesmas taxas se aplicam neste caso aos navios geridos, não por fracção de 100 NT, mas por fracção de 1 000 NT:

<i>(em euros por 1 000 TL)</i>	
Até 1 000 NT	1,00
Entre 1 001 e 10 000 NT	0,60
Entre 10 001 e 20 000 NT	0,40
Entre 20 001 e 40 000 NT	0,20
Mais de 40 001 NT	0,05

- (36) Contudo, o benefício deste regime está sujeito à condição de que, pelo menos, 75 % dos navios em causa estejam registados sob o pavilhão belga.

⁽¹³⁾ Alterado pelo artigo 17º do decreto-real n.º 12 de 18 de Abril de 1967 e pelo artigo 64º da lei de 22 de Dezembro de 1998.

⁽¹⁴⁾ Artigo 124º da lei-programa de 2 de Agosto de 2002.

(37) Os gestores por conta de terceiros são, de um modo geral, empresas de serviços que preparam os navios, que os equipam com os equipamentos exigidos e que fornecem tripulações por conta do armador. O n.º 4 do artigo 115 da lei-programa define, por seu lado, o gestor de um navio por conta de terceiros como o «contribuinte [que] assume a gestão técnica e/ou o equipamento de um navio por conta de terceiros». Estes gestores por conta de terceiros não constituem empresas de transporte enquanto tal. As autoridades belgas tinham, efectivamente, confirmado na carta de 5 de Dezembro de 2002 que a gestão de navios por conta de terceiros constitui uma actividade de prestação de serviços em proveito dos armadores e que os gestores por conta de terceiros não vendem serviços de transporte nem para mercadorias nem para passageiros.

2.3. Outros auxílios a favor do transporte marítimo

(38) O transporte marítimo beneficia na Bélgica de dois outros regimes de auxílios:

- o regime de isenção do pagamento das contribuições patronais para a segurança social e de imposição de um limite máximo para o pagamento das contribuições dos assalariados (aprovado pela Comissão por decisões de 24 de Fevereiro de 1998 ⁽¹⁵⁾ e de 23 de Junho de 1999 ⁽¹⁶⁾,
- o regime de isenção do pagamento do imposto retido na fonte sobre os salários pagos (*précompte professionnel*) (aprovado pela Comissão por decisão de 27 de Junho de 2000 ⁽¹⁷⁾).

2.4. Descrição das razões que levaram ao início do procedimento

(39) Na sua decisão de 19 de Março de 2003, a Comissão aprovou as medidas de auxílio previstas pela lei-programa, com excepção de sete pontos específicos desta última, relativamente aos quais expressou dúvidas quanto à sua compatibilidade com o mercado comum. Quatro desses sete pontos dizem respeito ao regime de tributação fixa e os restantes dizem respeito aos outros dispositivos de auxílio previstos pela lei-programa.

2.4.1. Regime de tributação fixa a favor dos armadores

2.4.1.1. Taxa para os navios com mais de 40 000 NT

(40) Embora as orientações comunitárias permitam, em princípio, essa taxa, a Comissão examinou a possibilidade de a introdução de uma taxa de 0,05 euros por fracção de 100 NT acima das 40 000 NT levar a uma distorção da

concorrência intracomunitária, já que nenhum dos regimes de tributação fixa anteriormente aprovados pela Comissão tinha previsto taxas tão vantajosas para os navios que excedessem essa arqueação.

(41) O quadro seguinte mostra, em relação aos regimes de tributação fixa já aprovados pela Comissão, as taxas para a determinação da base tributável, ela própria sujeita à taxa do imposto sobre as sociedades.

Quadro 1

Taxas para a determinação da base tributável nos regimes de tributação fixa de certos Estados-Membros

Taxa em euros por fracção de 100 NT e por dia								
	NL	DE	DK	UK	ES	IE	FI	F
0-1 000 NT	0,91	0,92	0,94	0,97	0,9	1	1,38	0,93
Até 10 000 NT	0,67	0,69	0,67	0,73	0,7	0,75	1,03	0,71
Até 25 000 NT	0,46	0,46	0,4	0,48	0,4	0,5	0,69	0,47
mais de 25 000 NT	0,23	0,23	0,27	0,24	0,2	0,25	0,57	0,24

Fonte: Comissão

(42) Do mesmo modo, por carta de 30 de Outubro de 2002, a Comissão solicitou à Bélgica que lhe fornecesse todas as informações e argumentos que possam justificar a taxa de 0,05 euros para os navios de mais de 40 000 NT, atendendo a que as taxas anteriormente aceites pela Comissão para os regimes de tributação fixa recentes nos outros Estados-Membros variam de 0,20 a 0,25 euros para as maiores arqueações.

(43) Por carta de 5 de Dezembro de 2002, as autoridades belgas forneceram os elementos seguintes para justificar a introdução de uma taxa específica para navios com mais de 40 000 toneladas. De acordo com os valores fornecidos pelas autoridades belgas, o número total de navios com mais de 40 000 NT no mundo era de, em Novembro de 2002, 1 257 unidades, para uma frota mundial de 28 155 unidades. Embora estes navios representem apenas 4,5 % da frota mundial em número de unidades, correspondem a 34,17 % do porte bruto desta última ⁽¹⁸⁾.

(44) Só 143 desses navios, isto é, 0,5 % da frota mundial em unidades e 3,5 % em capacidade, estão registados num Estado-Membro, como se pode ver pelo quadro seguinte fornecido pelas autoridades belgas.

⁽¹⁵⁾ Carta SG(98) D/1660. Processo NN 98/97.

⁽¹⁶⁾ Carta SG(99) D/4583. Processo NN 35/99.

⁽¹⁷⁾ Carta SG(2000) D/105460. Processo NN 142/2000.

⁽¹⁸⁾ 253 430 610 NT das 741 600 000 NT da frota mundial.

Quadro 2

Número de navios com mais de 40 000 NT nos Estados-Membros

País	Número de navios	Observações
Grécia	108	numa frota grega de 3 261 navios, dos quais 2 476 (75 %) arvoram pavilhão estrangeiro segundo a CNUCED (36 navios > 60 000 NT dos quais 17 > 100 000 NT)
Espanha	7	6 petroleiros < 48 933 NT + 1 petroleiro de 60 120 NT
Itália	6	2 petroleiros de 45 740 NT + 4 graneleiros ou minerais < 47 584 NT + 1 graneleiro de 56 579 NT
Reino Unido	6	4 porta-contentores < 48 880 NT + 1 petroleiro de 41 316 NT + 1 petroleiro de 105 889 NT
França	4	1 graneleiro de 56 709 NT + 2 petroleiros < 100 000 NT + 1 petroleiro de 108 708 NT
Alemanha	4	4 porta-contentores < 42 233 NT
Países Baixos	4	2 porta-contentores de 46 660 NT + 2 porta-contentores de 48 880 NT
Luxemburgo	3	3 petroleiros entre 84 545 NT e 95 323 NT
Portugal	1	1 graneleiro de 49 344 NT

Fonte: Autoridades belgas.

- (45) De acordo com as autoridades belgas, os valores *supra* mostram que, embora os outros regimes de tributação fixa tenham uma taxa degressiva com base na arqueação dos navios, não têm suficientemente em conta os navios de grande dimensão. Os navios tanque (53 % dos navios com mais de 40 000 NT) e os graneleiros (41,7 % dos navios com mais de 40 000 NT) ocupam um lugar importante na frota dos armadores belgas. Em apoio destes dados, as autoridades belgas afirmam que os maiores navios de proprietários belgas continuarão a arvorar pavilhões de conveniência caso não seja introduzida uma taxa atractiva para navios com mais de 40 000 NT.
- (46) Na sua decisão de 19 de Março de 2003, a Comissão expressou, no entanto, o receio de que a introdução de uma taxa tão baixa incentive certos armadores não belgas a transferir os seus navios de um registo comunitário para um registo belga. A Comissão considera, na realidade, que a taxa em causa pode criar assim distorções da concorrência dentro da Comunidade. Por este motivo, a Comissão deu início ao procedimento formal de investigação relativamente à introdução de uma taxa de 0,05 euros por fracção de 100 NT aplicável aos navios com mais de 40 000 NT.
- 2.4.1.2. Actividades conexas sem ligação directa com a actividade de transporte
- (47) A Comissão até agora não aceitou que os regimes de tributação fixa com base na arqueação abranjam actividades sem uma ligação directa com o transporte marítimo. Ora,
- por carta de 5 de Dezembro de 2002, as autoridades belgas apresentaram uma lista de actividades elegíveis cuja ligação directa com a actividade de transporte era, em muitos casos, seriamente posta em causa pela Comissão, a saber:
- as actividades conexas e temporárias que a empresa efectua para utilizar plenamente o pessoal e os activos afectados à função principal da empresa, na medida em que essas actividades são mínimas comparativamente à actividade principal,
 - a venda de produtos não destinados a serem consumidos a bordo, como os artigos de luxo e a prestação de serviços sem ligação directa com o transporte marítimo, designadamente as apostas, os jogos de mesa e os casinos, bem como excursões para passageiros,
 - a publicidade e a comercialização,
 - os rendimentos do investimento a curto prazo do capital de exploração, excluindo, no entanto, os rendimentos de imobilizações financeiras,
 - a actividade de «shipbrokerage» por conta dos seus próprios navios,
 - a alienação dos activos de exploração, como o imobiliário utilizado para a gestão e os meios de exploração utilizados para carregar e descarregar os navios explorados.

(48) A Comissão considerou, com efeito, que tais actividades conexas não estão directamente ligadas ao transporte marítimo e não contribuem directamente para a prestação de um serviço de transporte.

(49) No caso em apreço, a Comissão exprimiu, por conseguinte, na sua decisão de 19 de Março de 2003, dúvidas quanto à compatibilidade com o mercado comum do alargamento do regime de tributação fixa às actividades acima referidas.

2.4.1.3. Dedução do imposto fixo de perdas provenientes de outras divisões não sujeitas ao regime de tributação fixa

(50) Segundo as informações de que a Comissão dispõe actualmente, os regimes de tributação fixa aprovados pela Comissão nos outros Estados-Membros não introduziram mecanismos semelhantes ao previsto pelo n.º 1 do artigo 120º da lei-programa ⁽¹⁹⁾. Esta disposição prevê, efectivamente, a possibilidade, para as empresas que exerçam simultaneamente actividade elegíveis e não elegíveis, de deduzir do imposto determinado forfetariamente com base na arqueação as perdas de outras das suas divisões, na medida em que essas perdas não tivessem podido ser deduzidas dos lucros de qualquer outra divisão durante o exercício contabilístico em causa.

(51) A Comissão considerou que esta regra era contrária ao princípio geral de que as actividades elegíveis deveriam ser estritamente separadas das actividades não elegíveis para a determinação da tributação, princípio observado nos outros regimes de tributação fixa já aprovados.

(52) Por conseguinte, a Comissão exprimiu as suas dúvidas quanto à vantagem que seria assim concedida às empresas marítimas sujeitas ao imposto belga e procurou obter o parecer dos outros Estados-Membros e de qualquer outra parte interessada sobre as consequências eventuais desta disposição em matéria de concorrência. Por este motivo, a Comissão deu igualmente início ao procedimento formal de investigação relativamente às disposições do n.º 1 do artigo 120º da lei-programa.

2.4.1.4. Deduções para os navios mais recentes

(53) Nenhum dos regimes de tributação fixa anteriormente aprovados pela Comissão prevê uma redução em função da idade do navio para determinar a base tributável.

(54) Na sua decisão de 19 de Março de 2003, a Comissão considerou a questão de determinar se esta vantagem suplementar constituía realmente um incentivo para favorecer o registo sob pavilhão belga dos navios mais recentes, já que estes são, em geral, mais susceptíveis de satisfazer as condições de segurança impostas pelo pavilhão belga do que os navios mais antigos. A Comissão observa que é, na realidade, mais provável que os navios mais antigos sejam registados sob pavilhões de conveniência. Acresce que essa disposição levaria a uma tributação fixa claramente mais baixa para os navios com menos de 10 anos do que seria o caso para estes navios noutros Estados-Membros que tivessem introduzido o regime de tributação fixa aprovado pela Comissão.

(55) Dado o exposto, a Comissão deu início ao procedimento formal de investigação relativamente às reduções previstas pelo n.º 2 do artigo 119º da lei-programa para os navios com menos de 10 anos.

2.4.2. Medidas fora do regime de tributação fixa a favor dos armadores

2.4.2.1. Amortização acelerada dos navios não utilizados para o transporte marítimo

(56) O regime de amortização acelerada não prevê ligações às actividades elegíveis, contrariamente às exigências das orientações comunitárias. Por conseguinte, na decisão de 19 de Março de 2003, a Comissão exprimiu as suas dúvidas quanto à compatibilidade deste regime de amortização no que se refere à sua aplicação a navios que não os destinados ao transporte marítimo e os que efectuem actividades elegíveis.

2.4.2.2. Redução do emolumento de registo aplicável à constituição de hipotecas sobre os navios

(57) A redução do pagamento do emolumento de registo aplicável à constituição de hipotecas só se aplica às hipotecas sobre navios, quer estes se destinem à navegação marítima, quer à navegação interior, e não a hipotecas sobre outros tipos de investimentos, como bens imobiliários. A Comissão considerou, em primeira análise, que esta redução parecia ser selectiva, na medida em que apenas incide numa parte dos tipos de activos que podem ser objecto de hipoteca e favorece, mesmo a um nível reduzido, as actividades para as quais são utilizados navios. A Comissão exprimiu, portanto, dúvidas quanto à questão de saber se uma tal redução constituiu um auxílio estatal ou uma medida geral.

(58) Se se verificasse que a medida constitui um auxílio na acepção do Tratado, a Comissão teria grandes dúvidas quanto à sua compatibilidade com o mercado comum, uma vez que esta medida não só contribuiria para o conjunto das actividades marítimas, incluindo as que não se enquadram no transporte marítimo, mas também para as actividades ligadas à navegação interior, sujeitas não às orientações comunitárias acima referidas, mas sim ao Regulamento (CE) n.º 1107/70 do Conselho, de 4 de Junho de 1970,

⁽¹⁹⁾ «Artigo 120º

§ 1. Podem ser deduzidas dos benefícios determinados de forma fixa durante um período fiscal em conformidade com o artigo 119º as perdas profissionais verificadas durante o mesmo período fiscal por uma outra divisão da sociedade, desde que, e na medida em que, essas perdas profissionais não tenham podido ser deduzidas dos benefícios de qualquer outra divisão da empresa.»

relativo aos auxílios concedidos no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável ⁽²⁰⁾. Este regulamento não autoriza a concessão daquele tipo de auxílios.

- (59) Por conseguinte, na sua decisão de 19 de Março de 2003, a Comissão exprimiu dúvidas quanto à compatibilidade com o mercado comum da redução dos emolumentos de registo para navios que não os destinados às actividades de transporte marítimo.

2.4.2.3. Regime de tributação fixa aplicável aos gestores de navios por conta de terceiros

- (60) Em primeiro lugar, no que se refere ao regime aplicável aos gestores por conta de terceiros, a Comissão observou, na decisão de 19 de Março de 2003, que a sua actividade não podia ser equiparada a uma actividade de transporte marítimo, pelo menos atendendo à forma como a profissão é organizada na Bélgica. Só são abrangidas pelas orientações comunitárias as empresas de transporte marítimo ⁽²¹⁾. A Bélgica seria, aparentemente, o primeiro Estado-Membro a pretender aplicar um regime de tributação fixa a subcontratantes de empresas de transporte marítimo.

- (61) Em segundo lugar, a Comissão observou que o mesmo navio pode dar direito ao regime de tributação fixa ao seu proprietário e, concomitantemente, ao seu gestor, devendo ser lembrado que o gestor beneficia de taxas dez vezes inferiores às aplicáveis ao proprietário para a determinação forfetária da base tributável.

- (62) Em terceiro lugar, a Bélgica não forneceu elementos que permitam demonstrar que o regime aplicável aos gestores por conta de terceiros favoreceria a competitividade da frota que arvora pavilhão comunitário. Em especial, não ficou provado que esse regime permite indirectamente favorecer os armadores belgas mediante uma diminuição dos preços dos serviços que os gestores efectuam por conta dos primeiros.

- (63) Em quarto lugar, mesmo que o gestor se encontre na Bélgica e, por conseguinte, as suas actividades sejam realizadas a partir do território belga, não é certo que todas as actividades em terra ligadas à gestão dos navios sejam efectuadas a partir do território da Comunidade. Na realidade, uma parte desses serviços, como a gestão comercial e estratégica, que não são efectuados por gestores por conta de terceiros, poderiam sê-lo a partir de um país terceiro.

⁽²⁰⁾ JO L 130 de 15.6.1970, p.1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 543/97 (JO L 84 de 26.3.1997, p. 6).

⁽²¹⁾ Na secção 3.1 intitulada «tratamento fiscal das empresas marítimas», as orientações comunitárias referem-se a regimes fiscais a favor das «empresas marítimas» e dos «armadores».

- (64) Em quinto lugar, antes de ser dado início ao procedimento, a Bélgica não tinha fornecido elementos económicos que permitissem justificar o facto de a base tributável para os gestores de navios por conta de terceiros ser dez vezes inferior à aplicável aos armadores.

- (65) Por último, a Comissão não sabe se os gestores por conta de terceiros trabalham exclusivamente para armadores belgas ou comunitários. Efectivamente, o regime proposto exige apenas que três quartos dos navios geridos sejam registados no registo belga. Se os gestores têm a possibilidade de oferecer os seus serviços a armadores não sujeitos a tributação na Comunidade, no limite de um quarto da sua frota sob gestão, tal pode constituir uma vantagem económica passível de ser concedida a intervenientes não comunitários do sector do transporte marítimo.

- (66) Por todas estas razões, a Comissão exprimiu, na sua decisão de 19 de Março de 2003, dúvidas quanto à compatibilidade do regime aplicável aos gestores de navios por conta de terceiros ⁽²²⁾.

⁽²²⁾ «Artigo 124º

§ 1. A pedido do contribuinte, os benefícios tributáveis provenientes da gestão de navios por conta de terceiros são, em derrogação ao artigos 183º, 185º, 189º a 207º, n.º 1 do artigo 233º, e 235º a 240º do código dos impostos sobre os rendimentos de 1992, determinados de forma fixa com base na arqueação dos navios cobertos pela gestão.

§ 2. O pedido referido no n.º 1 é apresentado pelo contribuinte à administração fiscal, que tomará uma decisão no prazo de três meses a contar da data de recepção do pedido. Este prazo pode ser prorrogado de comum acordo entre o contribuinte e a administração fiscal. A administração pronuncia-se sobre um pedido através de uma decisão susceptível de recurso.

§ 3. Em caso de aceitação do pedido referido no n.º 1, o regime de determinação dos benefícios provenientes da navegação marítima em função da arqueação, em conformidade com o presente artigo, produz efeitos a partir do período fiscal seguinte àquele em que o pedido é apresentado. O contribuinte pode renunciar ao regime acima referido o mais tardar três meses antes do termo do período fiscal que é encerrado durante o décimo ano civil, ou um múltiplo deste último, após aquele em que o pedido tenha sido apresentado.

§ 4. Por navio, por dia e por 1 000 NT, os benefícios do período fiscal provenientes da gestão de navios por conta de terceiros são determinados de acordo com os montantes especificados no quadro *infra*:

1,00 euro para a fracção até 1 000 toneladas líquidas,
0,60 euro para a fracção entre 1 000 NT e 10 000 NT,
0,40 euro para a fracção entre 1 000 NT e 20 000 NT,
0,20 euro para a fracção entre 20 000 NT e 40 000 NT,
0,05 euro para a fracção acima de 40 000 NT.

§ 5. A parte eventualmente não imputada das perdas provenientes da gestão de navios por conta de terceiros, que subsista no momento em que são pela primeira vez determinados em função da arqueação os benefícios pode ser novamente deduzida dos benefícios após o termo do período em que estes foram dessa forma determinados.

§ 6. O regime previsto no presente artigo é reservado aos contribuintes que assegurem a gestão de navios por conta de terceiros, desde que, pelo menos, 75 % do número de navios geridos por terceiros se encontrem inscritos no registo belga dos navios. As empresas que desejem recorrer ao regime referido no presente artigo não podem exercer qualquer outra actividade que não a gestão de navios.»

3. OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

3.1. Observações da *Union Royale des Armateurs Belges*

- (67) Por carta de 26 de Agosto de 2003, a *Royale des Armateurs Belges* (a seguir designada *Union Royale*), associação sem fins lucrativos dos armadores da Bélgica, transmitiu à Comissão os seus comentários sobre o conjunto dos pontos objecto do procedimento formal da investigação.
- (68) Em primeiro lugar, a *Union Royale* realçou que a baixa taxa aplicável à fracção acima de 40 000 NT tem por objectivo fazer regressar ao pavilhão comunitário navios que excedam essa arqueação, lembrando que estes últimos representam, em número, apenas 4,5 % da frota mundial (1 257 unidades num número total à escala mundial de 28 155 unidades), mas, em contrapartida, 34,17 % da capacidade de porte mundial (253 430 610, num total de 741 600 000 toneladas de porte).
- (69) No respeitante ao abatimento em relação aos navios recentes (50 % no caso dos navios com menos de 5 anos e 25 % no caso dos navios com idade compreendida entre 5 e 10 anos), a *Union Royale* sublinha que essa medida tem por fim, em primeiro lugar, promover as frotas jovens que possuem navios mais seguros e mais compatíveis com o ambiente. A *Union Royale* assinala que esses abatimentos podem, também, contribuir para a manutenção de empregos atraentes e de qualidade no sector marítimo e em terra, bem como para a conservação do *know-how* marítimo na Europa.
- (70) Quanto à possibilidade, para uma empresa marítima, de deduzir do imposto fixo as perdas incorridas pelas suas outras divisões, a *Union Royale* argumenta que proibir essa possibilidade levaria a uma discriminação entre empresas belgas, já que as empresas que não possuem uma divisão marítima podem compensar as perdas do ano incorridas em certas divisões com os lucros de outras divisões, ao passo que tais perdas não podem ser deduzidas dos lucros determinados com base na arqueação.
- (71) Quanto à lista das actividades conexas em relação às quais a Comissão manifestou dúvidas, a *Union Royale* assinala que o Governo belga se inspirou dos comentários da OCDE e dos regimes fiscais baseados na arqueação dos Países Baixos e do Reino Unido. Sublinha, nomeadamente, que as actividades de *shipbrokerage* efectuadas pelos próprios navios da empresa são inteiramente coerentes com o espírito das orientações comunitárias.
- (72) Quanto ao regime de amortização acelerada para os navios, a *Union Royale* realça que foi, *de facto*, a própria *Union royale* que pediu ao Governo belga a confirmação, por via legislativa, de um regime fiscal que, acrescenta, já existia antes da entrada em vigor do Tratado, com o objectivo de reforçar a segurança jurídica do referido regime.

(73) Quanto à redução dos emolumentos de registo aplicáveis à constituição de hipotecas sobre navios que não os destinados à actividade de transporte marítimo, a *Union Royale* assinala que tal imposto não existe na maior parte dos Estados-Membros. Não aceitar essa redução colocaria, segundo a mesma entidade, os proprietários de navios belgas numa posição de concorrência desvantajosa. A *Union Royale* sublinha ainda que a medida contribuirá para melhorar a posição concorrencial do sector da navegação fluvial.

(74) Quanto à actividade de gestão de navios por conta de terceiros, a *Union Royale* sublinha que o regime proposto exige que, pelo menos, 75 % dos navios em causa se encontrem sob pavilhão belga. Assinala, igualmente, que é normal que os gestores tenham direito a uma tributação fixa diferente da aplicável aos armadores, uma vez que os primeiros não exercem a mesma profissão e não correm os mesmos riscos que os armadores.

3.2. Observações da *Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe*

- (75) Por carta de 3 de Julho de 2003, a Federação das empresas portuárias alemãs (*Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe*) transmitiu as suas observações à Comissão. A Federação considera que os auxílios ao transporte marítimo não devem conduzir a distorções da concorrência intracomunitárias no sector do reboque. Sublinha que a competitividade nos vários portos na Europa depende, em grande parte, dos custos de reboque. Afirma ainda que o fomento da concorrência entre as empresas de reboque no mesmo porto e entre portos é desejável, já que contribui para manter a competitividade dos diferentes portos. Contudo, por mais desejável que seja, essa concorrência deve ter lugar em condições equiparáveis.
- (76) A Federação lamenta que o regime de tributação fixa se aplique às empresas belgas de reboque. De uma forma geral, considera que os regimes de redução dos encargos salariais a favor de empresas de reboque não são compatíveis com as orientações comunitárias. Por último, a Federação solicita que todos os regimes de auxílio a favor do sector do reboque sejam declarados incompatíveis com o mercado comum.

3.3. Observações da *Handelskammer Hamburg*

- (77) Por carta de 18 de Julho de 2003, a Câmara de Comércio de Hamburgo (*Handelskammer Hamburg*) transmitiu à Comissão as suas observações na qualidade de representante da economia de Hamburgo e das empresas desta região.

(78) A Câmara de Comércio exprime o seu receio de que o regime belga de tributação fixa com base na arqueação fal-seie a concorrência não só entre as empresas de reboque, como também entre os portos da Europa do Norte. Na sua opinião, as orientações comunitárias não devem aplicar-se às actividades de navegação nas águas interiores, nem às actividades dentro e à volta dos portos marítimos. Por este motivo, solicita que o procedimento formal de investigação seja alargado à aplicação do regime no sector do reboque.

3.4. Observações da *Bugsier*

(79) Por carta de 2 de Junho de 2003, a empresa *Bugsier Rederei- und Bergungs- Gesellschaft mbH* transmitiu à Comissão as suas observações na qualidade de parte interessada, solicitando que todas as suas cartas enviadas à Comissão entre 2000 e 2003 fossem tomadas em consideração. Em especial, esta empresa estima que as condições previstas na lei-programa para o reboque, nomeadamente o critério «no mar com um certificado de registo», não são suficientes para evitar, dentro da Comunidade, uma concorrência desleal no sector da rebocagem portuária, e solicita à Comissão que alargue o procedimento formal de investigação também a este aspecto da lei-programa.

4. OBSERVAÇÕES DA BÉLGICA

(80) Nos termos do n.º 2 do artigo 6º do Regulamento (CE) n.º 659/1999, a Comissão enviou, para comentários, às autoridades belgas os seguintes documentos:

- as observações do *Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe* por carta de 7 de Agosto de 2003,
- as observações da *Handelskammer Hamburg* por carta de 7 de Agosto de 2003,
- as observações da *Bugsier Rederei- und Bergungs- Gesellschaft mbH* por carta de 7 de Agosto de 2003,
- as observações da *Union Royale des Armateurs Belges* por carta de 17 de Setembro de 2003.

(81) A Comissão não recebeu das autoridades belgas comentários sobre as observações transmitidas.

(82) Por carta de 7 de Maio de 2003, as autoridades belgas transmitiram à Comissão os seus comentários sobre a decisão da Comissão de 19 de Março de 2003 de dar início ao procedimento formal de investigação em relação a certos aspectos das medidas fiscais previstas a favor do transporte marítimo.

4.1. Regime de tributação fixa a favor dos armadores

4.1.1. Taxa baixa acima das 40 000 NT para o regime de tributação fixa ⁽²³⁾

(83) Na sua decisão de 19 de Março de 2003, a Comissão colocou a questão de saber se a introdução de uma taxa de 0,05 euro por fracção de 100 NT acima das 40 000 NT não poderia, apesar de não proibida pelas orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos ⁽²⁴⁾, provocar uma distorção da concorrência dentro da Comunidade. Efectivamente, nenhum dos regimes de tributação fixa anteriormente aprovados pela Comissão previu medidas tão favoráveis para os navios com mais de 40 000 NT. Por outro lado, a Comissão esforçou-se por manter as taxas fiscais dos vários regimes anteriormente aprovados dentro de intervalos relativamente estreitos, com ilustrado no quadro 1, para garantir um elevado nível de convergência dos diferentes regimes de tributação na Comunidade.

(84) A Bélgica sublinha que essa taxa não é, enquanto tal, contrária às orientações comunitárias. As autoridades belgas referem, igualmente, que o objectivo desta medida não é provocar a distorção da concorrência intracomunitária, mas sim promover o regresso ao pavilhão belga dos navios sob controlo belga com mais de 40 000 NT.

(85) As autoridades belgas lembram que os navios com mais de 40 000 NT representam apenas 4,5 % da frota mundial, isto é, 1 257 unidades. Desses navios, só 143 estão registados na Comunidade, ou seja, 11,38 %. A maior parte destes últimos (108 navios, ou 75,52 % da frota «europeia» com mais de 40 000 NT) estão registados na Grécia. Atendendo ao pequeno número de navios em causa, as autoridades belgas supõem que os outros Estados-Membros não apresentaram, até ao momento, medidas específicas para estes navios.

(86) Todavia, a Bélgica quis fazer regressar ao seu pavilhão os navios de grande capacidade, concedendo uma taxa adaptada, nomeadamente, às suas especificidades. As autoridades belgas assinalam que os encargos fiscais, mesmo após a introdução do regime de tributação fixa previsto pela Bélgica, são ainda 2 ou 2,5 vezes mais elevados do que os impostos cobrados em países terceiros com pavilhões de conveniência ou em países como Malta e Chipre. Em relação a estes dois últimos países, as autoridades belgas afirmam que, muito mais do que a introdução na Bélgica de uma taxa específica adaptada aos navios de grande arqueação, será a sua adesão à União Europeia que criará distorções de concorrência.

⁽²³⁾ N.º 1 do artigo 119º da lei-programa.

⁽²⁴⁾ Versão anterior (JO C 205 de 5.7.1997, p. 5).

- (87) Segundo as autoridades belgas, o facto de os outros Estados-Membros não terem mostrado um interesse específico pelos navios de grande capacidade, provavelmente devido ao número reduzido ou à inexistência desses navios nesses mesmos Estados-Membros, não deve impedir a Bélgica de desenvolver outra política neste domínio.
- (88) Por último, as autoridades belgas referem as orientações comunitárias que, no segundo parágrafo do ponto 3.1, prevêem que «a criação de condições que permitam uma concorrência mais leal com os pavilhões de conveniência parece ser o melhor caminho a seguir».
- 4.1.2. *Cobertura pelo regime de tributação fixa dos lucros de certas actividades sem ligação directa com a actividade de transporte*
- (89) Ao estabelecer a lista das actividades elegíveis incluídas na resposta que enviou à Comissão em 5 de Dezembro de 2002, a Bélgica tinha-se inspirado nos seguintes elementos:
- o comentário da OCDE relativo ao modelo de convenção fiscal sobre o rendimento e a fortuna: em especial, o comentário relativo ao artigo 8º — «navegação marítima e aérea»,
 - os regimes fiscais sobre a arqueação instaurados pelos Países Baixos e pelo Reino Unido, aprovados pela Comissão por decisões de 20 de Março de 1996 e 2 de Agosto de 2000.
- (90) Dado que a lista das actividades elegíveis se inspirou em certos regimes existentes, as autoridades belgas estimam que a Comissão deveria conceder-lhes o mesmo tratamento que o dado aos outros Estados-Membros.
- (91) Mais precisamente, as autoridades belgas informam que, em relação às actividades conexas e temporárias que a empresa efectua a fim de utilizar plenamente o pessoal e os activos afectados à função principal da empresa, e na medida em que estas actividades sejam mínimas comparativamente a essa função principal, o texto se inspirou no regime de tributação fixa com base na arqueação do Reino Unido ⁽²⁵⁾.
- (92) No que se refere à venda de produtos não destinados a serem consumidos a bordo, como os artigos de luxo, e à prestação de serviços sem relação directa com o transporte marítimo, designadamente as apostas, os jogos de mesa e os casinos, bem como as excursões para os passageiros, as autoridades belgas afirmam que a descrição da medida teve, igualmente, por modelo o regime de tributação fixa com base na arqueação do Reino Unido.
- (93) Quanto à publicidade e à comercialização, as autoridades belgas realçam que os pontos 7 e 8 do comentário relativo ao modelo de convenção fiscal da OCDE incluem entre as actividades complementares ligadas à exploração directa de navios a publicidade e a propaganda comercial ⁽²⁶⁾.
- (94) No que se refere aos rendimentos decorrentes do investimento a curto prazo do capital de exploração, à actividade de «shipbrokerage» ⁽²⁷⁾ por conta dos seus próprios navios e à alienação dos activos de exploração, como o imobiliário utilizado para a gestão e os meios de exploração para carregar e descarregar os navios explorados, as autoridades belgas basearam a sua argumentação na exposição de motivos ⁽²⁸⁾ relativa ao regime de tributação fixa com base na arqueação ⁽²⁹⁾ neerlandês.
- 4.1.3. *Disposições que permitem que as perdas das outras divisões que não poderiam ser deduzidas dos lucros de quaisquer outras divisões da empresa possam ser deduzidas do imposto fixo com base na arqueação*
- (95) O direito fiscal belga em matéria de imposto sobre as sociedades estabelece que estas são tributáveis sobre o montante total dos lucros. Isto significa que os lucros e as perdas no mesmo exercício fiscal podem ser compensados entre todas as divisões e/ou estabelecimentos da sociedade.

⁽²⁶⁾ «7. As empresas de navegação marítima [...] efectuam muitas vezes actividades complementares, mais ou menos estreitamente ligadas à exploração directa dos navios [...]. Embora esteja fora de questão enumerar aqui todas as actividades auxiliares susceptíveis de serem cobertas pela disposição, é, no entanto, útil fornecer alguns exemplos.

8. A disposição aplica-se, nomeadamente, às seguintes actividades: [...]
c) Publicidade e propaganda comercial; [...]

⁽²⁷⁾ Igualmente designada «cargadoo» em neerlandês.

⁽²⁸⁾ *Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 1995-1996*, 24 482, nr.3. Tradução não oficial feita pela administração belga do excerto da exposição de motivos neerlandesa: «Para aplicação deste artigo, os benefícios provenientes da navegação marítima incluem os benefícios obtidos a partir de actividades com uma ligação directa à exploração dos navios acima referidos. São incluídas nestas actividades a carga e descarga pelo armador por sua própria conta, bem como as actividades de «shipbrokerage» exercidas por sua própria conta. As referidas actividades com uma relação directa só são abrangidas pelo regime se forem exercidas em proveito dos navios explorados pelo contribuinte. Considera-se, igualmente, como uma actividade com uma relação directa a alienação de bens, desde que tais bens sejam utilizados aquando da exploração pelo contribuinte. Isto diz respeito não só aos navios explorados pelo contribuinte, como também, por exemplo, aos imóveis onde tem lugar a gestão e onde se encontram os activos da empresa utilizados para a carga e descarga dos navios.»

⁽²⁹⁾ Decisão da Comissão de 20 de Março de 1996, processo N 738/95.

⁽²⁵⁾ Decisão da Comissão de 2 de Agosto de 2000, processo N 790/99.

(96) As autoridades belgas lembram que o regime de tributação fixa determina não o imposto fixo com base na arqueação, mas os lucros tributáveis obtidos com a navegação marítima.

(97) Por outro lado, as autoridades belgas consideram que a posição adoptada pela Comissão levaria a uma discriminação entre sociedades belgas, atendendo a que as sociedades que não têm uma divisão marítima podem compensar as perdas anuais incorridas em certas divisões com os benefícios de outras divisões, enquanto tais perdas não podem ser deduzidas dos lucros determinados com base na arqueação.

4.1.4. *Abatimento de 50 % para os navios com menos de 5 anos e de 25 % para os navios com entre 5 e 10 anos*

(98) As autoridades belgas realçam que as orientações comunitárias não estabelecem qualquer regra relativamente às taxas aplicáveis que os Estados-Membros estão autorizados a introduzir nos regimes de tributação fixa, nem à possibilidade de introduzir incentivos para os navios mais recentes. O facto de os outros regimes anteriormente aprovados não preverem uma tal redução não pode, segundo as autoridades belgas, impedir a Bélgica de introduzir um incentivo desse tipo.

(99) Na sua decisão de 19 de Março de 2003, a Comissão afirma saber por experiência que existe uma grande tendência para registar os navios mais velhos como pavilhões de conveniência. As autoridades belgas afirmam que estes argumentos são contrários à realidade e desprovidos de fundamento e remetem para um excerto do relatório «Review of Maritime Transport», de 2002 ⁽³⁰⁾ que anexaram à carta de 7 de Maio de 2003.

4.2. **Medidas fiscais fora do regime de tributação fixa para os armadores**

4.2.1. *Regime de amortização acelerada*

(100) De acordo com as autoridades belgas, o regime de amortização acelerada foi instaurado em 1951 e foi já objecto de várias alterações, a última das quais em 1996. Assim, este regime é anterior à assinatura do Tratado. Foi transposto num texto legislativo, através da lei-programa de 2 de Agosto de 2002, para aumentar a sua segurança jurídica.

(101) As autoridades belgas forneceram à Comissão provas de que o regime existia antes da entrada em vigor do Tratado em 1 de Janeiro de 1958. Com efeito, as autoridades belgas apresentaram, em anexo à carta de 7 de Maio de 2003, uma instrução interna do Ministério das Finanças datada de 24 de Agosto de 1951 que fixa as normas de execução do regime de amortização específico para os navios, bem como uma carta do Ministério das Finanças à associação geral de armadores, datada de 13 de Janeiro de 1967, que indica que o referido regime continuava a ser aplicável.

4.2.2. *Redução dos pagamentos dos emolumentos de registo aplicáveis à constituição de hipotecas sobre navios não destinados ao transporte marítimo*

(102) Em geral, os incentivos fiscais podem ser aceites desde que se limitem às actividades de transporte marítimo. As autoridades belgas consideram que a redução dos emolumentos de registo para os navios de transporte marítimo é compatível com a secção 3.1 das orientações comunitárias se se verificar que esta medida constitui um auxílio na aceção do Tratado.

(103) As autoridades belgas indicaram que a principal razão da introdução desta medida foi a ausência de imposições semelhantes para o registo de hipotecas sobre navios nos Países Baixos e no Grão-Ducado do Luxemburgo. Segundo estas autoridades, a ausência de uma imposição deste tipo em dois dos países limítrofes da Bélgica colocaria a frota belga numa situação desfavorável em termos de competitividade.

4.2.3. *Regime aplicável aos gestores por conta de terceiros ⁽³¹⁾*

(104) Em resposta às observações expressas pela Comissão na decisão de 19 de Março de 2003, as autoridades belgas indicam, referindo a exposição de motivos que acompanha o projecto de lei-programa, que o regime de tributação fixa foi instaurado para tornar mais competitiva a gestão técnica dos navios e para disponibilizar tripulações com base num contrato de gestão. Segundo as autoridades belgas, existe, para estas actividades, um vasto mercado no qual a parte representada pela Bélgica até ao momento é extremamente reduzida.

(105) De acordo com as autoridades belgas, as orientações comunitárias mencionam explicitamente a deslocação das actividades conexas (como a gestão dos navios) para países terceiros (ponto 1.2, quinto parágrafo), o que conduz a perdas de postos de trabalho ainda mais acentuadas, a bordo dos navios e em terra. A lei-programa prevê que, pelo menos, 75 % dos navios geridos sejam inscritos no registo belga dos navios. As autoridades belgas assinalam

⁽³⁰⁾ Relatório do secretariado da CNUCED UNCTAD/RMT/2002 UNITED NATIONS PUBLICATION Sales n.º E.02.II.D.23 ISBN 92-1-112571-5 ISSN 0566-7682.

⁽³¹⁾ Artigo 124º da lei-programa.

que uma tal condição não existe para o regime de tributação fixa a favor das empresas de transporte marítimo. Para poder beneficiar deste regime, os gestores não podem exercer outras actividades além da gestão de navios.

- (106) Por outro lado, as autoridades belgas reconhecem que o mesmo navio pode ser tomado em consideração duas vezes para a determinação do imposto fixo: uma vez no nome do armador e uma outra no nome do gestor. Como se trata de entidades jurídicas diferentes, que exercem actividades diferentes, as autoridades belgas consideram normal que, neste caso, o rendimento seja determinado e tributável separadamente. Segundo as mesmas autoridades, o facto de aplicar taxas diferentes é justificado dado que diferentes actividades dão direito a diferentes remunerações.

5. APRECIACÃO DO AUXÍLIO

5.1. Existência de auxílio na aceção do Tratado CE

- (107) Nos termos do n.º 1 do artigo 87º do Tratado, são incompatíveis com o mercado comum, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.
- (108) Através da tributação fixa com base na arqueação, as autoridades belgas pretendem conceder vantagens a certas empresas, mediante recursos estatais. Estas subvenções ameaçam falsear a concorrência e seriam susceptíveis de afectar as trocas entre os Estados-Membros. Pelas razões acima expostas, as diferentes medidas em causa que são objecto do procedimento formal de investigação constituem auxílios estatais na aceção do n.º 1 do artigo 87º do Tratado.
- (109) O regime de amortização acelerada de navios, que oferece regras de amortização ainda mais generosas do que as previstas nos artigos 61º a 64º do código belga dos impostos sobre os rendimentos de 1992, é específico na medida em que se limita a uma categoria limitada de activos. A medida constitui efectivamente um auxílio estatal na aceção do n.º 1 do artigo 87º do Tratado.
- (110) Em seguida, há que verificar se o emolumento de registo aplicável à constituição de hipotecas sobre navios e embarcações constitui um auxílio. As autoridades belgas não forneceram elementos destinados a demonstrar que este emolumento de registo constitui um caso único na Comunidade e que nenhum dos outros Estados-Membros dispõe de um imposto equivalente aplicável ao registo de uma hipoteca sobre um navio.
- (111) Por outro lado, a Comissão observa que este emolumento de registo é pago para as hipotecas efectuadas em relação a bens imóveis e que o regime em causa não se limita aos navios, independentemente do facto de estes serem utilizados para o transporte marítimo ou para a navegação interior. A Comissão assinala que, ao abrigo das regras que regem o regime fiscal para o registo de hipotecas, são aplicados emolumentos de registo proporcionais ao montante da hipoteca, independentemente do tipo de activos a que é aplicável a hipoteca.
- (112) A Comissão considera, por conseguinte, que a supressão ou a forte redução deste imposto em relação a apenas uma parte dos sectores de actividade em causa constitui um auxílio estatal na aceção do n.º 1 do artigo 87º do Tratado, uma vez que o regime continua a ser aplicado às outras actividades que podem ser afectadas pelo registo de hipotecas. Acresce que a medida se aplica a apenas uma categoria de activos, já que não beneficiam dessa redução outras classes de activos que não os navios. Consequentemente, esta medida não pode ser equiparada a uma medida geral.
- (113) Por último, o regime de tributação fixa a favor dos gestores por conta de terceiros é específico, da mesma forma que o relativo aos armadores. Constitui, por conseguinte, um auxílio na aceção do n.º 1 do artigo 87º do Tratado.
- (114) Por último, a Comissão lembra que o carácter de auxílio estatal na aceção do n.º 1 do artigo 87º do Tratado foi verificado na sua decisão de 19 de Março de 2003. É, aliás, de referir que as autoridades belgas não contestaram esta apreciação nos comentários que transmitiram sobre a referida decisão.
- (115) De uma forma geral, a Comissão considera que os auxílios sujeitos ao procedimento formal de investigação são ilegais, na medida em que já não existem obstáculos jurídicos ou administrativos à sua execução, na sequência da prorrogação do decreto real de 7 de Maio de 2003, apesar de não terem sido concedidos benefícios reais na prática. A Comissão lamenta que a Bélgica tenha executado estas medidas antes de obter a sua aprovação prévia.

5.2. Base jurídica

- (116) Por força do n.º 3, alínea c), do artigo 87º, os auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades ou regiões económicas, quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrarie o interesse comum, podem ser considerados compatíveis com o mercado comum. A Comissão considera que o n.º 3, alínea c), do artigo 87º é a base jurídica adequada aplicável ao caso em apreço.

(117) Os auxílios ao sector marítimo devem, nomeadamente, ser examinados à luz das orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos. Estas últimas definem os regimes de auxílios estatais que podem ser introduzidos em apoio dos interesses do sector comunitário do transporte marítimo na prossecução de objectivos gerais, designadamente:

- salvaguardar o emprego comunitário (quer a bordo quer em terra),
- melhorar a segurança,
- preservar o *know-how* marítimo na Comunidade e desenvolver competências marítimas.

(118) Dado que as medidas examinadas no âmbito do procedimento formal de investigação foram executadas, é necessário utilizar como base o texto em vigor aquando da entrada em vigor das diferentes medidas. Por conseguinte, em relação a todas as medidas examinadas, a Comissão utilizou as orientações comunitárias em vigor, a saber, as publicadas em 17 de Janeiro de 2004 ⁽³²⁾ para proceder à análise da compatibilidade das diferentes medidas fiscais previstas. Refira-se que as novas orientações não diferem significativamente das antigas no respeitante às medidas de auxílio relativas à fiscalidade de empresas ⁽³³⁾, salvo no caso do tratamento dos gestores de navios por conta de terceiros. Sempre que sectores que não o dos transportes marítimos pudessem ser afectados pelas medidas examinadas, a Comissão remeteu-se aos textos comunitários aplicáveis aos auxílios estatais nesses sectores.

5.3. Análise das medidas cobertas pelo regime de tributação fixa

(119) Em primeiro lugar, a Comissão tem conhecimento das observações das diferentes partes interessadas quanto à necessidade de alargar o procedimento formal de investigação à aplicação das medidas fiscais ao sector da dragagem. A Comissão lembra que este aspecto da lei-programa não pode ser objecto da presente decisão, dado que a decisão de dar início a um procedimento formal de investigação não incidia nele. A Comissão tinha, efectivamente, estimado, na decisão de dar início ao procedimento, que as condições previstas pela lei-programa eram suficientes

para afastar do benefício das vantagens fiscais qualquer actividade de reboque não abrangida pela definição de transporte marítimo. Esta apreciação foi posta em causa por diversas partes interessadas, apesar de estas não terem sido convidadas, na decisão de 19 de Março de 2003, a apresentar as suas observações sobre este aspecto da lei-programa. A Comissão tenciona abordar este aspecto da lei-programa numa outra decisão, com base num estudo mais aprofundado dos efeitos da lei-programa no sector do reboque na Bélgica.

(120) À luz das observações transmitidas pelas diferentes partes interessadas e dos comentários das autoridades belgas, a Comissão examinará em seguida os sete pontos em relação aos quais deu início, em 19 de Março de 2003, ao procedimento formal de investigação.

5.3.1. Taxas para navios com mais de 40 000 NT

(121) Em primeiro lugar, a Comissão assinala que as autoridades belgas assumiram o compromisso de não aplicar a taxa de 0,05 euros enquanto a Comissão não tomasse uma decisão acerca da sua compatibilidade com o mercado comum na sequência do procedimento formal de investigação. Por conseguinte, esta medida não foi executada.

(122) Por outro lado, a Comissão assinala que nenhum dos regimes de tributação fixa com base na arqueação anteriormente aprovados pela Comissão previu um tratamento específico para os navios muito grandes e que as orientações comunitárias deixam uma margem de apreciação quanto ao nível aceitável das taxas referentes ao regime de tributação fixa. Além disso, a Comissão não tem a experiência suficiente com estes regimes para saber se as taxas foram suficientemente atraentes para incitar os armadores a repatriar de um pavilhão de países terceiros para um pavilhão comunitário navios de grande arqueação, como os abrangidos pela taxa de 0,05 euros.

(123) A Comissão considera incompatível com o mercado comum o projecto das autoridades belgas de aplicar, igualmente, a taxa especial de 0,05 euros para navios com mais de 40 000 NT a navios que se encontrem já sob pavilhão de um dos Estados-Membros. O objectivo das orientações é, principalmente, o de reforçar a frota comunitária e, deste modo, criar, designadamente, emprego na Comunidade, bem como assegurar, *inter alia*, que os navios sejam sujeitos às regras comunitárias em matéria de segurança. É evidente que este objectivo já se encontra satisfeito se o navio arvorar pavilhão de um dos Estados-Membros.

(124) Além disso, convém evitar que os armadores tentem, contudo, beneficiar da taxa de 0,05 euros quando repatriam os seus navios de um pavilhão comunitário para o pavilhão belga, fazendo -os transitar temporariamente pelo pavilhão

⁽³²⁾ Ver nota de pé-de-página 4.

⁽³³⁾ Ver secção 3.1 das orientações comunitárias.

de um país terceiro. Assim, para garantir que a introdução da taxa de 0,05 euros não leve a uma nova mudança de pavilhão dentro da Comunidade, a Comissão considera necessário que os navios provenientes de registos de países terceiros sejam sujeitos à obrigação de, antes de serem repatriados para pavilhão belga, terem estado registados sob pavilhão não comunitário durante, no mínimo, cinco anos. Esta condição permitirá, efectivamente, atingir o objectivo, exposto nas orientações comunitárias, de transferir os navios controlados por armadores comunitários e registados sob pavilhão de países terceiros para os registos marítimos comunitários, afastando, simultaneamente, o risco de afectar o comércio intracomunitário.

- (125) Assim, a Comissão considera que a introdução de uma taxa de 0,05 euros por fracção de 100 NT acima das 40 000 NT, conforme previsto no n.º 1 do artigo 119º da lei-programa de 2 de Agosto de 2002, é compatível com o mercado comum desde que os navios em causa sejam novos ou tenham estados registados pelo menos durante os últimos cinco anos sob um pavilhão comunitário. Se esta condição não for satisfeita, a Comissão considera a medida como incompatível com o mercado comum. Na realidade, na ausência destas garantias há um risco importante de que a taxa de 0,05 euros acima referida provoque distorções de concorrência no comércio intracomunitário.

5.3.2. Cobertura pelo regime de tributação fixa dos lucros resultantes de certas actividades

- (126) A Comissão começa por observar que as actividades para as quais foi aberto um procedimento formal de investigação provêm de uma lista fornecida pelas autoridades belgas na sua resposta à Comissão de 5 de Dezembro de 2002. Como as autoridades belgas lembraram por carta de 7 de Maio de 2003, a Bélgica tomou como base para essa lista indicativa o modelo de convenção fiscal da OCDE relativo ao rendimento e à fortuna e regimes de tributação sobre a arqueação instaurados pelos Países Baixos e o Reino Unido.

- (127) A Comissão observa que na lista das actividades relativamente às quais foi dado início ao procedimento figuram tanto actividades geradoras de rendimentos, para as quais a questão de saber se essas actividades são elegíveis ou não é inteiramente pertinente, e actividades unicamente geradoras de encargos para os armadores, para as quais esta questão não parece pertinente. Estas últimas actividades estão, na verdade, intrinsecamente ligadas a actividades de transporte marítimo, pelo que é lógico incluir os encargos que ocasionam no perímetro contabilístico utilizado para calcular os lucros sujeitos ao regime de tributação fixa, para que tais encargos não sejam deduzidos dos lucros calculados para eventuais actividades não elegíveis.

5.3.2.1. Actividades conexas e temporárias

- (128) No que se refere às actividades conexas e temporárias «que a sociedade realiza para utilizar plenamente o pessoal e os activos ligados à função principal da sociedade e desde que essas actividades sejam mínimas comparativamente a essa função principal», a Comissão observa que as autoridades belgas não apresentaram argumentos que mostrem que tais actividades eram indispensáveis ou intrinsecamente ligadas às actividades de transporte marítimo. Também não precisaram quais os limites e em que condições certas actividades por natureza não elegíveis podiam ser cobertas pelo regime de tributação fixa.

- (129) A Comissão considera, portanto, tais actividades, já que não podem inscrever-se nas categorias de actividades elegíveis, como não elegíveis. A Comissão lembra a abordagem constante que adoptou nas suas decisões recentes em relação a actividades não elegíveis a fim de evitar qualquer abuso na aplicação dos regimes a favor do transporte marítimo.

- (130) Por último, a Comissão considera que a ausência de limites e de regras claras para a tomada a cargo dessas actividades conexas e temporárias pode constituir uma fonte potencial significativa de desvios relativamente ao objectivo inicial do regime.

- (131) Pelas razões acima expostas, a Comissão considera que a cobertura dessas actividades pelo regime de tributação fixa não é compatível com o mercado comum.

5.3.2.2. Venda de produtos e de serviços não destinados a ser consumidos a bordo

- (132) É conveniente verificar se a venda de produtos não destinados ao consumo a bordo, como os artigos de luxo, ou a prestação de serviços sem relação directa com o transporte marítimo, designadamente as apostas, os jogos de mesa e os casinos, bem como as excursões para passageiros, podem ser considerados elegíveis.

- (133) A fim de manter um ambiente concorrencial equitativo dentro da Comunidade em conformidade com os objectivos das orientações comunitárias, a Comissão, nas suas decisões anteriores, teve como política constante não incluir nos regimes de tributação fixa a venda de

artigos ou a prestação de serviços não directamente ligados ao transporte marítimo de passageiros. A Comissão considerou que a venda de artigos de luxo e as apostas, os jogos de mesa e os casinos a bordo de navios elegíveis não podiam ser considerados intrinsecamente ligados ao transporte marítimo de passageiros, pelo que não podiam ser elegíveis. Nesta lógica, tais actividades foram explicitamente excluídas do regime de tributação fixa irlandês⁽³⁴⁾, finlandês⁽³⁵⁾ e francês⁽³⁶⁾.

- (134) A Comissão considera que as autoridades belgas não podem invocar dispositivos de aplicação relativos a um regime de tributação de um Estado-Membro se as referidas disposições não tiverem sido notificadas à Comissão nem mencionadas na decisão da Comissão que aprova o regime em causa. Por outras palavras, um Estado-Membro não deve invocar a existência, alegada ou real, de auxílios ilegais noutros Estados-Membros para justificar a compatibilidade de auxílios análogos no seu próprio território.
- (135) Dadas as considerações precedentes, a Comissão estima que a inclusão da venda de produtos e de serviços não destinados a ser consumidos a bordo num regime de tributação fixa não é compatível com o mercado comum.

5.3.2.3. Publicidade e comercialização

- (136) Há que distinguir entre actividades de publicidade e de comercialização que constituam um encargo para o armador (prestação fornecida por um terceiro) das que constituem uma fonte de receitas (prestação fornecida pelo armador).
- (137) Quando constituem encargos ligados ao transporte marítimo (despesas de publicidade e de comercialização a favor das próprias actividades da empresa marítima), a publicidade e a comercialização devem ser cobertas pelo regime de tributação fixa. Com efeito, as actividades de publicidade e de comercialização no caso em apreço constituem actividades elegíveis, na medida em que não são geradoras de receitas para a empresa marítima.
- (138) Quando as actividades de publicidade e de comercialização são fonte de receitas para a empresa marítima, convém verificar se estão intrinsecamente ligadas à actividade de transporte marítimo. Por exemplo, a Comissão considera,

à luz das orientações comunitárias, que só as actividades directamente ligadas ao transporte marítimo podem ser elegíveis para o regime de tributação fixa e que as «actividades não relacionadas com os transportes marítimos» não o podem ser. A venda de espaço publicitário a bordo de navios de passageiros constitui uma actividade normal de uma empresa que efectua o transporte marítimo de passageiros. Nesse caso, a inclusão desta actividade no regime de tributação fixa pode considerada como compatível com o mercado comum. Em contrapartida, quando as actividades de publicidade e de comercialização constituem actividades conexas da empresa marítima não directamente relacionadas com as suas prestações de transporte marítimo, a Comissão é de opinião que não podem ser consideradas elegíveis.

5.3.2.4. Rendimentos do investimento a curto prazo do capital de exploração

- (139) Como é o caso de qualquer empresa comercial, os rendimentos resultantes do investimento a curto prazo da tesouraria da exploração numa empresa marítima de transporte são a consequência de uma gestão financeira normal. Por outro lado, esses rendimentos podem ter especial importância para as empresas marítimas cujas actividades são afectadas por uma grande variação sazonal.
- (140) O investimento de tesouraria corrente em investimentos monetários a curto prazo é uma actividade normal directamente ligada à actividade principal da empresa marítima. Por conseguinte, a Comissão estima que esses rendimentos são elegíveis, desde que correspondam aos proveitos financeiros da tesouraria corrente normal da empresa marítima em relação com a realização de actividades elegíveis. Se os proveitos financeiros resultarem da liquidez excepcional da empresa marítima, ou se disserem respeito a investimentos a longo prazo, ou ainda se corresponderem à tesouraria proveniente de actividades não elegíveis, a Comissão considera que não podem ser elegíveis para o regime de tributação fixa.
- (141) A Comissão considera, portanto, que a inclusão dos rendimentos de investimento a curto prazo do capital de exploração é compatível com o mercado comum, se esses rendimentos corresponderem aos proveitos financeiros da tesouraria corrente normal da empresa marítima provenientes da realização de actividades elegíveis.

5.3.2.5. A actividade de «shipbrokerage» por conta dos seus próprios navios

- (142) A actividade de *shipbrokerage* consiste em procurar carregamentos num porto em nome de um armador e defender os interesses deste. A actividade de *shipbrokerage* por conta própria consiste em procurar carregamentos adicionais num porto para completar a carga dos seus próprios navios.

⁽³⁴⁾ Decisão da Comissão de 11 de Dezembro de 2002, processo N 504/02. Ver, nomeadamente, ponto 29.

⁽³⁵⁾ Decisão da Comissão de 16 de Outubro de 2002, processo N 195/02. Ver, nomeadamente, secção 2.8.2.

⁽³⁶⁾ Decisão da Comissão de 13 de Maio de 2003, processo N 737/02. Ver, nomeadamente, ponto 26.

(143) As autoridades belgas argumentaram que se basearam na exposição de motivos da lei neerlandesa que introduz o regime de tributação fixa com base na arqueação ⁽³⁷⁾. A Comissão lembra que não pode ter em conta este argumento para demonstrar o carácter elegível desta actividade.

(144) No entanto, a Comissão observa que esta actividade não gera receitas para a empresa marítima, na medida em que constitui uma actividade normal para um armador que procura encontrar para os seus navios o máximo de cargas. Efectivamente, esta actividade não cria valor acrescentado, gerador de volume de negócios, junto dos clientes existentes do armador e não pode dar lugar a uma remuneração específica por parte dos novos clientes que fornecem cargas adicionais. Trata-se de uma actividade normal de um armador que procura rentabilizar os seus activos.

(145) Pelas razões acima expostas, a Comissão considera a inclusão no regime de tributação fixa da actividade de *shipbrokerage* por conta própria como compatível com o mercado comum.

5.3.2.6. Alienação dos activos de exploração

(146) A alienação dos activos de exploração, como os equipamentos de exploração utilizados por conta própria para carregar e descarregar os navios explorados, pode ser considerada como uma actividade directamente ligada ao transporte marítimo, do mesmo modo que as mais-valias sobre os navios são normalmente cobertas por um regime de tributação fixa, se forem reinvestidas *pro rata temporis* ao abrigo do regime de tributação fixa.

(147) Em contrapartida, tal não se aplica em relação às mais-valias sobre edifícios de escritórios que, por natureza, não são afectados ao transporte marítimo. Tais activos podem ser utilizados, com efeito, por qualquer outro tipo de empresas. Se a alienação não incidir num bem que, por natureza, se destina às actividades de transporte marítimo, as mais-valias dessa venda não podem ser integradas no regime de tributação fixa.

(148) A inclusão de mais-valias que incidem apenas em bens que, dada a sua natureza, se destinam às actividades de transporte marítimo é, pois, compatível com o mercado comum.

5.3.2.7. Conclusões sobre a elegibilidade das diferentes actividades examinadas

(149) Em suma, a Comissão considera como incompatível com o mercado comum a cobertura pelo regime de tributação fixa das seguintes actividades:

- actividades conexas e temporárias,
- venda de produtos não destinados ao consumo a bordo, como os artigos de luxo e a prestação de serviços sem ligação directa com o transporte marítimo, como as apostas, os jogos de mesa e os casinos, bem como as excursões para os passageiros,
- rendimentos do investimento, se não corresponderem à remuneração da tesouraria corrente da empresa,
- publicidade e comercialização, se não corresponderem à venda de espaços publicitários a bordo de navios elegíveis,
- actividade de «shipbrokerage» por conta de navios de terceiros,
- alienação dos activos de exploração que, dada a sua natureza, não se destinem ao transporte marítimo.

(150) No entanto, a Comissão considera como compatível com o mercado comum a cobertura pelo regime de tributação fixa das seguintes actividades:

- rendimentos do investimento a curto prazo do capital de exploração, se corresponderem à remuneração da tesouraria corrente da empresa,
- publicidade e comercialização, se corresponderem à venda de espaços publicitários a bordo de navios elegíveis,
- actividade de «shipbrokerage» por conta dos seus próprios navios,
- alienação dos activos de exploração se, dada a sua natureza, se destinarem ao transporte marítimo.

5.3.3. Dedução do imposto fixo das perdas de outras divisões

(151) A Comissão lembra que, nas suas decisões anteriores, insistiu na criação de medidas anti-abuso (ainda designadas medidas de «ring-fencing») para evitar que actividades não elegíveis possam beneficiar das medidas inicialmente reservadas ao transporte marítimo. Tais medidas de limitação são essenciais para evitar que os mecanismos de protecção da indústria comunitária do transporte marítimo percam a sua credibilidade e, conseqüentemente, a sua justificação à luz do direito comunitário se forem alargados a actividades não sujeitas às pressões concorrenciais internacionais de que é objecto o sector do transporte marítimo.

⁽³⁷⁾ Ver nota de pé-de-página 29.

- (152) Por este motivo, a Comissão considera crucial manter uma separação da contabilidade entre as actividades elegíveis e as actividades não elegíveis para a determinação da tributação respectiva. Este princípio foi comprovado nos outros regimes de tributação fixa aprovados pela Comissão.
- (153) As autoridades belgas não conseguiram demonstrar que, para o cálculo do benefício tributável, a remoção das barreiras entre as divisões marítimas era uma necessidade, tanto no sector marítimo como nos outros sectores em causa.
- (154) Na realidade, a Comissão não compreende o argumento apresentado pela *Union Royale des Armateurs Belges*, de acordo com o qual as empresas que não tenham aplicado nenhuma divisão seriam penalizadas⁽³⁸⁾. Com efeito, por carta de 5 de Setembro de 2002, as autoridades belgas comprometeram-se a que uma empresa que efectue simultaneamente actividades elegíveis e não elegíveis manteria contabilidades separadas. Esse compromisso constitui para a Comissão a garantia do respeito do princípio de separação contabilística estrita entre as actividades elegíveis e as actividades não elegíveis. Consequentemente, a situação descrita pela *Union royale* não deveria existir.
- (155) A Comissão considera necessário manter uma separação contabilística estrita entre actividades elegíveis e não elegíveis, pelo que estima que as disposições previstas no n.º 2 do artigo 120º da lei-programa, que permitem deduzir do imposto determinado forfaitariamente as eventuais perdas incorridas por outras divisões tributáveis normalmente, são incompatíveis com o mercado comum.
- (158) A Comissão, nas suas decisões anteriores, esforçou-se por fazer com que os regimes de tributação fixa convergissem para características comuns e níveis de tributação muito próximos, como se pode ver no quadro 1. O facto de as orientações comunitárias não indicarem se é ou não possível tomar em consideração uma discriminação positiva a favor dos navios mais novos não retira à Comissão a sua margem de apreciação para determinar quais as medidas que podem criar distorções a ponto de contrariar o interesse comum. Para a Comissão, a introdução de reduções para os navios com idade compreendida entre 0 e 10 anos pode romper o equilíbrio actual entre os Estados-Membros que introduziram um regime de tributação fixa. A Comissão considera, portanto, que é do interesse comum não autorizar certos regimes de tributação fixa que se afastem demasiado das características dos regimes aprovados anteriormente e, especialmente, favoreçam os navios novos.
- (159) Por outro lado, a Comissão considera que não é necessário estabelecer vantagens suplementares a favor dos navios mais novos a fim de contribuir para os objectivos das orientações comunitárias.
- (160) Atendendo ao acima exposto, a Comissão considera que as reduções previstas no n.º 2 do artigo 119º da lei-programa não são compatíveis com o mercado comum.

5.4. **Análise das medidas não abrangidas pelo regime de tributação fixa para o transporte marítimo**

5.3.4. *Reduções para os navios com menos de 10 anos*

- (156) A Comissão observa que as autoridades belgas tencionam favorecer os navios mais recentes, a fim de promover o desenvolvimento de uma frota mais segura e mais compatível com o ambiente. Nota, contudo, que nenhum dos regimes de tributação fixa com base na arqueação executado pelos outros Estados-Membros e aprovados pela Comissão contém taxas específicas variáveis em função da idade do navio.
- (157) A Comissão nota, igualmente, que, enquanto as taxas nominais previstas pela Bélgica permitem comparar o nível de tributação com os outros regimes aprovados pela Comissão no passado noutros Estados-Membros, tal deixa de ser o caso se forem aplicadas reduções de 25 % ou 50 % aos navios mais novos. Se tais reduções fossem executadas, o nível da tributação na Bélgica seria muito atractivo comparativamente aos regimes já aplicados nos outros Estados-Membros.
- 5.4.1. *Regime de amortização acelerada para os navios não destinados ao transporte marítimo*
- (161) A Comissão lembra, em primeiro lugar que a medida constitui, efectivamente, um auxílio na acepção do n.º 1 do artigo 87º do Tratado, dado que derroga aos artigos 61º a 64º do código belga dos impostos sobre os rendimentos de 1992, que rege as amortizações aceleradas e porque cria regras de amortização ainda mais generosas do que as previstas pelos referidos artigos.
- (162) A Comissão assinala que as orientações comunitárias não proibem as amortizações aceleradas para o transporte marítimo. Considera, em contrapartida, que o regime em causa constitui um «auxílio existente» na acepção do artigo 1º, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 659/1999.

⁽³⁸⁾ Ver secção 3.1, ponto 70.

(163) Fora do transporte marítimo, as diferentes regras comunitárias aplicáveis aos diversos sectores que podem ser afectados por esta redução do emolumento de registo, como a pesca ⁽³⁹⁾ ou o transporte fluvial ⁽⁴⁰⁾, não permitem a concessão de tais auxílios.

(164) A Comissão considera que a decisão de 19 de Março de 2003 que dá início ao procedimento formal de investigação constitui também um convite à Bélgica a apresentar as suas observações a título do n.º 2 do artigo 17º do Regulamento (CE) n.º 659/1999.

(165) Atendendo à vantagem não justificada que este regime confere aos navios que não efectuam actividades elegíveis, a Comissão considera necessário propor à Bélgica medidas adequadas no caso em apreço, por força do artigo 18º do Regulamento (CE) n.º 659/1999. Assim, pela presente decisão, a Comissão propõe à Bélgica as seguintes medidas adequadas: antes de 30 de Junho de 2005, a Bélgica deve eliminar a concessão do regime especial de opção aplicável às amortizações, como previsto pelo artigo 121º da lei-programa, a todos os navios que não efectuam actividades elegíveis. A Bélgica informará a Comissão, antes de 31 de Dezembro de 2004, da sua decisão de se conformar com as referidas medidas adequadas.

5.4.2. *Redução do pagamento dos emolumentos de registo aplicáveis às hipotecas sobre navios não destinados ao transporte marítimo*

(166) Tal como no caso da medida acima examinada, a Comissão assinala que, fora do transporte marítimo, as diferentes regras comunitárias aplicáveis aos diversos sectores que podem ser afectados por esta redução dos emolumentos de registo, como a pesca ⁽⁴¹⁾ ou o transporte fluvial, não permitem a concessão de tais auxílios.

(167) Se tais auxílios ao investimento podem ser aceites no quadro das orientações comunitárias, como o lembrou a decisão da Comissão de 19 de Março de 2003, o mesmo não se aplica em relação aos navios que, dada a sua natureza, não se destinam ao transporte marítimo (rebocadores, dragas, navios de navegação interior, etc.). A Comissão considera, portanto, que a redução ou isenção do pagamento dos emolumentos de registo de hipoteca sobre navios não destinados ao transporte marítimo constitui um auxílio estatal incompatível com o mercado comum.

⁽³⁹⁾ Ver as linhas directrizes para o exame dos auxílios estatais no sector das pescas e da aquicultura (JO C 19 de 20.1.2001, p. 7).

⁽⁴⁰⁾ Ver nota de pé-de-página 20.

⁽⁴¹⁾ Ver nota de pé-de-página 39.

5.4.3. *Regime de tributação fixa a favor dos gestores de navios por conta de terceiros*

(168) A Comissão nota que, excluindo a *Union Royale des Armateurs Belges*, nenhuma parte interessada comentou o regime a favor dos gestores de navios, que, no entanto, foi objecto do procedimento formal de investigação iniciado em 19 de Março de 2003.

(169) A Comissão coloca a questão de saber se os gestores por conta de terceiros exercem uma actividade de transporte marítimo. Na Bélgica, a gestão de navios por conta de terceiros, também designada «ship-management» em certos países, consiste em fornecer tripulação para um navio e, se for caso disso, armá-lo com os equipamentos necessários para as actividades previstas no transporte marítimo. O gestor por conta de terceiros oferece um serviço ao armador ou ao proprietário de um navio: na verdade, não celebra nenhum contrato de transporte com o carregador. A sua actividade não pode, pois, ser tratada como um serviço de transporte.

(170) As novas orientações comunitárias publicadas em 17 de Janeiro de 2004 sobre os auxílios estatais ao transporte marítimo prevêem que as sociedades gestoras de navios podem beneficiar de auxílios para navios por cuja gestão da tripulação e gestão técnica na totalidade sejam responsáveis ⁽⁴²⁾. Tais empresas só podem ser elegíveis se assumirem a total responsabilidade da exploração do navio e todos os deveres e responsabilidades impostos pelo código ISM ⁽⁴³⁾. Por conseguinte, a Comissão só pode autorizar os auxílios para os gestores de navios que satisfazem as condições estabelecidas pelas novas orientações comunitárias.

(171) No que respeita ao nível de tributação dos gestores de navios por conta de terceiros, a Comissão toma nota, com base em valores fornecidos pelas autoridades belgas, de que, para uma mesma arqueação da frota, um gestor tem um volume de negócios muito inferior a um armador,

⁽⁴²⁾ Ver, nomeadamente, a secção 3.1 das orientações comunitárias: «Importa igualmente especificar que, embora as empresas de navegação sediadas na Comunidade sejam os beneficiários naturais dos regimes fiscais atrás referidos, certas empresas de gestão de navios estabelecidas na Comunidade também poderão ser beneficiárias, nas mesmas condições. As empresas de gestão de navios são entidades que prestam diversos tipos de serviços aos armadores, nomeadamente vistorias técnicas, recrutamento e formação de tripulações, gestão de tripulações, exploração de navios. Em certos casos, é confiada aos gestores de navios a gestão técnica e das tripulações dos navios. Neste caso, os gestores funcionam como “armadores” clássicos no que respeita às operações de transporte. Por outro lado, à semelhança do que acontece no sector dos transportes marítimos, este sector regista uma concorrência intensa e crescente a nível internacional. Pelas razões que precedem, afigura-se conveniente alargar a possibilidade de redução fiscal a essa categoria de gestores de navios».

⁽⁴³⁾ «Código ISM»: Código internacional de gestão para a segurança da exploração dos navios e a prevenção da poluição, adoptado pela Organização Marítima Internacional (OMI) pela Resolução A.741(18).

quanto mais não fosse devido aos custos de capital incorridos pelo armador e em que o gestor não incorre. Segundo o exemplo fornecido pelas autoridades belgas, há uma relação de um para cem entre o volume de negócios de um gestor e de um armador para um navio do tipo *Very Large Crude Carrier* (VLCC). Este exemplo mostra também que se um gestor fosse objecto do regime de tributação fixa com as mesmas taxas que as aplicáveis ao armador, o seu imposto fixo seria significativamente mais elevado do que aquele que teria de pagar sob o regime normal de imposto sobre as sociedades. A Comissão considera que se esta constatação pudesse ser condensada num estudo mais pormenorizado sobre a relação entre os volumes de negócios respectivos das duas profissões em causa para navios equivalentes, poderia, na verdade, ser lógico aplicar taxas de tributação mais baixas aos gestores do que aos armadores. Na falta de um estudo, a Comissão estima que, com base nas informações de que dispõe actualmente, não pode aceitar nesta fase uma relação de um para dez nos níveis de tributação com fase na arqueação, entre os armadores e os gestores de navios.

(172) Atendendo às considerações acima tecidas e às informações disponíveis, a Comissão considera que um regime de tributação fixa em proveito de gestores de navios por conta de terceiros, sendo a tributação baseada na arqueação da frota sob gestão, é compatível com o mercado comum se as taxas relativas à arqueação forem as mesmas que as aplicáveis às empresas de transporte marítimo e se os gestores em causa assegurarem, simultaneamente, a gestão das tripulações e a gestão técnica dos navios, em conformidade com as exigências das orientações comunitárias publicadas em 17 de Janeiro de 2004 sobre os auxílios ao transporte marítimo.

6. CONCLUSÕES

(173) Em conclusão, a Comissão considera, no que se refere ao regime de tributação fixa a favor dos armadores estabelecido pela lei-programa de 2 de Agosto de 2002, que:

- a) A introdução da taxa de 0,05 euros por fracção de 100 toneladas acima das 40 000 NT (n.º 1 do artigo 119º da lei-programa) é compatível com o mercado comum desde que os navios em causa sejam novos ou desde que tenham estado registados, pelo menos nos últimos cinco anos, sob um pavilhão não comunitário;
- b) A inclusão no regime de tributação fixa (n.º 2 do artigo 115º da lei-programa) dos rendimentos resultantes das actividades seguintes é incompatível com o mercado comum:

- actividades conexas e temporárias,

- venda de produtos não destinados ao consumo a bordo, como os artigos de luxo, e a prestação de serviços sem ligação directa com o transporte marítimo, como as apostas, os jogos de mesa e os casinos, bem com as excursões para os passageiros,
 - investimento a curto prazo do capital de exploração, se não corresponder à remuneração da tesouraria corrente da empresa resultante de actividades elegíveis ⁽⁴⁴⁾,
 - publicidade e comercialização, se não corresponderem à venda de espaços publicitários a bordo de navios elegíveis,
 - actividade de «shipbrokerage» por conta de navios de terceiros,
 - alienação dos activos de exploração se, dada a sua natureza, não se destinarem ao transporte marítimo;
- c) A inclusão no regime de tributação fixa dos rendimentos resultantes das actividades seguintes (n.º 2 do artigo 115º da lei-programa) é incompatível com o mercado comum:
- investimento a curto prazo do capital de exploração, se corresponder à remuneração da tesouraria corrente da empresa resultante de actividades elegíveis ⁽⁴⁵⁾,
 - publicidade e comercialização, se corresponderem à venda de espaços publicitários a bordo de navios elegíveis,
 - actividade de «shipbrokerage» por conta dos seus próprios navios,
 - alienação dos activos de exploração dada a sua natureza, se se destinarem ao transporte marítimo;
- d) A dedução do imposto fixo com base na arqueação das perdas das outras divisões que não tenham podido ser deduzidas dos lucros de qualquer divisão da sociedade no exercício contabilístico em causa (n.º 1 do artigo 120º da lei-programa) é incompatível com o mercado comum;

⁽⁴⁴⁾ As actividades elegíveis são descritas na secção 2.8.2 pontos 66 a 75, da decisão de 19 de Março de 2003, bem como no ponto 173, alínea c), da presente decisão.

⁽⁴⁵⁾ Ver nota de pé-de-página 44.

e) As taxas reduzidas utilizadas para o cálculo do imposto fixo aplicável aos navios com menos de 10 anos (n.º 2 do artigo 119º da lei-programa) são incompatíveis com o mercado comum.

(174) Relativamente às medidas fiscais fora do regime de tributação fixa a favor dos armadores, a Comissão considera que são incompatíveis com o mercado comum:

— o dispositivo de amortização especial previsto no artigo 121º da lei-programa para todos os navios que não são utilizados para actividades elegíveis,

— as reduções, para os navios não destinados ao transporte marítimo, do emolumento de registo das hipotecas sobre navios não destinados ao transporte marítimo.

(175) Com base unicamente nas informações de que dispõe, a Comissão não pode considerar como compatível com o mercado comum o regime de tributação fixa a favor de gestores de navios por conta de terceiros previsto pelo artigo 124º da lei-programa. Esta posição pode, ser for caso disso, ser revista numa futura decisão da Comissão, com base numa nova notificação e em informações mais completas e pertinentes.

(176) Em contrapartida, a Comissão considera como compatível com o mercado comum o regime de tributação fixa a favor de gestores de navios por conta de terceiros, desde que as taxas relativas à arqueação sejam as mesmas que as aplicáveis às empresas de transporte marítimo e que os gestores em causa assegurem simultaneamente a gestão das tripulações e a gestão técnica dos navios, em conformidade com as exigências das orientações comunitárias publicadas em 17 de Janeiro de 2004 sobre os auxílios estatais ao transporte marítimo.

(177) A presente decisão é executável imediatamente, incluindo no respeitante à recuperação dos eventuais auxílios individuais concedidos ilegalmente, sem prejuízo da possibilidade de estes últimos poderem, se for caso disso, não ser qualificados como auxílios estatais caso o conjunto dos quatro critérios estabelecidos no n.º 1 do artigo 87º não seja satisfeito ou caso sejam considerados como auxílios compatíveis com o mercado comum atendendo às suas características próprias,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

As medidas fiscais contidas na lei-programa belga de 2 de Agosto de 2002 que foram objecto da abertura de um procedimento formal de investigação por decisão da Comissão de 19 de Março de 2003 constituem auxílios estatais na acepção do n.º 1 do artigo 87º do Tratado.

Artigo 2º

A introdução, no regime de tributação fixa a favor dos armadores, de uma taxa reduzida para 0,05 euros por 100 toneladas para a fracção acima de 40 000 NT é compatível com o mercado comum, desde que os navios com mais de 40 000 NT afectados pela aplicação dessa taxa reduzida sejam novos ou tenham estado registados sob pavilhão de um país terceiro nos cinco anos anteriores à sua entrada no regime de tributação fixa.

Artigo 3º

1. Não são elegíveis ao abrigo do regime de tributação fixa a favor dos armadores os rendimentos resultantes das actividades seguintes:

- a) Actividades conexas e temporárias;
- b) Venda de produtos não destinados a consumo a bordo, como os artigos de luxo, e a prestação de serviços sem ligação directa com o transporte marítimo, como as apostas, os jogos de mesa e os casinos, bem com as excursões para os passageiros;
- c) Rendimentos do investimento a curto prazo do capital de exploração, se não corresponderem à remuneração da tesouraria corrente da empresa resultante de actividades elegíveis;
- d) Publicidade e comercialização, se não corresponderem à venda de espaços publicitários a bordo de navios elegíveis;
- e) Actividade de «shipbrokerage» por conta de navios de terceiros;
- f) Alienação dos activos de exploração se, dada a sua natureza, não se destinarem ao transporte marítimo.

A sua inclusão no regime de tributação fixa a favor dos armadores é incompatível com o mercado comum.

2. São elegíveis ao abrigo do regime de tributação fixa a favor dos armadores os rendimentos resultantes das actividades seguintes:

- a) Rendimentos do investimento a curto prazo do capital de exploração, se corresponderem à remuneração da tesouraria corrente da empresa resultante de actividades elegíveis;
- b) Publicidade e comercialização, se corresponderem à venda de espaços publicitários a bordo de navios elegíveis;
- c) Actividade de «shipbrokerage» por conta dos seus próprios navios;
- d) Alienação dos activos de exploração, se, dada a sua natureza, se destinarem ao transporte marítimo.

A sua inclusão no regime de tributação fixa a favor dos armadores é compatível com o mercado comum, sob reserva do respeito das condições enunciadas no presente número.

Artigo 4º

A dedução das perdas de outras divisões da empresa objecto da tributação que não são sujeitas ao imposto fixo com base na arqueação para os armadores é incompatível com o mercado comum.

Artigo 5º

As reduções das taxas fiscais no âmbito da tributação fixa a favor dos armadores para os navios com menos de 10 anos são incompatíveis com o mercado comum.

Artigo 6º

A aplicação do regime de amortização acelerada para os navios a navios que, dada a sua natureza, não se destinem ao transporte marítimo é incompatível com o mercado comum.

A título das medidas adequadas, é proposto que a Bélgica elimine o regime especial de opção aplicável às amortizações para todos os navios que, dada a sua natureza, não se destinem ao transporte marítimo antes de 30 de Junho de 2005.

A Bélgica informará a Comissão, antes de 31 de Dezembro de 2004, da sua decisão de se conformar às referidas medidas adequadas.

Artigo 7º

A redução ou a isenção do pagamento dos emolumentos de registo de hipoteca sobre navios que, dada a sua natureza, não se destinem ao transporte marítimo é incompatível com o mercado comum.

Artigo 8º

O regime de tributação fixa com base na arqueação a favor dos gestores de navios por conta de terceiros é compatível com o mercado comum, desde que estes últimos assegurem, simultaneamente, a gestão das tripulações e a gestão técnica dos navios, em conformidade com as disposições das orientações comunitárias em vigor sobre os auxílios estatais ao transporte marítimo e desde que as taxas relativas à arqueação sejam as mesmas que as aplicáveis às empresas de transporte marítimo.

Artigo 9º

A Bélgica informará a Comissão, no prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, das medidas tomadas para tornar a lei-programa de 2 de Agosto de 2002 conforme com a presente decisão e, se for caso disso, para proceder ao reembolso dos auxílios incompatíveis concedidos ilegalmente em aplicação da referida Lei-programa. Os juros devem ser calculados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão ⁽⁴⁶⁾, nomeadamente os artigos 9º, 10º e 11º.

Artigo 10º

O Reino da Bélgica é o destinatário da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 30 de Junho de 2004.

Pela Comissão,

Loyola DE PALACIO

Vice-Presidente

⁽⁴⁷⁾ JO L 140 de 30.4.2004, p. 1.

DECISÃO DA COMISSÃO**de 7 de Julho de 2004****relativa às medidas de auxílio aplicadas pela França a favor da Alstom***[notificada com o número C(2004) 2532]***(Apenas faz fé o texto em língua francesa)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2005/418/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

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

Depois de ter convidado os interessados a apresentarem as suas observações em conformidade com os referidos artigos ⁽¹⁾, e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

I. PROCEDIMENTO

(1) Na sequência de artigos veiculados pela imprensa no Verão de 2003, a Comissão solicitou à França informações sobre a oferta de aquisição feita pelo grupo público nuclear Areva em relação à unidade de Transmissão e Distribuição (a seguir «T & D») do grupo Alstom, bem como outras informações relativamente a um pacote de medidas a favor do grupo Alstom então em grande dificuldade financeira.

(2) Por cartas de 8 e 14 de Agosto de 2003, a França informou a Comissão de que tinha concluído um acordo em 2 de Agosto de 2003 com o grupo Alstom e 32 bancos, a fim de ser concedido ao grupo francês, à beira de uma situação de insolvência, um pacote de medidas de apoio que se inscrevem no âmbito de um plano de emergência e de reestruturação da empresa.

(3) Por carta de 27 de Agosto de 2003, a Comissão informou a França de que estava a pensar recorrer ao procedimento de injunção de suspensão em relação a algumas das medidas de auxílio previstas. Por carta de 28 de Agosto de 2003, a Comissão solicitou informações complementares sobre uma série de medidas conexas que não estavam incluídas no pacote comunicado pela França.

(4) As respostas da França às cartas da Comissão foram recebidas em 4 de Setembro de 2003. Em 10 de Setembro de 2003, a França solicitou uma prorrogação do prazo para responder às perguntas que lhe haviam sido feitas pela Comissão em 28 de Agosto de 2003, relativamente às medidas conexas. A Comissão recusou este pedido por carta de 15 de Setembro de 2003.

(5) Em Setembro de 2003 foram realizadas várias reuniões de trabalho entre a França e a Comissão, no decorrer das quais a França entregou à Comissão documentos de trabalho.

(6) Por decisão de 17 de Setembro de 2003, a Comissão deu início ao procedimento formal de investigação, nos termos do n.º 2 do artigo 88.º do Tratado, relativamente ao pacote de medidas de auxílio comunicadas, bem como relativamente às medidas conexas.

(7) Além disso, a Comissão verificou que estavam reunidas as condições para obrigar a França a não proceder à tomada de participação no capital do grupo Alstom, tal como à subscrição de um empréstimo subordinado. A Comissão decidiu habilitar o membro da Comissão responsável pelos assuntos de concorrência, de acordo com o presidente da Comissão, a adoptar e notificar à França uma injunção de suspensão de alguns auxílios, o mais tardar em 22 de Setembro de 2003, a não ser que a França se comprometa publicamente a não participar em financiamentos que impliquem automática e irreversivelmente uma participação nos fundos próprios no grupo Alstom, sem aprovação prévia da Comissão, em conformidade com as regras aplicáveis em matéria de auxílios estatais.

(8) Em 19 de Setembro de 2003, a França transmitiu à Comissão um novo projecto de acordo ainda em negociação entre a Alstom, os seus bancos credores e o Estado, que devia substituir o acordo de 2 de Agosto de 2003. Por carta de 22 de Setembro de 2003, a Comissão tomou nota destes elementos e informou a França que, uma vez satisfeitas as condições colocadas pela Comissão em 17 de Setembro de 2003, não era necessário aplicar a prevista injunção de suspensão pela habilitação.

(1) JO C 269 de 8.11.2003, p. 2 e 15.

- (9) Em 26 de Setembro de 2003 foi notificado à Comissão um acordo definitivo. Foi especificado que os pormenores do plano alterado lhe seriam enviados posteriormente.
- (10) Por decisão de 15 de Outubro de 2003, a Comissão procedeu à extensão do início do procedimento formal da investigação previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado relativamente às novas medidas comunicadas (2).
- (11) As decisões da Comissão de 17 de Setembro e 15 de Outubro de 2003 foram publicadas conjuntamente no *Jornal Oficial da União Europeia* (3). A Comissão convidou os interessados para lhe apresentarem as suas observações sobre as medidas em causa.
- (12) Por carta de 31 de Outubro de 2003, a Comissão enviou à França um pedido de informações complementares. Em 11 de Novembro de 2003, a Comissão enviou uma carta à França chamando a sua atenção para certos atrasos na comunicação dos documentos necessários à apreciação da Comissão.
- (13) Por cartas de 24 e 25 de Novembro de 2003, a França transmitiu à Comissão uma primeira série de informações relativamente à cessão da actividade T & D da Alstom, bem como as medidas conexas.
- (14) Na sequência de uma nova carta em 2 de Dezembro de 2003, a Comissão recebeu, em 5 de Dezembro de 2003, uma carta com informações complementares às comunicações de 8 de Agosto, 14 de Agosto e 26 de Setembro de 2003, bem como a resposta às perguntas complementares da Comissão em 31 de Outubro de 2003.
- (15) Por carta de 3 de Dezembro de 2003, a Comissão solicitou à França que lhe prestasse novos esclarecimentos sobre as medidas conexas.
- (16) Entre 3 e 8 de Dezembro de 2003, foram recebidos pela Comissão 46 pareceres de terceiros interessados. Estes pareceres foram transmitidos à França, para comentários, por cartas de 22 de Dezembro de 2003, 12 e 16 de Janeiro de 2004.
- (17) Por carta de 24 de Dezembro de 2003, a França solicitou um prazo suplementar de 20 dias úteis para responder às perguntas adicionais da Comissão de 3 de Dezembro de 2003. A Comissão aceitou este pedido por carta de 13 de Janeiro de 2004.
- (18) Por carta de 12 de Janeiro de 2004, a Comissão informou a França de que o perito independente designado pela Comissão, na sequência do concurso organizado para a assistir na análise do plano de reestruturação da Alstom, era a empresa BearingPoint France SAS.
- (19) Por carta de 22 de Janeiro de 2004, a França solicitou um novo adiamento do prazo de cerca de um mês, para responder aos comentários dos terceiros interessados. Este adiamento foi concedido pela Comissão por carta de 27 de Janeiro de 2004.
- (20) Em 30 de Janeiro de 2004, a Comissão enviou à França um pedido de informações complementares relativas, nomeadamente, ao âmbito da cessão do ramo da T & D da Alstom, à qual foi dada resposta por carta de 16 de Fevereiro de 2004.
- (21) Em 11 de Fevereiro de 2004, a França respondeu a uma carta da Comissão de 3 de Dezembro de 2003 sobre as medidas conexas. Como algumas dessas informações eram ainda parcialmente incompletas, a Comissão, por carta de 19 de Fevereiro de 2004, solicitou novos esclarecimentos à França. Por carta de 9 de Março de 2004, a França comunicou as informações solicitadas.
- (22) Por carta de 10 de Março de 2004, a Comissão recordou à França que continuava a aguardar a sua resposta sobre os seus comentários relativamente aos pareceres dos terceiros, que se tinha comprometido a comunicar, o mais tardar, até 1 de Março. Por carta de 15 de Março de 2004, foi enviada à Comissão a resposta da França, à qual foram anexados elementos relativos a certas adaptações do plano de reestruturação inicialmente previsto.
- (23) Durante os meses de Abril e Maio de 2004, realizaram-se várias reuniões de trabalho entre a França e a Comissão a fim de analisar a concepção de uma montagem financeira inicialmente proposta pela França, bem como as medidas compensatórias necessárias para a aprovação dos auxílios. No final destes contactos, em 21 e 26 de Maio de 2004, a França enviou à Comissão cartas em que assumiu determinados compromissos relativamente às medidas em causa e comunicou as adaptações das medidas inicialmente previstas. Por cartas de 7, 9, 10, 18 e 25 de Junho de 2004, a França enviou informações adicionais à Comissão.

II. DESCRIÇÃO

1. O Grupo Alstom

- (24) A Alstom é uma sociedade anónima de direito francês cotada nas bolsas de Paris, Londres e Nova Iorque. No exercício financeiro de 2002/2003, o grupo realizou um volume de negócios de 21,4 mil milhões de euros, obteve um resultado de exploração negativo de 507 milhões de euros e um prejuízo líquido de 1,38 mil milhões de euros. Em 31 de Março de 2003, a Alstom contava com cerca de 110 000 trabalhadores repartidos em 70 países, 62 000 do quais na Europa.

(2) Decisão da Comissão de 15 de Outubro de 2003, comunicada à França por carta de 15 de Outubro de 2003.

(3) Ver nota de pé-de-página 1.

- (25) Antes da reestruturação em curso, a Alstom exercia actividades de concepção, fabrico e manutenção dos produtos e de sistemas em quatro domínios: energia (a seguir «Power»), transmissão e distribuição (a seguir «T & D»), transporte ferroviário (a seguir «Transport») e construção naval (a seguir «Marine»):
- no exercício de 2002/2003, o sector Power gerou um volume de negócios de 10,9 mil milhões de euros e tinha 46 000 trabalhadores em todo o mundo,
 - o sector T & D, cedido em grande parte ao grupo francês Areva em 25 de Setembro de 2003, realizou em 2002/2003, antes da sua cessão, um volume de negócios de 3,6 mil milhões de euros contando com 28 000 trabalhadores,
 - ainda no exercício de 2002/2003, o sector Transport realizou um volume de negócios de 5 mil milhões de euros e tinha 28 500 trabalhadores,
- por último, o sector Marine gerou um volume de negócios de 1,5 mil milhões de euros neste mesmo exercício de 2002/2003 e tinha 4 500 trabalhadores.
- (26) Durante o exercício de 2003/2004, o volume de negócios da Alstom ascendeu a 16,7 mil milhões de euros, tendo registado uma diminuição de 10 % em relação ao exercício de 2002/2003 numa base comparável. Apesar de um resultado de exploração positivo de 300 milhões de euros (margem operacional de 1,8 %), o prejuízo líquido da Alstom registou um aumento, tendo atingido 1,86 mil milhões de euros, dos quais 655 milhões devidos a custos de reestruturação e 460 milhões devido aos custos financeiros.
- (27) A evolução dos resultados de exploração por sector é apresentada no quadro 1.

Quadro 1

Dados sobre a empresa

(volume de negócios e resultado de exploração em milhões de euros)

	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004
Volume de negócios anual	24 550	23 453	21 351	16 688
Resultado de exploração	1 151	941	(507)	300
incluindo Power	448	572	(690)	178
T & D	275	226	227	136
Transporte	266	101	(24)	64
Marine	80	47	24	(19)
Corporate	(41)	(35)	(44)	(59)
Trabalhadores	143 014	118 995	109 671	78 811

2. As dificuldades da Alstom antes do plano de reestruturação

- (28) A França explica que as dificuldades da Alstom foram provocadas pela acumulação de vários factores. Em primeiro lugar, o grupo foi vítima do abrandamento geral da economia após os acontecimentos de 11 de Setembro de 2001. Além disso, a França observa que a liberalização de certos mercados (nomeadamente o da electricidade e, em menor medida, o dos transportes) constituiu um factor adicional de dificuldades para a empresa.
- (29) Por outro lado, o grupo foi afectado por graves problemas técnicos que afectaram as grandes turbinas a gás GT24 e GT26, adquiridas ao grupo sueco ABB. A Alstom viu-se igualmente confrontada com dificuldades ligadas à venda de comboios ao Reino Unido. Por último, a empresa foi vítima da inexistência de encomendas de navios de cruzeiro nos anos 2001/2002 e 2002/2003 e de prejuízos provocados pela insolvência da *Renaissance Cruises*.
- (30) A partir da Primavera de 2003, o grupo Alstom, depois de ter anunciado as suas dificuldades e o montante dos seus prejuízos, registou uma profunda crise de confiança. O nível das encomendas diminuiu porque os clientes já não tinham garantias de que a empresa pudesse satisfazer os seus compromissos nos anos futuros. Os fornecedores impuseram condições de pagamento mais rigorosas e as instituições financeiras decidiram reduzir o montante das cauções sobre as encomendas registadas pela Alstom.
- (31) Além disso, após os acontecimentos de 11 de Setembro de 2001, várias companhias de seguros reduziram os respectivos riscos relativamente aos seus clientes e impuseram à Alstom condições mais rigorosas para a concessão de cauções. Ora, para se manter activa nos respectivos mercados, a Alstom está dependente da obtenção de cauções que garantem a boa execução dos contratos a longo prazo. Sem estas garantias, a Alstom não tem capacidade para fazer face a novas encomendas.

3. Plano de reestruturação

(32) Em Março de 2002, foi decidido um primeiro plano de relançamento das actividades da Alstom («Restore value»), cuja execução foi, no entanto, parcial. Em Março de 2003 foi aprovado um segundo plano, integrando os projectos iniciais, mas mais ambicioso, posteriormente alterado e reforçado em Janeiro de 2004. A França considera que este segundo plano de reestruturação deve abranger o período compreendido entre o exercício de 2002/2003 e o exercício de 2005/2006. O mesmo prevê três séries de medidas: cessões tendo em vista voltar a centrar as actividades do grupo nos seus domínios fundamentais, um plano de reorganização da produção e uma reestruturação financeira.

Cessões

(33) No que diz respeito à primeira série de medidas tendo em vista voltar a centrar as actividades do grupo nos seus domínios fundamentais, a Alstom efectuou cessões que deram origem a uma redução do volume de negócios do grupo de 4,3 mil milhões de euros (- 20 % em relação a 2002/2003) e uma redução de 30 000 trabalhadores (- 27 %).

As cessões foram as seguintes:

- as actividades das turbinas industriais foram cedidas à Siemens em Abril de 2003, tendo rendido 950 milhões de euros líquidos. Estas actividades geraram um volume de negócios de 1,25 mil milhões de euros em 2002/2003 (cerca de 6 % do volume de negócios da Alstom), contando com 6 000 trabalhadores ⁽⁴⁾,
- a actividade T & D, à excepção do segmento Power Conversion, foi cedida à Areva em Setembro de 2003, o que rendeu 920 milhões de euros líquidos. As actividades cedidas geraram um volume de negócios de 3 mil milhões de euros em 2002/2003 (cerca de 14 % do volume de negócios da Alstom), contando com 24 000 trabalhadores ⁽⁵⁾,
- foram vendidos bens imobiliários num montante total de 415 milhões de euros (267 milhões de euros antes de Março de 2003 e 148 milhões de euros entre Março de Agosto de 2003). Em Dezembro de 2003 estavam ainda a ser negociadas outras vendas adicionais num montante de 50 milhões de euros.

⁽⁴⁾ Venda autorizada pela Comissão por decisão de 10 de Julho de 2003, que decidiu não se opor à concentração notificada e declarou-la compatível com o mercado comum (processo COMP/M.3148, Siemens/Alstom – Turbinas a gás e a vapor) com base no Regulamento (CE) n.º 4064/89 do Conselho (JO C 207 de 3.9.2003, p. 25).

⁽⁵⁾ Venda autorizada pela Comissão por decisão de 19 de Dezembro de 2003, que decidiu não se opor à concentração notificada e declarou-la compatível com o mercado comum (processo COMP/M.3296, Areva/Alstom – Transmissão e distribuição) com base no Regulamento (CE) n.º 4064/89 do Conselho (JO C 16 de 22.1.2004, p. 34). Após esta transacção, a Areva propôs também a compra dos activos T & D Alstom na Índia (que não faziam parte da transacção anterior) pelo montante total de 22,31 milhões de euros.

Reorganização da produção

(34) A segunda série de medidas inclui uma reorganização da produção das principais actividades da Alstom em três sectores, cujo volume de negócios total é estimado em 16 mil milhões de euros em 2005/2006:

- o sector Power, composto pelo subsector Power Turbo-Systems (turbinas a gás e a vapor) cujo volume de negócios é estimado em 3,6 mil milhões de euros, pelo subsector «Power Service», cujo volume de negócios é estimado em 3,1 mil milhões de euros, e pelo subsector «Power Environment» (caldeiras e turbinas hidráulicas), cujo volume de negócios é avaliado em 3,1 mil milhões de euros,
- o sector Transport, cujo volume de negócios é estimado em 5,5 mil milhões de euros,
- o sector Marine, cujo volume de negócios é estimado em 1 000 milhões de euros.

O volume de negócios total compreende igualmente o sector Power Conversion (volume de negócios de 0,5 mil milhões de euros), a parte «Corporate» (0,2 mil milhões de euros), e um ajustamento negativo ao nível agregado («corporate buffer») de 1 000 milhões de euros.

(35) Em cada um destes sectores, os esforços de reestruturação prosseguirão do modo seguinte:

- uma reorganização operacional dos subsectores Power Environnement e Power Turbo-Systems, incluindo o redimensionamento e o encerramento de determinadas unidades, destinado sobretudo a reduzir o número de efectivos e a racionalizar a implantação geográfica,
- a suspensão das actividades das turbinas industriais a vapor (IST) (subsector Power Turbo-Systems) e a cessação das actividades das unidades fabris francesas de La Courneuve,
- uma reorganização da produção do sector Transport, incluindo o redimensionamento ou encerramento de certas fábricas, bem como redução de efectivos,
- uma redução da actividade no sector Marine, após o encerramento dos estaleiros navais de Saint-Malo, decidida no início de 2003. Na unidade principal de Saint-Nazaire, está prevista a redução dos efectivos mediante o recurso à reforma antecipada.

(36) O quadro 2 resume as consequências destas medidas em cada segmento de actividades nos três exercícios financeiros em questão (2003 a 2006). Relativamente aos anos seguintes, as economias esperadas destas reestruturações deverão elevar-se anualmente a [...] ⁽⁶⁾ milhões de euros por ano.

⁽⁶⁾ Certas partes do presente texto foram ocultadas por forma a não divulgar informações confidenciais. Estas partes são assinaladas por reticências entre parênteses rectos. Para manter a legibilidade da decisão, algumas destas partes são substituídas por uma versão não confidencial numa nota de pé-de-página assinalada por um asterisco. Neste caso, leia-se «cerca de 500».

Quadro 2

Síntese da reorganização das actividades em três anos

	Redução de efectivos (unidades)	Custos de reestruturação (em milhões de euros)	Contenção de despesas esperada em (milhões de euros)
Power Environnement	[...]	[...]	[...]
Power Turbo-Systems	[...]	[...]	[...]
Power Conversion	[...]	[...]	[...]
T&D		[...]	
Power Services + IST	[...]	[...]	[...]
Transport	[...]	[...]	[...]
Marine	[...]	[...]	[...]
Corporate	[...]	[...]	[...]
Total	[...]	[...] (*)	[...]

(*) Leia-se «cerca de 950».

Reestruturação financeira

- (37) A terceira série de medidas, ou seja, a reestruturação financeira, prevê uma montagem financeira que inclui intervenções da Alstom, do Estado e do consórcio de bancos.
- (38) Um primeiro pacote tinha sido concluído em 2 de Agosto de 2003. Na sequência do início do procedimento formal de investigação pela Comissão, a França comunicou, em 26 de Setembro de 2003, um acordo sensivelmente alterado que já não continha medidas que implicassem uma participação do Estado nos fundos próprios do grupo Alstom de forma automática e irreversível, sem aprovação prévia da Comissão, tal como previsto pela regulamentação comunitária em matéria de auxílios estatais. Este novo acordo, cujos termos são descritos a seguir, veio substituir o de 2 de Agosto de 2003.
- (39) O acordo compreende, em primeiro lugar (medida 1) um compromisso do Estado no sentido de fazer uma subscrição de títulos subordinados de duração determinada reembolsáveis em acções (TSDDRA) reservados ao Estado num montante de 300 milhões de euros. Estes títulos têm uma paridade de 1 TSDDRA para uma acção e foram inscritos ao preço de 1,25 euros. Têm uma duração de 20 anos e dão juros a uma taxa fixa de 2 % por ano até à decisão da Comissão. Estes títulos são dívidas subordinadas, situadas a um nível hierárquico inferior em relação às outras dívidas subordinadas, entre as quais as obrigações reembolsáveis em acções (ORA), os empréstimos subordinados de duração determinada (ESDD) e os títulos subordinados de duração determinada (TSDD) (7).
- (40) O reembolso está sujeito à cláusula de condicionalidade seguinte: «Os TSDDRA emitidos pela empresa e subscritos pelo Estado serão reembolsados em acções ordinárias desta pelo preço de uma acção ordinária de 1,25 euros de valor facial por TSDDRA, com a condição única da obtenção de uma decisão da Comissão Europeia declarando que a subscrição pelo Estado dos TSDDRA emitidos pela Alstom e o seu o reembolso em acções constituem um auxílio estatal compatível com o mercado comum, ou não constituem um auxílio estatal. Este reembolso em acções será automático e de pleno direito no primeiro dia útil subsequente à recepção por parte do Estado da decisão da Comissão».
- (41) O Estado comprometeu-se a não ceder nem os TSDDRA, nem as acções susceptíveis de resultarem do seu reembolso antes da recuperação total da empresa.
- (42) Por seu lado, o consórcio de bancos comprometeu-se irrevogavelmente a subscrever um aumento de capital, aprovado na assembleia-geral de 18 de Novembro de 2003 e que lhes é reservado, de 300 milhões de euros por um preço de emissão de 1,25 euros por acção.
- (43) Está igualmente prevista no acordo a concessão de bilhetes de tesouraria a curto prazo num total de 1,5 mil milhões de euros (medida 2). O Estado, directamente ou por intermédio da Caisse des Dépôts et Consignations (CDC), comprometeu-se a renovar os bilhetes de tesouraria subscritos no montante de 300 milhões de euros até à expiração de um prazo de 12 meses a contar da última subscrição verificada antes de 8 de Fevereiro de 2004 e a subscrever até 900 milhões de euros adicionais de bilhetes de tesouraria. O compromisso do Estado para os bilhetes de tesouraria elevou-se, por conseguinte, a 1,2 mil milhões de euros.

(7) Ver a descrição destas dívidas nos considerandos 47, 48 e 49.

- (44) Os 900 milhões adicionais foram subscritos na totalidade, depois reembolsados pela Alstom: em 23 de Dezembro de 2003, a empresa reembolsou 800 milhões de euros graças às receitas do financiamento a longo prazo (TSDDRA, TSDD e ESDD), descritos nos considerandos 39, 47 e 48, e, em Janeiro de 2004, 100 milhões de euros com as receitas da venda do ramo T & D à Areva.
- (45) O consórcio de bancos contribui, por seu lado, com 300 milhões de euros de bilhetes de tesouraria e compromete-se a renovar este contributo até à expiração de um prazo de 12 meses a contar da última subscrição verificada antes de 8 de Fevereiro de 2004.
- (46) O acordo prevê igualmente (medida 3) a subscrição por um consórcio de bancos de uma linha de cauções de 3,5 mil milhões de euros, dos quais 65 %, ou seja, 2,275 mil milhões de euros, com o aval do Estado. Este sistema de cauções devia funcionar até ao esgotamento do limite de 3,5 mil milhões de euros. A duração dos contratos comerciais assim cobertos não podem exceder sete anos. O aval foi estabelecido através da Caisse Française de Développement Industriel (CFDI), pertencente ao grupo Banques Populaires. Salienta-se que, nas suas referências a esta medida, a França considera este aval como concedido pelo Estado.
- (47) A quarta medida é um empréstimo subordinado com duração determinada (ESDD) de 1,5 mil milhões de euros por um período de cinco anos, devendo 300 milhões ser concedidos pelo Estado e 1,2 mil milhões subscritos pelo consórcio de bancos (medida 4). Nas suas observações em 5 de Dezembro de 2003, a França referiu que este empréstimo tinha sido finalmente concedido pela CFDI. O Estado limitou-se a garantir a CFDI pelo montante do empréstimo. O ESDD é remunerado à taxa EURIBOR + 450 pontos de base, dos quais 300 pontos de base a pagar no final de cada período de juros e 150 pontos de base capitalizados e a pagar *in fine*. Este empréstimo constitui uma dívida subordinada, porém com um grau de hierarquia superior em relação aos TSDDRA, aos TSDD e às ORA.
- (48) A França comprometeu-se a subscrever irrevogavelmente uma subscrição reservada ao Estado de títulos subordinados de duração determinada (TSDD) por um valor de 200 milhões de euros e com uma duração de 15 anos (medida 5, antiga medida 4 *bis*). Estes TSDD serão remunerados à taxa de referência aumentada de 500 pontos de base por ano, dos quais 350 pontos de base por ano a pagar anualmente no final do prazo e 150 pontos de base por ano capitalizados e a pagar *in fine*. Ficam subordinadas às ORA, aos ESDD e/ou a dívidas quirográficas.
- (49) O consórcio de bancos garantiu, para além das intervenções já expostas, o pagamento de uma emissão originalmente fixada em mil milhões de euros em obrigações reembolsáveis em acções (ORA), com direito preferencial de subscrição a favor dos accionistas actuais da empresa. As ORA, cujo montante final foi fixado em 900 milhões de euros, serão reembolsáveis em acções cinco anos depois a contar da data de lançamento da operação. As condições desta subscrição são as seguintes: um cupão de 2 % capitalizado no final do ano de 2004, uma paridade de 1 ORA para 1 acção, um preço de subscrição de 1,40 euros, mais um prémio de emissão de 10 a 20 %. Estas dívidas são subordinadas aos ESDD, mas um grau de hierarquia superior em relação aos TSDDRA e TSDD.
- (50) O quadro 3 dá uma visão de conjunto das medidas incluídas na montagem financeira, destinada a apoiar a Alstom, tal como comunicado pela França em 26 de Setembro de 2003, em substituição do acordo de 2 de Agosto de 2003.

Quadro 3

Descrição da montagem financeira na sua versão de Setembro de 2003

(montantes em mil milhões de euros)

Medida	Bancos/Investidores	Compromissos do Estado ⁽¹⁾
Aumento de capital I	0,30	—
TSDDRA (medida 1)	—	0,30
Liquidez de curto prazo (medida 2)	0,30	1,20
Cauções de 3,5 mil milhões (medida 3)	3,5	Avales de 65 % das cauções, ou seja, 2,275
ESDD (medida 4)	1,20	Garantia a favor da CFDI sobre 0,30
TSDD (medida 5)	—	0,20
ORA	0,90	—

⁽¹⁾ Terminologia utilizada pela França e incluída nos protocolos de acordos de Agosto e Setembro de 2003, bem como de Maio de 2004.

- (51) Em Maio de 2004, a França informou a Comissão de alterações relativas à montagem financeira que acaba de ser descrita, que serão aplicadas pelo Estado e pelo consórcio de bancos no Verão de 2004. A nova montagem inclui duas das alterações das medidas existentes, bem como uma nova medida.
- (52) Em primeiro lugar, o aval do Estado sobre a linha de cauções (medida 3) será liberado e transferido para um mecanismo de garantia que cobrirá uma nova linha de cauções representando um capital de 8 mil milhões de euros, subscrito pelo consórcio de bancos. Esta nova linha de cauções inclui o mecanismo de garantia seguinte: os prejuízos serão cobertos em primeiro lugar por um depósito de caução em numerário de 700 milhões de euros criado pela empresa. Em segundo lugar, os prejuízos serão cobertos por uma garantia de 1,3 mil milhões de euros em que participam *pari passu* o Estado com 1,25 mil milhões de euros e o consórcio de bancos com 50 milhões de euros. Os prejuízos superiores a 2 mil milhões de euros deixarão de beneficiar de garantia e serão totalmente suportados pelo consórcio de bancos que concede as cauções. O período de concessão de cauções sobre esta linha é de dois anos a contar da sua abertura, prevista para o Verão de 2004. Durante este período, por um lado, a extinção das cauções existentes resultante da entrega dos produtos por parte da Alstom provocará uma diminuição do montante utilizado da linha de cauções. Por outro lado, durante este mesmo período, a linha será utilizada com a prestação de outras cauções, até ao limite máximo de 8 mil milhões de euros. Uma vez terminado o período de concessão de cauções e deixando de ser possível a sua utilização, o montante das cauções prestadas diminuirá em função da sua extinção. Simultaneamente, as garantias irão sendo reduzidas permanecendo, em qualquer momento, iguais pelo menos a 25 % da soma das cauções subscritas sobre a linha. A garantia subsidiária de 1,3 mil milhões de euros extinguir-se-á em primeiro lugar, seguida da garantia de 700 milhões de euros que cobre prioritariamente os prejuízos. Consequentemente, o risco de recurso para o Estado deverá tornar-se nulo a contar de final de 2008/início de 2009, ao contrário do mecanismo anterior que cessaria no final de 2011/início de 2012 no qual o aval do Estado não beneficiaria de uma extinção prioritária. Sublinha-se que o limite de 8 mil milhões de euros não cobrirá unicamente as novas cauções. *De facto*, a totalidade das cauções subscritas pelo consórcio de bancos depois de Setembro de 2003 e que, por conseguinte, não beneficia já do aval do Estado em 65 %, e, sob certas condições e de maneira limitada, as cauções subscritas antes de Setembro de 2003, poderão ser transferidas para esta nova linha de cauções de 8 mil milhões de euros e, por conseguinte, beneficiar do mecanismo de garantia correspondente.
- (53) Em segundo lugar, a França compromete-se a reembolsar em capital durante o Verão de 2004 os seus créditos para com a Alstom compostos pelo ESDD no valor de 300 milhões de euros (medida 4) detido pela CFDI e pelo TSDD no valor de 200 milhões de euros (medida 5). O consórcio de bancos terá igualmente a possibilidade de reembolsar em capital uma parte dos seus créditos na Alstom.
- (54) No Verão de 2004 terá lugar um aumento de capital adicional de 1 a 1,2 mil milhões de euros (medida 6). O Estado participará de forma proporcional à sua participação no capital, que resultará do reembolso dos TSDDRA, isto é, numa percentagem que deverá situar-se entre 17 e 18,5 %. Por conseguinte, o montante subscrito pelo Estado será entre 170 e 222 milhões de euros. O saldo será colocado no mercado com a tomada firme por parte de um consórcio de bancos. Este aumento de capital servirá nomeadamente para obter os 700 milhões de euros necessários para constituir o depósito de caução destinada a cobrir os primeiros prejuízos da nova linha de cauções.
- (55) O quadro 4 dá uma visão de conjunto das medidas incluídas no novo pacote que constitui objecto da presente decisão.

Quadro 4

Descrição da montagem financeira na sua versão de Maio de 2004

(montantes em mil milhões de euros)

Medida	Bancos/Investidores	Compromisso do Estado
Aumento de capital I	0,30	—
TSDDRA (medida 1)	—	0,30
Liquidez de curto prazo (medida 2)	0,30	1,20
Cauções de 8 mil milhões de euros (medida 3)	8	Garantia de segunda ordem, isto é 1,25
ESDD a reembolsar em capital (medida 4)	1,20	0,30
TSDD a reembolsar em capital (medida 5)	—	0,20
ORA	0,90	—
Aumento de capital II (medida 6)	0,83/0,99	0,17/0,22

Perspectivas financeiras

- (56) A França considera que o plano de reestruturação permitirá a viabilidade da Alstom a longo prazo. As estimativas constam do plano de tesouraria (Three Year Treasury Plan),

na sua versão W10. Esta versão é a última disponível que contém a totalidade das previsões para cada exercício financeiro de 2003/2004 a 2005/2006. Os principais dados deste plano constam do quadro 5.

Quadro 5

Extracto do plano de refinanciamento da Alstom em três anos – versão W10 de Setembro de 2003

(montantes em mil milhões de euros)

Exercício	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006
Encomendas recebidas	19,123	[↘] (*)	[↗]	[↗]
Turbinas Industriais	[...]	[...]	[...]	[...]
Power – Environment	[...]	[...]	[...]	[...]
Power – Turbo-Systems	[...]	[...]	[...]	[...]
Power – Services	[...]	[...]	[...]	[...]
T & D (incluindo Power Conversion)	[...]	[...]	[...]	[...]
Transport	[...]	[...]	[...]	[...]
Marine	[...]	[...]	[...]	[...]
Empresa e outros	[...]	[...]	[...]	[...]
Buffer	[...]	[...]	[...]	[...]
Vendas	21,351	[↘]	[↘]	[↗]
Turbinas Industriais	[...]	[...]	[...]	[...]
Power – Environment	[...]	[...]	[...]	[...]
Power – Turbo-Systems	[...]	[...]	[...]	[...]
Power – Services	[...]	[...]	[...]	[...]
T & D (incluindo Power Conversion)	[...]	[...]	[...]	[...]
Transport	[...]	[...]	[...]	[...]
Marine	[...]	[...]	[...]	[...]
Empresa e outros	[...]	[...]	[...]	[...]
Buffer	[...]	[...]	[...]	[...]
Produtos de exploração margem operacional	(0,507) – 2,4 %	[↗]	[↗]	[↗]
EBIT	(1,062)	[↗]	[↗]	[↗]
Fluxo de tesouraria líquido	(0,265)	[↘]	[↗]	[↘]
Dívida bruta total	6,688	[↘]	[↘]	[↘]
Dívida económica	4,918	[↘]	[↘]	[↘]
Fundos próprios	0,847	[↗]	[↘]	[↗]
Data/Fundos próprios	581 %	[↘]	[↗]	[↘]

(*) Informações confidenciais com indicação de tendências.

(57) Na sequência das alterações da montagem financeira anunciadas em Maio de 2004, a França comunicou uma nova versão das previsões financeiras. Os principais valores desta versão são apresentados no quadro 6. São indicados dois valores: o primeiro corresponde ao caso em que o consórcio de bancos reembolsa o montante máximo dos

créditos previsto na montagem financeira anunciada em Maio de 2004 (isto é, 700 milhões de euros); o segundo corresponde ao caso em que o consórcio de bancos não reembolsa nenhum dos seus créditos. As previsões não tomam em conta as cessões a que deverá proceder a empresa.

Quadro 6

Novas previsões que incluem o efeito das novas medidas financeiras

(montantes em mil milhões de euros)

Exercício	2004/2005	2005/2006	2006/2007
Dívida bruta total	[...]	[↘]	[↘]
Dívida económica	[...]	[↘]	[↘]
Fundos próprios	[...]	[↘]	[↗]
Dívida/Fundos próprios	[...]	[↘]	[↘]

4. Outras medidas

(58) Para além das medidas que acabam de ser referidas, o acordo de 2 de Agosto de 2003 mencionava uma medida de que a Comissão já tinha tido conhecimento pela imprensa e relativamente à qual a França tinha sido convidada a apresentar informações pela carta de 10 de Julho de 2003 (medida 7, antiga medida 5): segundo a imprensa, o grupo nuclear Areva apresentou uma oferta de aquisição do sector T & D da Alstom, num montante presumido superior a mil milhões de euros. Segundo a França, o Estado francês deu o seu acordo⁽⁸⁾, aquando do Conselho Fiscal de 1 de Julho de 2003, relativo à proposta da direcção da Areva de apresentar uma proposta de aquisição desse sector à Alstom. Salienta-se que esta medida consta expressamente do plano de reestruturação e do acordo de 2 de Agosto de 2003.

(59) Além disso, a Comissão teve conhecimento de uma série de medidas não notificadas relativamente às quais a França foi convidada a prestar informações por cartas de 28 de Agosto e 3 de Dezembro de 2003:

— Medida 8 (antiga medida 6): de acordo com uma denúncia, a França teria concedido garantias para a construção de centrais eléctricas (por exemplo, no Barém e/ou noutros países);

— Medida 9 (antiga medida 7): de acordo com a imprensa, a empresa pública Gaz de France (GdF) assinou uma carta de intenção no sentido de adquirir um ou dois navios-tanque para transporte de gás metano à Alstom, o que conferia uma vantagem a esta empresa. O valor total dos contratos em causa é de [...] milhões de euros (dois navios-tanque para transporte de metano para um valor respectivamente de [...] milhões de euros e de [...] milhões de euros);

— Medida 10 (antiga medida 8): segundo a imprensa, a SeaFrance, uma companhia marítima de travessia do Canal da Mancha propriedade da Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) encomendou um *ferry* (navio de transbordo) à Alstom por um valor de [...] milhões de euros, o que constituiria ainda uma vantagem adicional à Alstom.

III. JUSTIFICAÇÃO DAS OPÇÕES PROCESSUAIS

(60) O procedimento formal de investigação foi iniciado para verificar se as medidas de que a Comissão teve conhecimento no Verão de 2003 eram auxílios compatíveis com o mercado comum. Embora as medidas em causa fossem provenientes de recursos estatais e permitido à Alstom manter-se activa nos mercados em causa, ameaçando falsear a concorrência e afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros, a França contestou o carácter de auxílio de algumas delas (nomeadamente a medida 1). Além disso, as informações comunicadas pela França relativamente às medidas 7 a 10 eram insuficientes, sendo as restantes medidas consideradas auxílios de emergência e à reestruturação. O conjunto dos auxílios era susceptível de não preencher os critérios estabelecidos pelas Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação de empresas em dificuldade⁽⁹⁾ (a seguir «orientações»), em especial as medidas consideradas auxílios de emergência pela França, na medida em que já tinha sido aplicado um plano de reestruturação.

(61) Seguidamente, a França procedeu a alterações aos auxílios iniciais após ter concluído um novo acordo com o consórcio de bancos. Estas medidas foram comunicadas à Comissão em 26 de Setembro de 2003. Foi nestas condições que o procedimento formal da investigação foi alargado por forma a abranger também as novas medidas que, em parte, substituíam as do acordo de 2 de Agosto de 2003 e aumentavam o seu montante.

(8) [...]

(9) JO C 288 de 9.10.1999, p. 2.

- (62) Na sequência de uma nova montagem financeira em Maio de 2004, a Comissão considerou que não era necessário nem oportuno, no caso em apreço, proceder a uma segunda extensão do procedimento de investigação. *De facto*, foi verificado, em primeiro lugar, que as alterações introduzidas não provocavam qualquer aumento do montante total dos auxílios mas, pelo contrário, uma redução deste montante. *De facto*, a garantia do Estado sobre a linha de caução (medida 3), que substitui o antigo aval do Estado, constitui uma redução da exposição do Estado de 1 000 milhões de euros. Acresce ainda que o mecanismo de garantia criado prevê agora que os prejuízos serão cobertos prioritariamente por um depósito de caução de 700 milhões de euros criado pela empresa, intervindo o Estado apenas no âmbito da garantia subsidiária. Independentemente do nível de prejuízos, o montante coberto pelo Estado continua a ser inferior ao que resultava do pacote anterior. Tal como será explicado na secção 3 da parte VI, as cações devem ser consideradas um auxílio estatal que pode chegar até 100 % do seu montante. Nestas condições, a prorrogação do compromisso do Estado no âmbito da garantia é mais que compensada por uma redução real e significativa do auxílio que decorre da criação de um novo mecanismo. Igualmente, a transformação da dívida do Estado (medidas 4 e 5) em capital, tal como resulta das alterações em causa, não implica qualquer aumento do montante do auxílio concedido. *De facto*, os empréstimos são considerados, no caso em apreço, tal como será exposto na secção 3 da parte VI, como representando um auxílio de 100 % do montante em causa, a partir do momento da sua concessão. Por último, a participação do Estado no novo aumento de capital (medida 6) será pouco importante à luz do da participação privada. A mesma ocorrerá proporcionalmente ao capital subscrito pelo Estado e nas mesmas condições que para os outros participantes. Além disso, do ponto de vista da exposição total do Estado, a sua participação no aumento de capital é mais do que compensada pela redução da garantia na linha de cações.
- (63) Verificou-se igualmente que as alterações à nova montagem financeira ocorridas em Maio de 2004 comportavam um aumento muito significativo da contribuição privada para a reestruturação e, por conseguinte, uma melhoria considerável da situação financeira da Alstom. *De facto*, a modificação da garantia do Estado sobre a linha de cações implica que a exposição dos bancos passou a representar 6 mil milhões de euros. Além disso, mais de 80 % do novo aumento de capital serão garantidos pelo consórcio de bancos. Por último, assinala-se a contribuição muito importante da própria empresa, que financiará o depósito da caução de 700 milhões de euros, garantia de primeiro nível sobre a nova linha de cações.
- (64) Em último lugar, sublinha-se que as alterações à montagem financeira são acompanhadas por compromissos da França, descritos nos considerandos 96 a 103, que podem, por um lado, compensar as distorções de concorrência susceptíveis de serem provocadas pelos auxílios, limitando a intervenção do Estado no tempo e, por outro, assegurar a viabilidade a longo prazo da empresa.
- (65) Nestas condições, a Comissão considera que as adaptações ocorridas no mês de Maio de 2004 são susceptíveis de reduzirem a intervenção do Estado e de aumentar a contribuição dos parceiros privados, limitando deste modo as distorções de concorrência decorrentes do conjunto de medidas, contribuindo de maneira decisiva para assegurar a viabilidade da empresa a longo prazo. Estas adaptações não podem, portanto, aumentar as dúvidas da Comissão quanto à compatibilidade do conjunto de auxílios, nem fazer surgir novas dúvidas quanto a certas medidas em especial. Pelo contrário, essas adaptações contribuem para dissipar certas dúvidas manifestadas nas decisões de início e de extensão do procedimento formal de investigação. Para terminar, uma nova extensão do procedimento, que juridicamente não é necessária, seria inoportuna dado o atraso que inevitavelmente provocaria na adopção de uma decisão final, que assume uma grande importância para a aplicação do plano de reestruturação.

IV. OBSERVAÇÕES DOS TERCEIROS

- (66) Na sequência da publicação das decisões de início e de extensão do procedimento, respectivamente em 17 de Setembro e 15 de Outubro de 2003, a Comissão recebeu, dentro dos prazos previstos, numerosos comentários de terceiros, clientes, fornecedores, subcontratantes, concorrentes e representantes de trabalhadores da Alstom (20 comunicações para o sector da electricidade, 19 para o sector do transporte ferroviário e 5 de organizações de trabalhadores que abrangem os dois sectores).
- (67) A maior parte dos clientes, fornecedores, subcontratantes e representantes dos trabalhadores exprimiram vivas preocupações quanto à sobrevivência da Alstom. Alguns dos comentários indicam que um eventual desaparecimento constituiria uma autêntica perda para o tecido económico europeu. Insistem nomeadamente na capacidade tecnológica da empresa e no seu peso em termos de investigação e desenvolvimento. Muitos dos comentários indicam também que o desaparecimento da Alstom teria consequências negativas para os mercados em causa que se encontram já fortemente concentrados. Por conseguinte, o desaparecimento da Alstom aumentaria esta concentração e conduziria a uma redução da oferta. Numerosos clientes exprimem as suas preocupações quanto a uma ruptura dos seus aprovisionamentos. Receiam igualmente que a manutenção do seu material de ponta e o serviço pós-venda deixem de poder ser assegurados em boas condições. Por fim, os diferentes representantes dos trabalhadores e dos subcontratantes insistem nas inevitáveis consequências sociais prejudiciais para o emprego directo e indirecto decorrentes do desaparecimento da empresa.
- (68) O sector Marine suscitou um comentário por parte dos presidentes das Câmaras de Nantes e de Saint-Nazaire, que exprimiram a sua viva inquietação quanto às consequências sociais do processo.

- (69) As observações enviadas pelos principais concorrentes da Alstom são apresentadas mais pormenorizadamente nos considerando 69 a 75.
- (70) Segundo a Siemens, as dificuldades que a Alstom teve que enfrentar têm, em primeiro lugar, a ver com os graves problemas técnicos verificados nas turbinas a gás de grande potência GT24/GT26. Estas dificuldades estão igualmente ligadas ao modesto «cash flow» gerado pelo conjunto das actividades da Alstom devido aos seguintes elementos:
- a) Uma integração insuficiente das numerosas aquisições realizadas;
 - b) Uma concorrência demasiado intensa a nível dos preços, destinada a melhorar a utilização das capacidades e a tesouraria graças aos adiantamentos recebidos;
 - c) Uma insuficiente capacidade de gestão dos projectos e dos riscos.
- (71) A Siemens considera, por conseguinte, que o plano de reestruturação não permitirá à Alstom recuperar a sua viabilidade a longo prazo. Segundo este terceiro, o grupo não terá capacidade para fazer face aos problemas técnicos das turbinas GT24/GT26, e as margens da Alstom são demasiado estreitas sobre as encomendas de material ferroviário. Além disso, salienta as perspectivas desfavoráveis para o mercado da construção naval. Receia igualmente, em especial no que diz respeito aos mercados Power, caracterizados, segundo o mesmo, por uma procura fraca e por excessos de capacidade, que o plano de reestruturação seja insuficiente para permitir à Alstom prosseguir as suas actividades.
- (72) Para concluir, a Siemens invoca que os mercados em que a Alstom é activa são suficientemente concorrenciais, (em parte, graças à prática regular dos concursos públicos) e que o desaparecimento da Alstom não alteraria esta situação. A título subsidiário, observa que a eventual aprovação do plano de reestruturação por parte da Comissão deverá ser subordinado ao abandono por parte da Alstom das suas actividades estruturalmente deficitárias e à cessão de activos adicionais e de filiais.
- (73) Um outro concorrente, que não quis revelar a sua identidade, está preocupado essencialmente com a concessão do aval do Estado que cobre 65 % da linha de caução, de 3,5 mil milhões de euros. Este aval seria susceptível de provocar, segundo o mesmo, graves distorções de concorrência. Afirma que a prática de concessão de cações é característica dos contratos a longo prazo concluídos nos sectores de actividades da Alstom. Ora, o aval concedido pelo Estado permite à Alstom ter acesso a um montante de cações particularmente elevado, o que lhe confere uma vantagem desproporcionada. Por conseguinte, a preocupação deste terceiro é dupla: por um lado, a Alstom, que beneficiaria deste modo de garantias muito superiores às dos seus concorrentes dada a diminuição global da oferta de cações desde 2002, poderia candidatar-se a um maior número de contratos; por outro lado, a Alstom beneficiaria de custos reduzidos para a obtenção de garantias, o que é um elemento essencial tendo em conta as diminutas margens de lucro do sector. Este concorrente considera, tal como a Siemens, que o mercado do transporte ferroviário se encontra numa situação de excesso de capacidade. A este propósito, sugere medidas destinadas a permitir o acesso dos terceiros aos direitos de propriedade intelectual relativos ao comboio de alta velocidade (TGV) e/ou à sinalização.
- (74) A General Electrics (GE) forneceu informações sobre os mercados em que está em concorrência com a Alstom, sem comentar directamente o plano de reestruturação.
- (75) Por último, outro concorrente contesta as condições da cessão do ramo T & D à Areva. Receia, nomeadamente, o acesso do grupo público à Areva a este novo mercado. Este concorrente considera que a cessão em causa não estava em conformidade com as práticas comerciais. Segundo o mesmo, a Alstom podia, além disso, ter reduzido o preço da cessão à Areva graças aos auxílios concedidos pela França.

V. COMENTÁRIOS DA FRANÇA

- (76) Na sua resposta ao início e à extensão do procedimento formal de investigação, a França forneceu informações sobre as novas medidas a propósito das quais a Comissão, na decisão de início do procedimento, havia levantado dúvidas quanto à sua compatibilidade com o mercado comum. Estas informações são resumidas em seguida.
- (77) No que diz respeito às medidas 1, 2, 3 e 4, a França observa que a intervenção do Estado era necessária para evitar a falência da Alstom e assegurar a sua viabilidade a longo prazo. Para corroborar esta afirmação, a França forneceu informações adicionais sobre a situação da Alstom anterior a esta intervenção, sobre o plano de reestruturação e sobre as medidas tomadas pela empresa, pelos respectivos credores e accionistas e pela França. Estas informações foram incluídas na parte II da presente decisão, nomeadamente no que diz respeito aos elementos relativos à reestruturação.
- (78) Nas suas respostas ao início e extensão do procedimento formal da investigação, a França fez também um cálculo dos auxílios concedidos à empresa, bem como uma avaliação da sua natureza. Sublinha-se que estes cálculos não dizem respeito às medidas depois de alteradas em Maio de 2004, mas somente às aplicadas ou previstas em Agosto e Setembro de 2003.

- (79) A França considera que os TSDDRA da medida 1 constituem um auxílio à reestruturação correspondente ao seu montante nominal de 300 milhões de euros. No que diz respeito aos 1,2 mil milhões de euros de tesouraria concedidos pelo Estado (medida 2), a França considera que inicialmente foram concedidos 300 milhões de euros a título de auxílios de emergência. Tendo em conta que o prazo para o seu reembolso é neste momento mais longo, este montante deve ser igualmente considerado como um elemento de auxílio à reestruturação. Pelo contrário, a totalidade do montante de 900 milhões de euros, decidido para a medida 2 na sequência do acordo de Setembro de 2003, deve ser considerada como auxílio de emergência. Este montante de 900 milhões de euros foi reembolsado à França entre Dezembro de 2003 e Janeiro de 2004. Tratava-se *de facto* de um auxílio sob forma de liquidez, com o objectivo de evitar a cessação imediata de actividade da Alstom, reembolsado nos seis meses seguintes ao seu pagamento, tal como previsto pelas orientações.
- (80) A França forneceu cálculos relativamente ao antigo aval sobre a linha de caução de 3,5 mil milhões de euros, considerando que o auxílio deveria ser calculado multiplicando o montante máximo da responsabilidade do Estado pelo risco «real» de execução do aval, e subtraindo-lhe os custos pagos pela Alstom. O próprio risco real de execução deste resultaria de dois factores: o risco de que a Alstom não possa honrar os seus contratos (risco de execução) e o risco de que ela não possa reembolsar esta garantia (risco de reembolso). A França chegava a um montante que oscilava entre 0 e 43 milhões de euros. Além disso, a França afirma que o auxílio correspondente ao aval deveria ser considerado um auxílio de emergência para todo o período de concessão de cações. Pelo contrário, a manutenção deste aval durante toda o período de execução dos contratos relativamente aos quais dizem respeito as cações será de considerar como um auxílio à reestruturação. Sublinha-se que a França não forneceu a sua avaliação da nova linha de cações no valor de 8 mil milhões de euros que substitui a do Verão de 2003.
- (81) No que diz respeito ao montante de auxílio do ESDD de 300 milhões de euros (medida 4), a França estima em 140 milhões de euros o auxílio público incluído na garantia à CFDI, o que corresponde a 50 % do montante do empréstimo concedido pela CFDI, menos 10 milhões de euros de custos e despesas conexas.
- (82) A França reafirma que este plano de reestruturação permitirá a viabilidade da Alstom a longo prazo. A França afirma igualmente que as cessões realizadas pela Alstom e as medidas de reestruturação industrial e operacional descritas na secção 3 da parte II constituem medidas compensatórias suficientes para evitar quaisquer distorções indevidas da concorrência.
- (83) Além disso, a França sustenta que as medidas de auxílio a favor da Alstom correspondem ao mínimo necessário para garantir quer a sua sobrevivência a curto prazo (contribuição de liquidez e aval), quer a sua viabilidade a longo prazo (reestruturação financeira e industrial a longo prazo).
- (84) Quanto às consequências económicas e sociais de uma falência da Alstom, a França considera que as mesmas serão avaliadas pelo número de despedimentos que tal implicará. Mesmo admitindo que determinadas actividades da Alstom seriam efectivamente retomadas por outros operadores, a França afirma que [...] ⁽¹⁰⁾ cessariam pura e simplesmente as suas actividades, o que, acrescentado às reestruturações necessárias nos sectores susceptíveis de se manter em actividade (20 %, segundo as estimativas), provocaria o despedimento de 53 600 trabalhadores.
- (85) A França prevê também outros problemas ligados ao facto que 75 % das actividades da Alstom são confiadas a subcontratantes, o que, afirma, se traduzirá em 112 800 desempregos suplementares. A este valor deverão acrescentar-se ainda cerca de 50 000 despedimentos (indirectos) nas regiões mais atingidas. O número total de despedimentos a prever, em caso de falência, ascenderá, portanto, segundo a França, a 216 400.
- (86) A França invoca ainda que uma falência da Alstom poderá, por efeito de ricochete, provocar [...].
- (87) No que diz respeito às capacidades de produção nos mercados em que a Alstom está presente, a França afirma que as mesmas são muito flexíveis e podem facilmente ser ajustadas para poderem responder à procura a médio prazo, mesmo que as variações conjunturais da procura possam implicar excessos de capacidade a curto prazo. Tal é actualmente o caso do subsector Power Turbo-Systems. A França considera, porém, que os excessos de capacidade podem ser reabsorvidos a médio prazo através de ajustamentos em termos efectivos. As capacidades também não são consideradas um problema no sector Transport em que é fácil adaptar a produção à procura. Por último, no sector Marine, e em especial no segmento dos navios de cruzeiro, a crise actual é considerada temporária tendo em conta as boas perspectivas de crescimento a longo prazo.
- (88) A propósito da venda do sector T & D da Alstom à Areva (medida 7), a França forneceu informações suplementares a fim de comprovar que esta transacção não incluía qualquer auxílio estatal. Segundo a mesma, o preço acordado

(10) Leia-se «certos sectores».

era de 950 milhões de euros, menos a dívida líquida consolidada dos activos transferidos. Esta transacção foi realizada em Janeiro de 2004 por um preço [...] de 920 milhões de euros. A França informou que a oferta de Areva foi inferior às que puderam ser feitas por outros adquirentes potenciais, mas que foi considerada pela Alstom como sendo a mais vantajosa, essencialmente porque a Areva tinha a possibilidade de pagar o preço num prazo limitado, sem ter que recorrer a novos empréstimos ou a um aumento de capital. Além disso, a Areva, contrariamente aos outros adquirentes potenciais, não tinha pedido que a Alstom continuasse accionista relativamente a uma parte da actividade cedida. A França referiu igualmente que o preço oferecido pela Areva se revelou conforme ao valor indicado numa série de avaliações efectuadas pela Alstom e Areva. A última destas avaliações, que data de Julho de 2003, indicava um preço que se situa num diferencial de 1 a 1,5 mil milhões de euros.

- (89) No que diz respeito às medidas 8, 9 e 10, na sua resposta de 11 de Fevereiro de 2004, a França negou ter dado garantias para qualquer uma das referidas operações. Pelo contrário, a França admitiu ter concedido [...] «à» GdF e [...] à SNCF «elementos de conforto» para a aquisição de navios. Na sequência de um pedido da Comissão, a França enviou uma cópia das cartas em que estes «elementos de conforto» tinham sido concretizados. Nessas cartas, o Estado confirmava que se as operações não pudessem ser levadas a bom termo, daria início a um procedimento de indemnização.

Comentários dos terceiros interessados

- (90) A França salienta que os comentários dos terceiros interessados dirigidos à Comissão são provenientes tanto de concorrentes da Alstom como dos sindicatos de trabalhadores da empresa, dos fornecedores, dos clientes e ainda dos subcontratantes. Sublinha o número pouco habitual de pareceres a favor das medidas em causa e observa que numerosos terceiros exprimem uma viva inquietação quanto aos riscos do desaparecimento da Alstom incidir no emprego directo ou indirecto, na continuação dos contratos em curso, nomeadamente em termos de transferência de tecnologia ou ainda sobre os seus subcontratantes. Outros pareceres são considerados neutros pela França.
- (91) A França observa que apenas dois dos numerosos terceiros interessados, incluindo a Siemens, exprimiram a sua oposição quanto às medidas previstas. A França contesta as afirmações da Siemens, que considera nomeadamente que o sector Transport da Alstom poderia apresentar sinais de fraqueza. Indica que a redução da margem operacional do referido sector se ligava unicamente a dificuldades pontuais da Alstom e que as perspectivas de rentabilidade no horizonte de 2005/2006 são, *de facto*, favoráveis. A Siemens considera, além disso, que haverá excessos de capacidade em todo o sector ferroviário, quando a outra parte terceira interessada pensa que este excesso de capacidade só dirá respeito ao segmento do material circulante. Nos dois casos, a França contesta esta apreciação e salienta, nomeadamente, que os encerramentos de fábricas empreendidos correspondem unicamente a excessos de capacidade locais específicos. Além disso, a França precisa que a Alstom prossegue os seus esforços de reestruturação.
- (92) No que diz respeito ao sector Power, a França insiste na tecnologia de ponta detida pela Alstom. Explica que a deterioração das margens denunciada pela Siemens entre 1999 e 2003 está ligada aos problemas técnicos pontuais, mas *de facto* consideráveis, verificados nas turbinas a gás GT24 e GT26, problemas hoje resolvidos. A França precisa, além disso, que o subsector Power Turbo-Systems não apresenta qualquer problema estrutural contrariamente ao que pretende a Siemens. Recorda, além disso, que foram empreendidas neste sector reduções de capacidade consideráveis na sequência das cessões das actividades das turbinas industriais à Siemens e T & D à Areva e que prossegue os seus esforços de reestruturação.
- (93) Uma das partes terceiras recorda, nas suas observações, a significativa importância das cauções no sector do transporte e contesta firmemente as garantias bancárias obtidas pela Alstom graças ao aval concedido pelo Estado. A França invoca a este propósito que as garantias foram utilizadas em conformidade com as necessidades históricas do grupo e que as práticas de concessão de garantias da Alstom não foram alteradas desde a atribuição dos auxílios em causa. Especifica que a proposta do terceiro relativamente à concessão das garantias por sector não está prevista devido à estrutura financeira de grupos como a Alstom, GE ou ainda Siemens.
- (94) A França contesta igualmente os comentários da Siemens que põe em questão a eficácia do plano de reestruturação da Alstom e duvida das possibilidades de retorno à situação de viabilidade do grupo. Além disso, critica os seus comentários no que diz respeito às distorções de concorrência indevidas susceptíveis de serem provocadas pelas medidas em causa e opõe-se, conseqüentemente, a qualquer cessão adicional sugerida pela Siemens a título de compensação. Por último, a França opõe-se a qualquer pedido de abertura dos direitos de propriedade intelectual relativos ao TGV e/ou à sinalização referidas pelo outro terceiro.

(95) Uma terceira parte interessada exprimiu um parecer desfavorável, mas o mesmo diz exclusivamente respeito ao ramo T & D, o qual, segundo o mesmo, seria afectado de excessos de capacidade estruturais. Contesta ainda as condições em que este ramo de actividade foi cedido à Areva. A França observa, por um lado, que a Alstom já não exerce a actividade em causa e que, por outro, apresentou os elementos pertinentes que justificam que a cessão à Areva não contém elementos de auxílio estatal.

Compromissos da França e da empresa

- (96) Por carta de 26 de Maio de 2004 à Comissão, a França compromete-se a que a Alstom conclua um ou mais parcerias industriais, num prazo de quatro anos. Estas parcerias dirão respeito a partes significativas da actividade da Alstom. Salvo acordo prévio da Comissão, estas parcerias não dirão respeito às empresas controladas pelo Estado, *de jure* ou *de facto*, individual ou conjuntamente.
- (97) Além disso, a França compromete-se a que uma empresa comum, na qual a Alstom manterá um controlo conjunto e deterá no máximo 50 % do capital, seja criada com um parceiro e se dedique à actividade «Hydro Power» da Alstom ⁽¹¹⁾ (em 2002/2003, volume de negócios de 879 milhões de euros e 4 680 trabalhadores). Esta operação será integralmente realizada num prazo de [...].
- (98) A França compromete-se igualmente a alienar a sua participação no capital da Alstom no prazo de 12 meses subsequentes à obtenção por esta empresa de uma notação «investment grade». Em todo o caso, esta alienação será realizada no prazo máximo de quatro anos a contar da adopção da presente decisão. [...].
- (99) A França compromete-se a que a Alstom ceda várias actividades nos domínios da energia e do transporte. Trata-se da fábrica de locomotivas para transporte de mercadorias de Valence (em 2002/2003, volume de negócios de 92 milhões de euros e 380 trabalhadores), do conjunto das actividades do sector Transport na Austrália e na Nova Zelândia (em 2003/2004, volume de negócios de 227 milhões de euros e 2 172 trabalhadores), bem como
- actividades no domínio das caldeiras industriais ⁽¹²⁾ (em 2003/2004, volume de negócios de 442 milhões de euros). Cada uma destas cessões será realizada num prazo de [...]. A França compromete-se em assegurar que a Alstom irá estabilizar a sua estrutura directiva para garantir a boa gestão de cada uma das actividades cedidas e a nomear um administrador fiduciário único encarregado de acompanhar a execução correcta do compromisso respeitante a estas três cessões. A França compromete-se igualmente a que a Alstom ceda a actividades suplementares representando 800 milhões de euros do volume de negócios (base 2002/2003), no âmbito do grupo, excluindo a construção naval. Estas cessões poderão ser efectuadas [...]. Devem ser realizadas num prazo de [...]. Por último, a França compromete-se a que a Alstom ceda [...] num prazo de [...].
- (100) A França compromete-se igualmente a transmitir anualmente à Comissão, durante quatro anos, um relatório validado por um perito designado pela Alstom com o acordo da Comissão. Este perito deverá verificar se as margens realizadas em média, por ano e por sector, em relação aos contratos assinados pela empresa no sector Transport são compatíveis com o plano empresarial (*business plan*) e, em caso de afastamento, não indicam uma prática de preços anticoncorrenciais. Além disso, a França compromete-se a que a Alstom não efectue operações de aquisição de empresas no sector Transport, no Espaço Económico Europeu, num montante superior a 200 milhões de euros (valor de empresa), durante quatro anos.
- (101) No que diz respeito às medidas estruturais de abertura do mercado francês de material ferroviário, a França compromete-se relativamente aos pontos seguintes:
- Transmissão à Comissão, a seu pedido, dos pareceres do Réseau Ferré de France relativos à emissão de certificados de segurança e dos *dossiers* técnicos subjacentes;
 - Transmissão à Comissão do novo projecto de decreto sobre «material circulante» e, se necessário, dos elementos explicativos que justificam, nomeadamente, os casos em que não é obrigatória a adopção de um decreto. O decreto entrará em vigor, o mais tardar, em 1 de Janeiro de 2005;
 - Supressão da obrigação jurídica de consultar a SNCF em matéria de emissão de certificados de segurança, com entrada em vigor em 1 de Janeiro de 2005;
 - Informação da Comissão sobre os contratos por ajuste directo que serão concluídos pela SNCF e a Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) com a Alstom;

⁽¹¹⁾ De acordo com o relatório anual de 2003 da Alstom, o segmento Hydro Power compreende os produtos e serviços seguintes: turbinas hidráulicas e turbinas-bombas até 800 MW, alternadores hidráulicos até 800 MW, motores de alternadores de pólos exteriores e válvulas, instalações chave-na-mão, incluindo sistemas de controlo, e cobrindo toda a gama de centrais hidráulicas de potencial unitário de 2 MW a 800 MW, reabilitação de centrais hidroeléctricas e estações de bombagem de água e equipamentos hidromecânicos para o transporte de água.

⁽¹²⁾ Segundo as informações prestadas pela França e disponíveis no sítio Internet da Alstom, a actividade de «caldeiras industriais» inclui os produtos seguintes (descrição original unicamente disponível em inglês: «field erected boilers up to 300 ton/hour steam output; Fines Circulating Fluidised bed boiler FI CIRC™ up to 70 MWe output; package boilers for process steam up to 270 ton/hour; fossil fuelled plants up to 100 MWe output; biomass fuelled plants up to 100 MWe output; thermal waste treatment plants»).

- e) Comunicação, a pedido da Comissão, dos relatórios de análise das propostas submetidas ao Conselho de Administração da SNCF para os contratos adjudicados através de concurso;
- f) Transposição de forma antecipada, o mais tardar em 1 de Novembro de 2004, da Directiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais ⁽¹³⁾;
- g) Adopção, com entrada em vigor, o mais tardar, em 1 de Novembro de 2004, de um dispositivo de urgência pré-contratual em conformidade com a Directiva 92/13/CEE do Conselho, de 25 de Fevereiro de 1992, relativa à coordenação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas respeitantes à aplicação das regras comunitárias em matéria de procedimentos de celebração de contratos de direito público pelas entidades que operam nos sectores da água, da energia, dos transportes e das telecomunicações ⁽¹⁴⁾.
- (102) Além disso, a França compromete-se a tomar medidas adicionais de reestruturação do sector Marine, nomeadamente as necessárias para aumentar o limiar de rentabilidade do sector da construção naval de 4,5 navios encomendados (equivalentes navios de cruzeiro) por ano (média dos últimos cinco anos) para [...].
- (103) Por último, a França [...] compromete-se a retirar [...] ⁽¹⁵⁾ que já tenham sido enviadas à Comissão para efeitos de autorização de auxílios estatais adicionais a favor da Alstom.

VI. APPRECIACÃO

1. Análise do mercado ⁽¹⁶⁾

- (104) A Alstom é um grupo de engenharia que concebe, fabrica e assegura a manutenção de produtos e de sistemas em três sectores principais: a produção de energia, o transporte ferroviário e a construção naval ⁽¹⁷⁾. A Comissão baseou a sua avaliação dos mercados nas suas próprias análises, nos relatórios industriais e no relatório do seu consultor BearingPoint France SAS. Os valores citados provêm dessa avaliação e são aproximativos.

⁽¹³⁾ JO L 134 de 30.4.2004, p. 1.

⁽¹⁴⁾ JO L 76 de 23.3.1992, p. 14. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo acto de adesão de 2003.

⁽¹⁵⁾ Leia-se «as notificações».

⁽¹⁶⁾ A discriminação por mercado é fornecida a título de informação para efeitos da presente decisão. A mesma não coincide necessariamente com a definição dos mercados tal como apresentada nos processos de concentrações.

⁽¹⁷⁾ A análise de mercado da Comissão não abrange os sectores das turbinas industriais e da transmissão e distribuição (T & D) já cedidos.

Produção de energia

- (105) O mercado mundial das infra-estruturas e dos serviços de manutenção para a produção de energia representa actualmente cerca de 150 mil milhões de euros por ano. A América do Norte e a Ásia são os mercados mais importantes, representando cada um cerca de 30 %. Quatro agentes oferecem um amplo leque de produtos e têm partes de mercado significativas a nível mundial: GE, Alstom, Siemens e Mitsubishi HI. A Toshiba é igualmente importante em termos de vendas, mas centra-se principalmente nas turbinas a vapor. A GE impõe-se cada vez mais como o líder do mercado com uma média anual de parte de mercado de 23 % no conjunto dos mercados de produção de energia relativamente ao período entre 1992 e 2002. A GE ocupa a posição mais forte na América do Norte (mais de 50 % de parte de mercado) e relativamente às turbinas a gás (mais de 50 % de parte de mercado). Relativamente a este período, a Alstom está em segundo lugar com uma parte de mercado global de 14 %.
- (106) Actualmente, as encomendas de centrais de produção de energia registam um recuo após um aumento substancial entre 1998 e 2001, período em que estas aumentaram de 136 para 219 GW/ano, e voltaram a descer em 2002 para o nível de 1998 (138 GW/ano). Prevê-se que a procura se mantenha reduzida a médio prazo (em média, cerca de [...] GW/ano até 2005). A mais longo prazo, porém, a procura deverá atingir cerca de [...] GW/ano entre 2005 e 2010. No sector dos serviços, o potencial de crescimento é mais elevado com aumentos anuais previstos de [...] % (o valor do sector dos serviços representa cerca de um terço do mercado global, isto é, cerca de [...] mil milhões de euros).
- (107) A Alstom está presente no mercado da construção e dos serviços nos segmentos seguintes: turbinas a gás de mais de 50 MW («grandes turbinas a gás»), turbinas a vapor de mais de 70 MW («grandes turbinas a vapor»), turbinas hidráulicas e geradores hidráulicos, caldeiras, serviços e instalações fabris chave-na-mão. A Comissão procedeu à avaliação das partes de mercado de cada sector relativamente ao período de 1992-2002. No importante sector das turbinas a gás (que representa 28 % do mercado total da produção de energia medida em MW), a GE destaca-se claramente como líder com uma parte de [...] %; seguiu-se a Siemens com [...] % e a Alstom com [...] %. O vasto sector das turbinas a vapor (32 % do mercado) é mais fragmentado: os agentes chineses dispõem de uma parte de mercado de [...] %, a Alstom de [...] %, a GE de [...] %, e seguindo-se a Mitsubishi HI, Siemens e Toshiba com, respectivamente, [...] %, [...] % e [...] %. Relativamente às turbinas hidráulicas (9 % do mercado), a Alstom e a GE têm cada uma delas uma parte de mercado de [...] % e a Siemens de [...] %. Relativamente aos geradores hidráulicos (representando também 9 % do mercado), a Alstom destaca-se com uma parte de mercado de [...] %, seguindo-se a GE com [...] %, sendo o restante repartido entre os agentes chineses ([...] %), a VA Tech hydro ([...] %) e a Siemens ([...] %). No sector das caldeiras (22 % do mercado) os agentes chineses dominam com uma parte de mercado de [...] % (80 % da procura asiática). Os outros nomes importantes são a Mitsubishi HI ([...] %), a Alstom ([...] %), a Babcock & Wilcox ([...] %), a Foster Wheeler ([...] %) e a IHI ([...] %).

Transporte ferroviário

(108) A Comissão considera que o mercado mundial do equipamento e dos serviços no transporte ferroviário representa cerca de 30 mil milhões de euros por ano, o que corresponde à estimativa das autoridades francesas. [...] do mercado abrange o material circulante ([...] mil milhões de euros), [...] a infra-estrutura ([...] mil milhões de euros), [...] % da sinalização ([...] mil milhões de euros) e [...] % dos serviços ([...] mil milhões de euros). O sector do material circulante pode subdividir-se do seguinte modo, em termos de percentagem das vendas médias do mercado europeu de 2000 a 2002 para cada sector:

- unidades múltiplas eléctricas/diesel («UME»/«UMD»): [...] %,
- comboios de alta velocidade e comboios de muito alta velocidade («TGV»/«TTGV»): [...] %,
- metropolitanos: [...] %,
- carros eléctricos e veículos ferroviários ligeiros («VLR»): [...] %,
- locomotivas: [...] %,
- carruagens de passageiros: [...] %.

(109) Do ponto de vista das vendas, os agentes principais são a Bombardier, a Alstom e a Siemens, e, em menor medida, a GE e a Ansaldo. Conjuntamente, estas empresas representam cerca de [...] % do mercado mundial dos transportes ferroviários em 2002: a Bombardier [...] %, a Alstom [...] %, a Siemens [...] %, a GE [...] % e a Ansaldo [...] %. Os agentes de dimensões mais modestas mais activos nos mercados europeus são a CAF, a Talgo e a Vossloh. Recentemente, a Alstom e a Bombardier eram as figuras de proa nos principais sectores do material circulante. Partilharam o primeiro lugar no mercado europeu com a Siemens. A Alstom e a Siemens encontram-se especialmente bem colocadas relativamente aos produtos de alta tecnologia.

(110) A Europa constitui o mercado mais vasto com uma parte de [...] %. A França a Alemanha e o Reino Unido representam um dos mercados europeus mais importantes, totalizando, respectivamente, [...] %, [...] % e [...] % das vendas anuais médias de 2000 a 2002, seguidos pelo mercado italiano e espanhol, que representam cada um [...] % do mercado europeu relativamente ao mesmo período. A presença local, isto é, as empresas com instalações locais de produção, constitui um factor importante com agentes nacionais e locais dominando os mercados (parte de mercado em França [...] %, na Alemanha [...] %, no Reino Unido [...] %, em Espanha [...] % e em Itália [...] % de 2000 a

2002). Está, no entanto, a desenhar-se uma tendência generalizada para a europeização do mercado. Estima-se que o excesso de capacidade do sector representa cerca de [...] %, apesar de se esperar uma subida anual da procura de [...] %. Os sectores dos comboios de alta velocidade, da sinalização e dos serviços deverão oferecer as melhores perspectivas de crescimento.

(111) O mercado francês é dominado pela Alstom e, em menor medida, pela Bombardier. A Comissão estima o mercado em 1,8 mil milhões de euros, com base nas vendas médias de 2000 a 2002 ⁽¹⁸⁾, em que as UME/UMD representam [...] milhões de euros, os TGV [...] milhões de euros, os metropolitanos [...] milhões de euros, os veículos ferroviários ligeiros [...] milhões de euros e as locomotivas [...] milhões de euros. A parte de mercado da Alstom relativamente a este período era de [...] % no sector dos TGV, [...] % nos VLR e [...] % nas locomotivas ⁽¹⁹⁾. Só nos sectores UME/UMD (Alstom [...] %, Bombardier [...] %) e nos metropolitanos (Alstom [...] %, Bombardier [...] % e Siemens [...] %) é que a Alstom está presente com outros concorrentes. A Alstom tem uma parte de mercado global em França de cerca de [...] %. A título de informação, na Alemanha, apesar de uma muito forte posição da Siemens no sector do TGV, a sua parte de mercado global é de [...] % (atrás da Bombardier com [...] %).

Construção naval

(112) O mercado mundial da construção naval é dominado pelo Japão e pela Coreia do Sul, com uma forte emergência da China. Os estaleiros navais europeus, incluindo a Alstom, concentraram-se em segmentos de alta tecnologia e com forte valor acrescentado (navios de cruzeiro e de transporte de metano). Os estaleiros navais europeus dispõem de uma parte cumulada de [...] % do mercado dos navios de cruzeiro repartidas entre quatro empresas. Em média, entre 1994 e 2003, a Alstom detinha [...] % do mercado mundial de navios de cruzeiro, a Fincantieri [...] %, a Aker Kvaerner [...] % e a Meyer [...] %. No que diz respeito aos navios de cruzeiro e aos de transporte de metano, o mercado de referência é o mercado mundial.

(113) O mercado dos navios de cruzeiro é especialmente moroso neste momento, uma vez que as carteiras de encomendas estão pouco preenchidas daqui até 2007. Porém, as perspectivas a mais longo prazo são boas, graças ao desenvolvimento da indústria do turismo. A taxa de crescimento subjacente do sector dos cruzeiros é estimada em [...] % por ano até 2010. O mercado dos navios de transporte de metano está em fase de crescimento rápido e as perspectivas a longo prazo são igualmente positivas.

⁽¹⁸⁾ Não deve perder-se de vista que os grandes contratos, muito frequentes neste sector industrial, podem alterar estes valores de forma radical.

⁽¹⁹⁾ Esta parte de mercado sofrerá uma redução significativa após a obtenção, no início de 2004, de um contrato de 800 milhões de euros com a SNCF por parte de um consórcio Alstom – Siemens.

2. Existência de auxílio

(114) O n.º 1 do artigo 87.º do Tratado estabelece que «salvo disposição em contrário do presente [...] Tratado, são incompatíveis com o mercado comum, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções». Por conseguinte, a Comissão examinará as medidas em questão para apurar se constituem um auxílio estatal.

(115) Tal como foi exposto, a Alstom é essencialmente activa nos domínios da energia, do transporte e da construção naval. Os produtos e serviços em causa são objecto de trocas comerciais e de concorrência entre Estados-Membros. O exposto na secção 1 mostra amplamente que qualquer auxílio à Alstom afecta as trocas comerciais entre Estados-Membros e falseia a concorrência no mercado comum.

(116) Além disso, todas as medidas tomadas são financiadas pelo Estado ou por organismos controlados pelo Estado e/ou cujo comportamento no presente contexto é de forma evidente imputável ao Estado, tais como a CDC ⁽²⁰⁾ e a CFDI. São medidas *ad hoc* a favor da Alstom e, por conseguinte, selectivas.

a) Medidas 1 a 6

(117) Nas suas decisões de início e de extensão do procedimento formal de investigação, a Comissão concluiu que as medidas estatais previstas no acordo de 2 de Agosto de 2003, tal como alterado pelo acordo de Setembro de 2003, constituíam auxílios estatais na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado. A Comissão recorda que inicialmente a França só contestava o carácter de auxílio da antiga medida 1 relativa à participação do Estado num aumento de capital e aceitava a qualificação de auxílio para o resto das medidas objecto do acordo de 2 de Agosto de 2003.

(118) Sublinha-se que a antiga medida 1 foi substituída por TSDDRA (actual medida 1) e que a França já não contesta a qualificação de auxílio estatal desta nova medida 1 nem, aliás, de nenhuma outra das medidas decorrentes do acordo de Setembro de 2003. Muito pelo contrário, por carta de 4 de Setembro de 2003, a França invocou o carácter absolutamente indispensável da participação do Estado

na operação de apoio à Alstom, bem como o carácter global e indissociável do pacote de medidas financeiras colocado à disposição da empresa. Deste modo, afigurou-se claramente que o compromisso do Estado era indispensável para evitar a falência da Alstom e que constituía um elemento-chave do acordo de 2 de Agosto de 2003, o que é confirmado pela versão alterada do acordo, comunicada pela França em 26 de Setembro de 2003. Sem a participação do Estado, o consórcio de bancos não se teria disposto a apoiar a empresa. A França considera que as medidas decorrentes do acordo de Setembro de 2003 constituem *de facto* auxílios, porém, sempre compatíveis com o mercado comum.

(119) Deste modo, é confirmada a posição preliminar da Comissão quanto às medidas previstas nas decisões de início e de extensão do procedimento. Por conseguinte, só pode ser afectada pelas alterações de determinadas medidas, comunicadas pelas autoridades francesas em Maio de 2004.

(120) Os TSDDRA (medida 1) foram subscritos pelo Estado num contexto que não pode ser o de um investidor privado em economia de mercado. Por conseguinte, os mesmos conferem uma vantagem à Alstom através de recursos estatais. Do mesmo modo, as facilidades a curto prazo (medida 2) foram concedidos num contexto que não pode ser o de um credor privado em economia de mercado. Salienta-se relativamente a esta medida que a parte subscrita pela CDC foi efectuada a pedido do Estado e, por conseguinte, imputável a este, facto que a França nunca contestou.

(121) A garantia do Estado de segunda ordem no valor de 1,25 mil milhões sobre as cauções subscritas pelo consórcio de bancos (nova medida 3), tal como o aval anterior (antiga medida 3), é igualmente uma medida excepcional que não pode ser considerada como o comportamento normal de uma instituição financeira, tendo, nomeadamente, em conta a situação da Alstom. Por conseguinte, também estas dão uma vantagem proveniente de recursos estatais, no caso em apreço através da CFDI, e imputável ao Estado. Salienta-se que a França não estabelece qualquer diferença entre auxílios concedidos directamente por si e os auxílios concedidos através da CFDI. *De facto*, o protocolo de acordo de 27 de Maio de 2004, transmitido por carta de 7 de Junho de 2004, estabelece que «O Estado dará o seu aval (ao novo mecanismo de cauções) directamente ou através da CFDI». O protocolo indica também que a nova garantia da medida 3 «será emitida pela CFDI, pelo Estado ou por qualquer outra entidade que funcione sob o aval do Estado». Tal demonstra claramente que, no caso em apreço, os recursos da CFDI são recursos estatais e que as suas acções são imputáveis ao Estado e, por conseguinte, devem, no caso em apreço, ser encaradas como correspondentes a auxílios estatais.

⁽²⁰⁾ Ver as medidas adequadas dirigidas à França no caso E 50/2001, CDC IXIS.

(122) O ESDD subscrito pela CFDI e garantido pelo Estado (medida 4) e os TSDD directamente concedidos pelo Estado (medida 5) também não podem ser considerados como correspondendo ao comportamento normal de investidores/credores em economia de mercado. Nenhum investidor/credor normal teria intervindo neste sentido, a não ser que, eventualmente, já fosse credor ou accionista da Alstom. Uma vez mais se sublinha que a concessão do ESDD era, aquando dos acordos de Agosto e Setembro de 2003, um dos compromissos do Estado. Este compromisso traduziu-se numa garantia à CFDI para a totalidade do empréstimo. Quanto ao compromisso do Estado de transformar os seus créditos em acções, directamente ou através da CFDI, o mesmo foi tomado de forma irrevogável e relativamente à totalidade dos créditos a longo prazo detidos, enquanto o reembolso constituiria uma opção para os outros credores. Por conseguinte, esta medida destina-se, também neste caso, a consolidar a estrutura financeira da Alstom, independentemente da sua situação no momento do reembolso, e atribui ao Estado um papel que não é semelhante ao dos outros credores e que comporta um risco adicional.

(123) No que diz respeito à medida 6, a França não deu qualquer qualificação à participação do Estado no novo aumento de capital. A Comissão entende que esta participação do Estado num novo aumento de capital contém elementos de auxílio. Tal como a Comissão indicava no documento intitulado «Aplicação dos artigos 92.º [87.º] e 93.º [88.º] do Tratado CEE [CE] às aquisições de participações das autoridades públicas»⁽²¹⁾, em certas circunstâncias, existe uma presunção de auxílio. É o que se verifica «sempre que a intervenção financeira pública combina uma aquisição de participação com outras modalidades de intervenção que devem ser notificadas ao abrigo do n.º 3 do artigo 93.º do Tratado CE» ou quando «as aquisições de participação são efectuadas em certos sectores confrontados com dificuldades específicas». No caso em apreço, a Comissão salienta que a injeção de capital é concedida paralelamente a outras medidas que são consideradas como auxílios estatais na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado e que a Alstom é uma empresa em dificuldade. Por último, esta injeção de capital deve ser encarada paralelamente a outras medidas de apoio tomadas pelo Estado⁽²²⁾. Todas fazem parte da mesma operação destinada a apoiar a Alstom na sua reestruturação em curso.

(124) Em conclusão, a Comissão entende que todas as medidas 1 a 6 fazem parte de um conjunto que se destina claramente a apoiar o grupo Alstom que, de outro modo, teria que se confrontar com graves riscos de falência. Além disso, afigura-se claramente que as medidas em causa não

teriam sido tomadas por um investidor privado agindo em condições de mercado e que, além disso, são susceptíveis de afectar as trocas comerciais entre Estados-Membros e de falsear a concorrência no mercado comum. Por conseguinte, a Comissão considera que as medidas 1 a 6 contêm todas elas elementos de auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado.

b) *Medidas 7 a 10*

(125) No que diz respeito à medida 7, a Comissão enviou um pedido de informações complementares à França por carta de 10 de Julho de 2003, a fim de apurar se o preço de aquisição da divisão T & D da Alstom pelo grupo nuclear público Areva, num montante líquido de 920 milhões de euros, continha elementos de auxílio estatal. A este propósito, a Comissão entende que as informações claras e concordantes das cartas dirigidas pela França à Comissão, em 4 de Setembro de 2003 e 16 de Fevereiro de 2004, dissipam as dúvidas segundo as quais esta medida podia conter elementos de auxílio. Na ausência de índices que pudessem significar que a Alstom beneficiou de uma vantagem por parte da Areva, ademais imputável ao Estado, a Comissão considera que não existe qualquer elemento que permita justificar que a transacção em casa continha elementos de auxílio estatal. Nesta operação, a Areva comportou-se como um investidor privado em economia de mercado. Admitindo mesmo que tal não é o caso, a Comissão considera que um eventual elemento de auxílio seria extremamente reduzido e em nada alteraria a sua apreciação global das medidas a favor da Alstom.

(126) No que diz respeito às outras medidas (medidas 8, 9 e 10), é conveniente estabelecer uma diferenciação entre a medida 8 e as medidas 9 e 10.

(127) No que diz respeito à medida 8, «Barém», a decisão de início do procedimento fazia referência a garantias para a construção de uma central eléctrica no Barém. A França contesta ter dado qualquer tipo de garantia no âmbito desta operação meramente comercial. A Comissão examinou a carta enviada pela França às Autoridades do Barém: considera que o carácter extremamente geral desta carta não lhe permitiria conferir um carácter vinculativo susceptível de ter dado uma vantagem à Alstom. Por conseguinte, a medida 8 não poderia ser um auxílio na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado. Mesmo admitindo que não seja este o caso, a Comissão entende que um eventual elemento de auxílio, que seria extremamente difícil de quantificar, em nada alteraria a sua apreciação global das medidas a favor da Alstom.

⁽²¹⁾ Boletim das CE, 9-1984.

⁽²²⁾ Ver o Acórdão do Tribunal de Primeira Instância das Comunidades Europeias de 15 de Setembro de 1998, no processo T-11/95, BP Chemicals Limited/Comissão, Col. 1998 p. II-3235 (EniChem).

(128) No que diz respeito à medida 9, «aquisição por parte da GdF de um navio de transporte de metano», e a medida 10, «aquisição por parte da SeaFrance de um navio novo», a França indica, em primeiro lugar, que as encomendas foram obtidas pela Alstom com base no seu mérito e não à custa de qualquer auxílio por parte do Estado. Porém, a França reconhece ter concedido [...] GdF e [...] SNCF, empresa-mãe da SeaFrance, «elementos de conforto» no âmbito das aquisições em questão. Após análise das cartas referidas no considerando 89, a Comissão considera que os referidos «elementos de conforto» devem ser considerados como equivalentes a garantias do Estado. No caso da GdF (medida 9), a França indica, *de facto*, que se compromete a «[...] (23)» se a operação não puder ser levada a bom termo. No caso da SeaFrance (medida 10), a França indica que «[...] (24)» serão necessárias para que a SeaFrance leve a bom termo a operação.

(129) Nos termos dessas «cartas de conforto», é recorrente que o Estado deu uma vantagem decisiva à Alstom concedendo aos seus clientes uma garantia de indemnização, no âmbito da execução, por parte da Alstom, das referidas encomendas de navios. Esta vantagem foi, sem qualquer dúvida, um elemento determinante para a Alstom num momento em que a sua situação financeira era tal que um operador avisado teria certamente hesitado em lhe encomendar navios. Além disso, é sintomático, para este efeito, que estas «cartas de conforto» substituíram integralmente, *de facto*, as cauções habituais utilizadas para este tipo de operações, as quais necessitaram, nos outros casos, da intervenção do Estado (ver antiga e nova medida 3), como posteriormente informou a França à Comissão.

(130) Por conseguinte, estas medidas devem ser consideradas como equivalentes a garantias na medida em que têm um efeito semelhante ao da linha de cauções. Devem ser encaradas como parte integrante do conjunto dos auxílios que a França colocou à disposição da Alstom a fim de apoiar os seus esforços de reestruturação baseados no plano em curso de realização desde Março de 2003. Estas garantias foram dadas à Alstom em Junho de 2003, quando as dificuldades da empresa eram perfeitamente conhecidas. Nestas condições, as garantias em causa devem ser encaradas como constituindo as primeiras medidas de auxílio a favor da Alstom.

(131) Por último, a Comissão mantém a análise que já apresentou no âmbito da sua apreciação provisória, no que diz respeito à garantia de subscrição pelo consórcio de bancos do primeiro aumento de capital, bem como à concessão, por parte do bancos, das ORA e confirma, em consequência, que os elementos em causa não constituem auxílio estatal.

3. Montante do auxílio

(132) Na sua resposta ao início e à extensão do procedimento formal de investigação, a França invocou que o montante dos auxílios concedidos pelo Estado no âmbito das medidas 3 e 4 era inferior ao montante das facilidades cobertas. Além disso, a França aceita considerar o resto das medidas como auxílios susceptíveis de serem avaliados até 100 % do seu valor facial. Salienta-se que as observações da França só dizem respeito ao conjunto dos auxílios antes da sua modificação em Maio de 2004. Por conseguinte, a França não se exprime sobre a quantificação do auxílio incluído na garantia sobre a nova linha de cauções que substituirá o aval (medida 3), nem sobre o aval incluído no novo aumento de capital previsto (medida 6).

(133) Os auxílios concedidos pelo Estado, nomeadamente quando assumem a forma de subscrições de títulos de empresas (fundos próprios ou fundos assimiláveis), de empréstimos a curto ou a longo prazo ou de garantias, devem ser quantificados em *ex ante*, isto é, no momento da sua concessão. Só esta forma de proceder permite tomar em conta o risco assumido pelo Estado, enquanto uma quantificação *ex post* se baseia na materialização do risco. É com base nestes princípios que devem ser estabelecidos elementos de quantificação dos auxílios à Alstom.

(134) Os TSDDRA (medida 1) e os TSDD (medida 5) eram assimiláveis a fundos próprios. Nenhum investidor na situação do Estado teria subscrito tais títulos. O risco era de tal modo elevado (em caso de incumprimento, era ilusório para o Estado contar sobre qualquer tipo de reembolso) que a Comissão considerou ser o montante do auxílio igual ao valor facial dos títulos. A França aceitou esta avaliação. Esta não foi fundamentalmente alterada com a transformação destes títulos em capital.

(135) A liquidez de curto prazo (medida 2) foi igualmente colocada à disposição mesmo quando nenhum outro banco estava disposto a fazê-lo. No caso dos 300 milhões de euros que o Estado se comprometeu a renovar até Fevereiro de 2005, e que correspondem, por conseguinte, a um empréstimo a médio prazo, o auxílio pode atingir 100 % do valor facial. Pelo contrário, 900 milhões de euros de bilhetes de tesouraria foram emprestados a curto prazo (e *de facto*, reembolsados rapidamente). Entre estes, 800 milhões destinavam-se a cobrir necessidades de financiamento na expectativa do financiamento a longo prazo concedido pelo Estado (TSDDRA, TSSD e ESDD) que a Comissão considera tratar-se de auxílio para a totalidade do montante. Por conseguinte, pode-se razoavelmente considerar que este auxílio foi concedido pelo Estado

(23) Citação precisa de cartas do Governo francês que permitiram à Comissão concluir pela existência de uma garantia.

(24) *Idem*.

a partir da subscrição dos 800 milhões de euros de bilhetes de tesouraria. Por conseguinte, trata-se do mesmo montante de auxílio que simplesmente mudou de forma pelo que deverá ser considerado apenas uma vez. No quadro de síntese n.º 7, a Comissão aplica, portanto, uma ponderação de 0 % a estes 800 milhões de euros de empréstimos a curto prazo e de 100 % aos financiamentos de longo prazo que serviram para o seu reembolso. Finalmente, falta quantificar o auxílio incluído no saldo de 100 milhões. Em relação ao empréstimo a médio e longo prazo, é preciso ter em conta o risco menos elevado de não reembolso para o credor, dada a reduzida duração e o facto de que este empréstimo devia servir para arranjar soluções de financiamento a mais longo prazo. Por conseguinte, o montante do auxílio é só uma parcela do montante nominal dos fundos mutuados.

(136) No que diz respeito à linha de cauções (medida 3), tal como descrita na parte IV, a França unicamente comunicou cálculos relativos ao antigo aval de 2,275 mil milhões de euros. Ora o aval em causa foi suprimido e substituído por uma nova garantia de 1,25 mil milhões de euros. Porém, precisa-se, tal como já exposto, que a França baseia os seus cálculos numa estimativa do risco técnico de 5 %, calculado a partir de dados históricos que permitem avaliar o montante do auxílio para o aval suprimido entre 0 e 43 milhões de euros.

(137) Como recordado no considerando 133, a existência e o montante de um auxílio devem ser determinados *ex ante*, isto é, no momento da sua concessão e não, como considera a França, depois de a linha da cauções ter produzido os seus efeitos. O montante do auxílio não poderá ser estimado em relação ao risco dos contratos efectivamente cobertos *a posteriori*. No momento da concessão da garantia, a França não incluiu qualquer limitação à utilização da rubrica. O aval podia, por conseguinte, cobrir qualquer contrato em qualquer domínio de actividade da Alstom, desde que não ultrapasse uma duração de sete anos. *Ex ante*, o auxílio contido no aval podia atingir 100 % do montante coberto, em conformidade com a Comunicação da Comissão relativa à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais sob forma de garantias ⁽²⁵⁾ (a seguir «comunicação relativa aos auxílios sob forma de garantias»), que estabelece, no seu ponto 3.2 que «sempre que, aquando da concessão do empréstimo, existirem fortes probabilidades de incumprimento por parte do mutuário, devido, por exemplo, à sua difícil situação financeira, o valor da garantia poderá atingir o montante por ela efectivamente coberto». Este risco não poderia ser assumido por qualquer operador privado. Na sua resposta ao início e à extensão do procedimento formal de investigação, a França indica que «uma vez que o consórcio de bancos já não podia assegurar sozinhos este mecanismo de garantia

tendo em conta os compromissos já assumidos, o Estado teve que apoiar este fluxo de garantias prestadas essencial ao bom funcionamento da Alstom». Deste modo, a França admite que sem o aval do Estado, a Alstom não teria tido acesso a novas cauções. Nestas condições, a Comissão observa que o aval em causa funcionava *de facto* como uma garantia: na verdade, a mesma era imediatamente exigida pelo consórcio de bancos na hipótese de um dos projectos que tinha garantido não poder ser realizado ou concluído a tempo pela Alstom.

(138) Por conseguinte, a Comissão considera que o risco potencial para o Estado se elevava a 100 % do montante da linha de caução coberta pelo aval, isto é, 2,275 mil milhões de euros. Porém, na sequência das modificações anunciadas em Maio de 2004, o aval do Estado sobre a linha de cauções será suprimida. Portanto, numa primeira fase, é necessário quantificar o montante do auxílio que decorre da concessão por parte do Estado do aval durante cerca de 12 meses. Com base nas informações disponíveis, e de modo coerente com métodos de cálculo habituais, o auxílio correspondente ao aval concedido pelo Estado durante este período de tempo limitado pode ser estimado num máximo de 411 milhões de euros. Este cálculo parte da hipótese que os contratos cobertos duram 3 anos (média no sector), que o risco de execução da garantia é repartido de maneira uniforme durante este período de três anos, que as cauções são emitidas de maneira linear em 12 meses (Setembro de 2003 – Agosto de 2004) num montante total de 3,5 mil milhões e que, a partir de Setembro de 2004, o aval do Estado sobre as cauções emitidas é suprimida. O montante do auxílio é considerado como sendo 100 % do montante contra-garantido multiplicado pela duração da garantia (número de meses durante os quais a garantia correu relativamente a três anos, ou seja, 36 meses). Recorda-se que o aval era de 65 % por caução ⁽²⁶⁾.

(139) Como indicado no considerando 52, o aval suprimido será substituído por uma nova garantia subsidiária num montante de 1,25 mil milhões de euros que será inserida na nova linha de cauções, correspondente a um limite máximo de 8 mil milhões de euros (medida 3). Neste novo esquema, o risco potencial para o Estado será de 1,25 mil milhões de euros a partir do momento em que o depósito de caução de 700 milhões de euros se tornar insuficiente para cobrir os potenciais prejuízos. O novo aval deve ser contabilizado como auxílio podendo ir até um máximo de 100 % do seu montante. Esta adaptação implica, por conseguinte, uma diminuição do risco potencial do Estado de um montante de mil milhões de euros. Tal como já referido na parte III, a diminuição do montante da exposição do Estado foi um factor determinante para não se proceder a uma nova extensão do procedimento formal de investigação.

⁽²⁶⁾ A fórmula utilizada para a estimativa do auxílio é a seguinte:

$$\frac{3\,500}{12} \times \sum_{i=1}^{12} \frac{i}{36} \times 0.65 = 410.76$$

⁽²⁵⁾ JO C 71 de 11.3.2000, p. 14.

- (140) Além disso, a Comissão considera que o montante de auxílio não seria substancialmente afectado pela subtracção dos custos suportados pela Alstom para beneficiar da garantia. Tendo em conta esta avaliação e o facto de os dados transmitidos pela França não conterem dados que permitam um cálculo preciso dos montantes pagos pela Alstom ao Estado, o montante máximo do auxílio incluído nas garantias não foi reduzido.
- (141) No que diz respeito à garantia dada pelo Estado à CFDI para a colocação à disposição da Alstom do ESDD a que se refere a medida 4, é necessário fazer o mesmo raciocínio. Sem o aval do Estado de 100 % do ESDD, a CFDI nunca teria concedido o empréstimo. Em consequência, e em conformidade com a comunicação relativa aos auxílios sob forma de garantias, a Comissão considera que 100 % da garantia pode corresponder a auxílio estatal. Esta análise é reforçada pelo facto de a França ter anunciado que as dívidas da Alstom ao Estado, incluindo o ESDD, seriam transformadas em capital durante o Verão de 2004. A transformação da dívida em capital demonstra bem que o ESDD é financiado através de recursos estatais e imputável ao Estado e que deve ser encarado como um auxílio susceptível de atingir os 100 % do montante em causa.
- (142) Com base nos elementos expostos nesta parte, a Comissão considera que a participação do Estado no novo aumento de capital (medida 6) não pode ser considerada como relevando de um investidor privado em economia de mercado mas constitui um auxílio. O auxílio incluído numa participação deste tipo no capital pode atingir 100 % do montante subscrito.
- (143) No que diz respeito às garantias dadas à GdF e à SNCF, tal como constam das medidas 9 e 10, a França reconhece que tinham vocação para substituir caucões. Em conformidade com a estimativa do auxílio incluída na garantia relativa à linha de caucões, a Comissão considera que o montante máximo do auxílio pode atingir 100 % do montante coberto. Porém, tendo em conta a dificuldade de apreciar o alcance e a probabilidade dos diferentes riscos que podem decorrer da inexecução ou da má execução destes contratos, bem como a parte destes riscos efectivamente susceptível de ser coberta pelo aval do Estado, a Comissão não tem possibilidade de quantificar de maneira fiável o montante do auxílio inerente a essas garantias.
- (144) Com base nestes elementos, a Comissão considera que o quadro 7 fornece uma estimativa realista do montante de auxílio máximo resultante do conjunto de medidas a favor da Alstom, à excepção apenas das medidas 9 e 10. Salienta-se que a apreciação de compatibilidade que segue tem em conta cada uma destas medidas, consideradas enquanto tal, com todas as suas peculiaridades, e não unicamente desta estimativa global.

Quadro 7

Montante máximo do auxílio

(em mil milhões de euros)

Medida	Montante de auxílio máximo
1,2 mil milhões de liquidez a curto prazo (medida 2)	
dos quais: — 300 milhões renovados	0,3
— 900 milhões reembolsados (800 milhões reembolsados graças às três medidas que se apresentam em seguida)	0,1
TSDDRA (medida 1)	0,3
ESDD a reembolsar em capital (medida 4)	0,3
TSDD a reembolsar em capital (medida 5)	0,2
Aumento de capital II (medida 6)	0,17/0,22
Garantia sobre as caucões (medida 3)	
Incluindo: — 12 meses de aval sobre 65 % de 3,5 mil milhões de caucões	0,411
— garantia a título subsidiário sobre os 8 mil milhões de caucões	1,25
Total	3,03/3,08

4. Compatibilidade do auxílio com o mercado comum

- (145) Tendo em conta os elementos precedentes, as medidas estatais devem ser apreciadas enquanto auxílios estatais *ad hoc* no âmbito da presente apreciação. Os n.ºs 2 e 3 do artigo 87.º do Tratado prevêm derrogações à incompatibilidade geral prevista no n.º 1.
- (146) As derrogações previstas no n.º 2 do artigo 87.º do Tratado não são aplicáveis no caso em apreço porque as medidas de auxílio não são auxílios de natureza social e não são atribuídas a consumidores individuais, não são destinadas a remediar os danos causados por calamidades naturais ou por outros acontecimentos extraordinários e não são atribuídas à economia de certas regiões da República Federal da Alemanha afectadas pela divisão da Alemanha.
- (147) Estão previstas outras derrogações no n.º 3 do artigo 87.º do Tratado. Uma vez que objectivo do auxílio não é regional e a derrogação da alínea d) do referido número não é manifestamente aplicável, apenas são aplicáveis as derrogações previstas na alínea c). Esta alínea prevê a autorização de auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades económicas, quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum. Neste contexto, é evidente que os auxílios foram concedidos com o objectivo de restaurar a viabilidade a longo prazo de uma empresa em dificuldade. Por conseguinte, os mesmos devem ser apreciados com base nas orientações. Após apreciação, a Comissão considera que, neste caso, nenhum outro enquadramento comunitário poderia ser aplicado. A França não invocou, além disso, qualquer outra derrogação do Tratado e baseou-se exclusivamente nas orientações para defender a compatibilidade das medidas comunicadas em Agosto de 2003.
- (148) Para beneficiar de auxílios de emergência e à reestruturação, a empresa deve poder ser considerada uma empresa em dificuldade. A secção 2.1 das orientações define esta noção. O seu ponto 6 indica que as dificuldades de uma empresa manifestam-se normalmente pelo nível crescente dos prejuízos, a diminuição do volume de negócios, o aumento das existências, a sobrecapacidade, a redução da margem bruta de auto-financiamento, o endividamento crescente, a progressão dos encargos financeiros bem como pelo enfraquecimento ou desaparecimento do valor activo líquido.
- (149) A empresa passou de um benefício líquido positivo, no exercício de 2000-2001, passou para um prejuízo largamente superior a mil milhões de euros, no exercício de 2002-2003. Ao mesmo tempo, os fundos próprios diminuíram em mais de metade, passando de 2 mil milhões de euros para menos de 800 milhões. A Alstom pode, portanto, ser considerada uma empresa em dificuldade financeira na acepção do ponto 5 das orientações, facto que não é contestado pela França nem por qualquer dos intervenientes no âmbito do procedimento.

a) Auxílios de emergência

- (150) A França considera que uma parte das medidas 2 e 3 pode ser qualificada de auxílios de emergência. Para sustentar este argumento invoca o facto de que estes auxílios garantem as necessidades da empresa em liquidez a curto prazo.
- (151) No que diz respeito à medida 2, a França considera que 900 milhões de euros, tal como decorrem da montagem financeira resultante do acordo do mês de Setembro de 2003, devem ser considerados auxílios de emergência na acepção das orientações. Este auxílio sob forma de liquidez a curto prazo, cujo objectivo foi evitar a cessação imediata das actividades da Alstom, foi reembolsado nos seis meses seguintes ao seu pagamento.
- (152) No que diz respeito à medida 3, a França considera que o aval sobre a linha de cauções do Estado deve ser igualmente considerado um auxílio de emergência concedido durante a fase de concessão das cauções pelo consórcio de bancos e avales pelo Estado, na medida em que as medidas aplicadas durante esta primeira fase permitiram manter activa a Alstom. Segundo a França, o aval deveria, nestas condições, ser encarado como um auxílio de emergência concedido durante o primeiro ano de aplicação das medidas destinadas a recuperar a empresa. Salienta-se que a França não avalia a parte do auxílio que deveria ser considerada um auxílio de emergência, como também não avalia o que seria considerado como um auxílio à reestruturação. No que diz respeito à sua duração posterior, o mesmo deveria ser encarado como um auxílio à reestruturação. Sublinha-se que nenhuma avaliação foi efectuada para a transferência do aval para a nova linha de caução relativamente a 8 mil milhões de euros.
- (153) Porém, recorda-se que a Comissão, nas suas decisões de início e de extensão do procedimento formal de investigação, considerou que a Alstom parecia estar em fase de reestruturação aquando da concessão das medidas em causa. Nestas condições, uma parte das medidas de auxílio em causa não poderia ser considerada como auxílios de emergência, que não poderiam ser concedidos, de acordo com as orientações, após a execução de um plano de reestruturação ou de liquidação a que necessariamente devam proceder. Além disso, as condições de autorização dos auxílios de emergência, previstas no ponto 23 das referidas orientações, não se afiguravam preenchidas no caso em apreço. Nestes termos, a Comissão considerou então, a título provisório, que os auxílios em questão deveriam ser examinados à luz dos critérios de autorização dos auxílios à reestruturação.

(154) As dúvidas expressas pela Comissão no âmbito do início ou da extensão do procedimento continuam a ser pertinentes. Na verdade, continua a afigurar-se artificial dividir o conjunto dos auxílios em causa em auxílios de emergência e em auxílios à reestruturação, uma vez que nenhum período de emergência precedeu a elaboração do plano de reestruturação. Tal análise seria contrária ao objectivo da concessão dos auxílios de emergência, que consiste em manter o *status quo* até que a empresa possa tomar uma posição relativamente ao seu futuro.

(155) Os auxílios, independentemente de cobrirem necessidades de tesouraria ou medidas estruturais, inscrevem-se na lógica da reestruturação em curso. A Comissão não pode aceitar que os auxílios concedidos durante os seis primeiros meses ou ainda durante o primeiro ano de uma reestruturação sejam arbitrariamente considerados auxílios de emergência. Neste contexto, é indiferente que os auxílios cubram necessidades de liquidez da empresa em vias de reestruturação, uma vez que os auxílios à reestruturação cobrem frequentemente necessidades de liquidez de empresas em reestruturação, do mesmo modo que, por exemplo, investimentos ou custos associados a reduções de capacidades.

(156) Além disso, a Comissão considera que uma parte muito substancial do montante de auxílio relativo à medida 2 foi canalizada das medidas estruturais que o substituíram e, por conseguinte, que, também por essa razão, é adequado examiná-lo no âmbito da reestruturação. Quanto ao aval (antiga medida 3), o mesmo não preenche nenhum dos critérios de autorização dos auxílios de emergência referidos nas orientações. Não se tratava, nomeadamente, de liquidez, porque não constituía uma garantia de empréstimo como previsto no ponto 23 das orientações. Além disso, este aval devia prolongar-se muito para além dos seis meses previstos nas orientações, uma vez que devia cobrir projectos que podiam durar até sete anos.

(157) Com base nestes elementos, a Comissão considera oportuno apreciar estas medidas como incluídas no conjunto dos auxílios à reestruturação.

b) Auxílios à reestruturação

(158) As orientações prevêm quatro condições cumulativas para autorizar um auxílio à reestruturação: um plano que garanta a viabilidade a longo prazo, a prevenção de distorções da concorrência, auxílios limitados ao mínimo necessário e a execução integral do plano de reestruturação.

Restauração da viabilidade

(159) A concessão do auxílio depende da aplicação do plano de reestruturação que terá sido, em relação a todos os auxílios individuais, a provado pela Comissão. O plano de reestruturação, cuja duração deve ser tão limitada quanto possível, deve permitir restabelecer num período razoável a viabilidade a longo prazo da empresa, com base em hipóteses realistas no que diz respeito às condições futuras de exploração. Por conseguinte, o auxílio à reestruturação deve estar associado a um plano de reestruturação viável, em relação ao qual o Estado-Membro se compromete.

(160) A Comissão apreciou, com o apoio do seu consultor externo, o plano de reestruturação apresentado pela França a fim de determinar se o mesmo é suficiente para restaurar a viabilidade a longo prazo da empresa. A Comissão baseou a sua análise nas informações apresentadas em Agosto e Dezembro de 2003, e, posteriormente, em Fevereiro de 2004. A apreciação da Comissão diz respeito, em primeiro lugar, à adequação da reestruturação operacional, em seguida às perspectivas do mercado e ao seu impacto sobre o plano da reestruturação e, por fim, à situação financeira da empresa depois da aplicação do plano de reestruturação.

Reestruturação operacional

(161) Na análise das medidas de reestruturação, deve ter-se em conta a especificidade dos sectores em que a Alstom exerce actividades. Em especial, relativamente aos sectores Power e Transport, os investimentos necessários em activos fixos são relativamente reduzidos em comparação com as necessidades de fundos de maneo. O mais importante é a capacidade de realização do projecto e de engenharia, enquanto as capacidades de produção fixa só constituem uma exigência maior para um número limitado de produtos⁽²⁷⁾. Em consequência, as empresas são em geral capazes de alargar a sua oferta nos períodos de intensa procura. Pelo contrário, nem sempre é possível reduzir a mão-de-obra excedentária nos períodos de procura reduzida, nomeadamente nos países em que a legislação social é mais rigorosa. Uma outra especificidade das actividades da Alstom é a necessidade de fabricar produtos diferentes⁽²⁸⁾ na mesma linha de produção em função das encomendas, a fim de otimizar a utilização das capacidades de produção («utilization runs»).

⁽²⁷⁾ Os *bogies* para o material circulante são um exemplo de mercado em que é necessário dispor de capacidade de produção física suficiente. Além disso, a existência de fábricas no local pode constituir um factor importante para o mercado do material ferroviário.

⁽²⁸⁾ Por exemplo, o sector do material ferroviário, os comboios de alta velocidade e os metropolitanos são substitutos de produção. Na construção naval é, por exemplo, o caso dos navios de cruzeiro e dos navios de transporte de gás metano.

- (162) A capacidade de produção mede-se principalmente pelo espaço disponível para a produção («roofed area») e pela mão-de-obra disponível, enquanto o equipamento instalado não constitui, em geral, a limitação principal, ao contrário de outras indústrias. Além disso, é difícil medir a capacidade de produção por produto porque, como acaba de ser mencionado, diferentes produtos podem ser fabricados em diferentes momentos numa mesma linha de produção.
- (163) Por conseguinte, as medidas de reestruturação internas da Alstom foram analisadas com a verificação de que as mesmas permitirão à empresa reorganizar eficazmente a utilização da sua mão-de-obra e racionalizar a sua presença geográfica.
- (164) A Comissão considera que, no que diz respeito aos sectores Power Generation e Transport, as medidas de reestruturação são suficientes para assegurar a recuperação industrial. As reduções de trabalhadores previstas são consideradas proporcionais à dimensão do excesso de capacidade que existe nestes sectores. As estimativas do custo destas reestruturações e das economias de escala que daí advêm parecem realistas. Além disso, a realização antecipada do plano de reestruturação indica que o processo avançou bem, de modo que o risco de um atraso na realização dos objectivos previstos para 2006 é reduzido.
- (165) No sector Power Turbo-Systems, a redução de efectivos de [...] % (de [...] para [...] trabalhadores) está de acordo com o excesso da capacidade indicado pelas últimas taxas de utilização da Alstom estimadas pela França ([...] % em Agosto de 2003) e pelo perito da Comissão ([...] % em 2002 e [...] % em 2003). Esta redução de efectivos, combinada com a redução e o encerramento selectivo das instalações e com a reorganização operacional, ajudará a restaurar a competitividade da Alstom. No sector Power Environment, a redução de efectivos de [...] % (de [...] para [...]) [...] ⁽²⁹⁾ considerada necessária pelo perito externo da Comissão. A mesma é igualmente superior ao excesso de capacidade indicada pela taxa de utilização estimada pela França (à volta de [...] % no primeiro semestre do ano 2003-2004). Esta redução significativa de efectivos pode ser explicada pelo encerramento de instalações de produção, [...]. No sector Power Services, a redução de efectivos atinge [...] % (de [...] para [...]). Não se verifica o encerramento de fábricas previsto ⁽³⁰⁾, mas tal pode ser justificado pela necessidade de uma presença local neste domínio de actividade.
- (166) Por último, estão previstos esforços de reestruturação no sector Power Conversion (a parte de T & D que não foi vendida à Areva), sob a forma de uma redução dos efectivos de [...] % (de [...] para [...] trabalhadores) e de uma reorganização da estrutura industrial.
- (167) No sector Transport, a redução dos efectivos prevista eleva-se a [...] % (de [...] para [...]). Esta redução dos efectivos está em consonância com as estimativas do excesso de capacidade realizadas pelo consultor externo (entre [...] % e [...] %). A redução, porém, não é coerente com a taxa de utilização actual da Alstom (mais de [...] %) comunicada pela França. Esta incoerência pode, no entanto, ser parcialmente explicada pelo facto que mais de [...] % da redução de efectivos (combinada com o encerramento de unidades fabris) afectam o Reino Unido. A Alstom Transport atravessou recentemente dificuldades importantes neste país e as perspectivas de mercado são aí bastante menos positivas que noutros países. Outras reduções de efectivos podem ter sido previstas por antecipação a fim de melhorar a produtividade resultante da optimização industrial.
- (168) Contrariamente à sua apreciação sobre os sectores Transport e Power, a Comissão considera que as acções previstas pelo plano de reestruturação no sector Marine são insuficientes para compensar o excesso de capacidade dos estaleiros navais da Alstom. A redução de efectivos prevista neste plano é de [...] % (de [...] para [...] trabalhadores). A produção será concentrada nos estaleiros navais de Saint-Nazaire que constituem as instalações de construção mais importantes, enquanto outras unidades menos importantes serão encerradas. Apesar destas medidas, a Comissão duvida que estes esforços de reestruturação possam ser suficientes para aumentar a taxa de utilização dos estaleiros navais da Alstom para um nível aceitável em 2006. As fundamentações para esta análise são expostas nos considerandos 169 e 170.
- (169) Embora o sector Marine da Alstom tenha a capacidade técnica para produzir diferentes tipos de embarcações (navios de cruzeiro, navios de transporte de gás, carreiras, iates, navios científicos e militares, etc.), afigura-se que as futuras encomendas deverão concentrar-se na procura de navios de cruzeiro. O próprio plano de reestruturação prevê que as novas encomendas virão principalmente deste mercado, enquanto os outros tipos de embarcações não deverão constituir uma parte significativa das encomendas recebidas. A capacidade de produção actual dos estaleiros navais de Saint-Nazaire é estimada entre 5 e 6 navios de cruzeiro por ano. Certas perspectivas a médio prazo indicam que a Alstom, se mantiver a sua parte de mercado actual, receberá, no máximo, encomendas de 3 navios de cruzeiro por ano para o período de 2004-2006. Mesmo que a produção de outros tipos de barcos pudesse vir a compensar um nível de encomenda de navios que se situasse abaixo deste máximo, seria improvável que tal tivesse um impacto significativo que pudesse elevar o nível de encomendas total para mais de 3 navios (equivalente navio de cruzeiro) por ano.

⁽²⁹⁾ Leia-se «está em conformidade com a redução mínima».

⁽³⁰⁾ Exceptuando a unidade de La Courneuve em França. Esta unidade integrava a actividade das turbinas industriais que foi vendida à Siemens.

(170) Neste contexto, a Comissão aprovou o recente compromisso recente da França de tomar as medidas necessárias o mais brevemente possível, [...], para reduzir o limiar de rendibilidade da Alstom para a construção naval de 4,5 encomendas de navios (equivalentes navios de cruzeiro) por ano (média dos cinco últimos anos) para [...]. A Comissão considera que este esforço adicional [...] é absolutamente necessário para assegurar a viabilidade a longo prazo deste sector e que deverá ser executado.

Resultados de exploração

(171) A Comissão avaliou pormenorizadamente as previsões resultantes do plano de reestruturação, independentemente de se tratar das encomendas ou do rendimento de exploração por sector. Para este efeito, verificou que estes elementos estão em conformidade com as previsões estabelecidas para cada um dos mercados em causa. A Comissão considera que as previsões relativas às encomendas são geralmente realistas e as relativas às partes de mercado e ao crescimento industrial são suficientemente prudentes. Porém, dois sectores constituem excepção: Power Turbo-Systems e Marine.

(172) A actividade Power TurboSystems da Alstom teve prejuízos muito pesados com origem nos graves disfuncionamentos, ocorridos em 2000, das turbinas a gás de grande potência GT24/GT26, que representam o modelo mais importante da gama comercializada pela Alstom neste sector. Foram empreendidos trabalhos de melhoria dos resultados das turbinas e celebrados acordos comerciais com os clientes descontentes. A França informa que as turbinas em causa hoje estão a trabalhar perfeitamente e especifica que uma empresa espanhola acaba de fazer uma encomenda de três turbinas, o que pode provar que a clientela da Alstom retomou confiança na qualidade e na eficácia das turbinas de alta tecnologia comercializadas pelo grupo.

(173) A Comissão considera que existem elementos positivos suficientes para confirmar a restauração da retoma neste sector. *De facto*, verificou-se que a Alstom empreendeu os trabalhos necessários para atingir os resultados previstos e que os diferendo com os clientes insatisfeitos estão em vias de ser resolvidos. A Comissão observa, além disso, que são suficientes as provisões contabilísticas estabelecidas para cobrir os riscos residuais. Em todo o caso, a encomenda de três turbinas em Dezembro de 2003 assinalada pela França prova que o sector em causa pode recuperar a sua competitividade.

(174) No entanto, apesar destes sinais encorajantes, a Comissão entende que a França sobrestima a capacidade da Alstom de reconquistar partes de mercado nos anos futuros. Com efeito, se a parte de mercado da Alstom estivesse de acordo com os seus resultados médios no período de 1992-2002,

a Comissão calcula uma taxa de sensibilidade (encomendas de risco) que se situaria em torno de [...] % das encomendas previstas. A Comissão considera [...] euros de encomendas como sendo de risco, anualmente, em 2004/2005 e 2005/2006, sobre [...] euros de encomendas previstas.

(175) No sector Marine, a Comissão considera que as previsões de encomendas, tal como decorrem do plano de reestruturação, são muito optimistas, mesmo na hipótese de ser confirmada a retoma a longo prazo no mercado dos navios de cruzeiro e mesmo prevendo a possibilidade de os Chantiers de l'Atlantique produzirem outros tipos de navio de alta eficácia tecnológica como os de transporte de gás metano. A Comissão considera [...] euros de encomendas como sendo de risco, por ano, em 2004/2005 e 2005/2006, sobre [...] euros de encomendas previstas.

(176) De acordo com estes elementos, a Comissão entende que um total de [...] de euros de encomendas é de risco. Este montante só é parcialmente compensado pela margem de manobra («corporate buffer») de [...] euros aplicada sobre as encomendas previstas. O plano de reestruturação afigura-se, por conseguinte, demasiado optimista na medida em que a Comissão entende que [...] euros de encomendas de risco não são abrangidos pelo «corporate buffer».

(177) A Comissão analisou as previsões da empresa ao nível do benefício de exploração. Considera que os objectivos constantes do plano de reestruturação deverão poder ser atingidos. *De facto*, as expectativas em termos de resultado de exploração são suficientemente prudentes para compensar o excesso de optimismo identificado ao nível das previsões de encomendas. Por conseguinte, a Comissão considera que as consequências desta sobrestimação não deverão pôr em perigo o objectivo de rendibilidade operacional da Alstom em 2006.

(178) A Comissão, tendo analisado os outros elementos fundamentais do plano de reestruturação a fim de justificar a pertinência das previsões relativas à rendibilidade operacional da Alstom em 2006, considera que as referidas previsões são realistas. Um primeiro elemento essencial para a melhoria da rendibilidade resulta das medidas de contenção das despesas tomadas no âmbito das acções de reestruturação descritas na parte II.3. As medidas de contenção das despesas destinadas a racionalizar a estrutura dos custos afiguram-se realistas e o ritmo da sua aplicação pode ser considerado como um indicador positivo que justifica que a reestruturação e a restauração da viabilidade poderão ser realizadas nos prazos previstos.

(179) Em segundo lugar, a Comissão observa que eram excepcionais os prejuízos consideráveis resultantes dos disfuncionamentos significativos verificados nas turbinas a gás de grande potência GT24/GT26. Acresce ainda que foram concluídos acordos para pôr termo aos diferendos existentes com determinados clientes. Este tipo de dificuldade, por natureza não recorrente, não deverá reproduzir-se no futuro.

- (180) Um terceiro elemento importante é a previsão da manutenção de uma rentabilidade elevada nos domínios já eficazes e, em especial, na divisão Power Services (margem operacional de [...] % prevista para 2006). Estas previsões parecem razoáveis com base nas características e no crescimento dos sectores de actividade.
- (181) Com base nestes elementos, a Comissão conclui que é exequível o objectivo de 6 % de margem operacional ao nível do grupo previsto pelo plano de reestruturação para 2006.
- Restauração da viabilidade a longo prazo
- (182) A Comissão analisou a questão de saber se as medidas previstas pelo plano de reestruturação permitirão à Alstom restabelecer a sua viabilidade a longo prazo. Como já indicado, a Comissão considera que, no plano industrial, as medidas são em geral suficientes para alcançar os objectivos da rentabilidade previstos pelo plano. Além disso, existem sinais positivos indicativos da resolução dos problemas técnicos excepcionais que geraram prejuízos pontuais muito pesados nos anos passados.
- (183) Porém, a Comissão continuava a ter dúvidas quanto à eficácia das medidas constante do plano de reestruturação para restabelecer a solidez financeira a longo prazo da Alstom após Março de 2006. A Comissão não podia, portanto, concluir que no final da reestruturação, a empresa seria capaz de actuar no mercado por seus próprios meios, como é exigido pelas orientações. As dúvidas da Comissão resultavam dos elementos de análise que se seguem.
- (184) Em primeiro lugar, uma margem operacional de 6 % em 2005/2006, o que corresponde a um benefício de exploração de [...] euros, não parecia uma base suficiente para garantir a viabilidade a longo prazo da empresa. De acordo com o plano de reestruturação, o benefício líquido em 2005/2006 devia ser de [...] euros, isto é [...] % das vendas.
- (185) Seguidamente, a Comissão estimou que o nível da dívida económica em relação aos fundos próprios continuava demasiado elevado em 2006: [...] de euros em relação a [...] euros. Isto dava um rácio de dívida/fundos próprios («gearing ratio») de [...]. Em consequência, a Alstom devia ter consagrado uma percentagem mais elevada das suas receitas para fazer face aos encargos financeiros sobre a sua dívida. Os encargos financeiros teriam sido de [...] de euros, quando as receitas antes da dedução de juros, impostos, depreciação e extinção (EBIDTA) deviam ter totalizado [...] de euros, isto é, um rácio de cobertura dos encargos financeiros («interest cover») de [...]. Tal nível indicava claramente uma situação financeira frágil, difícil de manter a longo prazo.
- (186) Além disso, a Comissão considerou que a Alstom corria o risco de perder capacidade de financiamento a curto prazo para responder às necessidades de liquidez durante o período da reestruturação. O consultor, na sua avaliação do plano de tesouraria da Alstom, considerou que o «headroom» (linhas de créditos disponíveis menos linhas de créditos já utilizadas) deveria ser mantido abaixo de [...] de euros, um nível que a Comissão considera suficiente, mas unicamente se não surgirem dificuldades imprevistas. Em todo o caso, segundo este mesmo plano de tesouraria, o nível do «headroom» devia ser inferior ao nível de referência de [...] de euros durante o primeiro e o segundo trimestre do ano 2005/2006.
- (187) Finalmente, a Comissão considerou que era necessário que a Alstom aumentasse os seus fundos próprios a médio prazo. Segundo o plano, o nível dos fundos próprios em 2006 devia ser de [...] euros, isto é [...] % das vendas, enquanto durante o período 1998/2000 os fundos próprios representavam 12 % das vendas. Um balanço financeiro mais sólido que o previsto para 2006 foi considerado necessário para que a empresa pudesse atrair investimentos e, por conseguinte, financiar-se autonomamente nos mercados.
- (188) Para concluir, a Comissão considerou que o plano de reestruturação da Alstom continuava insatisfatório no plano financeiro, principalmente devido ao nível muito significativo da dívida e muito reduzido dos fundos próprios.
- (189) Porém, em Maio de 2004, a França informou a Comissão que a empresa ia proceder a um aumento de capital em numerário e a um reembolso de uma parte da sua dívida em capital. Estas duas operações permitirão que os fundos próprios se situem entre [...] e [...] euros e que a dívida se situe entre [...] e [...] euros em Março de 2006, em função do grau de participação do consórcio de bancos no reembolso de créditos em capital, o que corresponde a uma percentagem das vendas de [...] % para [...] %. A relação entre a dívida e fundos próprios (gearing ratio) será compreendida entre [...] e [...] em 2006, o que representa uma melhoria suficiente em relação ao nível contido nas previsões feitas com base no plano financeiro anterior. Além disso, a redução da dívida traduzir-se-á numa diminuição dos encargos financeiros: em 2006, os encargos estarão compreendidos entre [...] e [...] euros. Com base num EBIDTA de [...] euros, o rácio de *interest cover* deveria situar-se entre [...] e [...], o que indica uma situação financeira sustentável.
- (190) Em conclusão, o novo aumento de capital e a redução consequente da dívida permitem em grande parte dissipar as dúvidas da Comissão relativamente à viabilidade da empresa a médio prazo.
- (191) Além disso, a Comissão toma nota do compromisso da França, referido na parte V, de concluir uma ou mais parcerias industriais num prazo de quatro anos.

- (192) A Comissão considera que, para consolidar as perspectivas de viabilidade da Alstom a longo prazo, é efectivamente necessário que a empresa estabeleça uma ou mais parcerias. O ou os parceiros escolhidos deverão beneficiar de uma solidez financeira suficiente e contribuir de um ponto de vista financeiro e industrial para a parceria criada. As actividades industriais em causa deverão, portanto, ser de tal ordem que a ou as parcerias possam ser aprovadas pela Comissão com base nas regras da concorrência do Tratado. A ou as parcerias deverão ser previstas para uma longa duração. Deverá tratar-se de acordos estruturais e estratégicos que não poderão limitar-se à realização de um projecto específico em associação, por exemplo para responder a um concurso preciso. A fim de ter um impacto sensível sobre a evolução industrial e financeira da Alstom, a ou as parcerias deverão dizer respeito a uma parte significativa das actividades da Alstom nas suas funções chave do transporte e da energia, nos domínios que serão objecto de empresas conjuntas (ver os considerandos 206 e 207). Em conclusão, estas parcerias deverão permitir à Alstom potencializar os seus objectivos tecnológicos e industriais diminuindo, relativamente às actividades em causa, as restrições financeiras a que está sujeita ⁽³¹⁾.
- (193) É conveniente ainda observar que estas parcerias serão estabelecidas, em princípio e salvo autorização expressa da Comissão, com empresas que não são controladas pelos poderes públicos franceses, *de jure* ou *de facto*, individual ou conjuntamente. Se assim não fosse, as parcerias poderiam prolongar indefinidamente a presença do Estado ao lado do grupo Alstom, o que estaria em contradição flagrante com o outro compromisso assumido pela França, que consiste em pôr termo à participação do poderes públicos num capital da Alstom e, por isso mesmo, nos auxílios estatais que esta participação implica.
- (194) Em conclusão, a Comissão considera a realização do compromisso relativo às parcerias como essencial para dissipar todas as dúvidas relativas à viabilidade a longo prazo da empresa.
- Prevenção de distorções indevidas da concorrência
- (195) Para serem autorizados pela Comissão, os auxílios à reestruturação devem preencher uma segunda condição que consiste na tomada de medidas para atenuar, tanto quanto possível, as eventuais consequências desfavoráveis dos auxílios para os concorrentes. A não ser assim, o auxílio
- deve ser considerado «contrário ao interesse comum» e, por conseguinte, incompatível com o mercado comum. Esta condição traduz-se, na maior parte das vezes, por uma limitação da presença que a empresa pode assumir no seu ou nos seus mercados no final do período de reestruturação.
- (196) Como exposto anteriormente, a Alstom exerceu até 2003 actividades nos domínios seguintes: energia, transmissão e distribuição, transporte ferroviário e construção naval. Em consequência, em cada um destes sectores deverão ser tomadas medidas destinadas a compensar as consequências desfavoráveis do auxílio para os concorrentes. O plano de reestruturação prevê uma recentragem da Alstom em torno das suas actividades de base. Neste contexto, é importante que o plano de reestruturação, tal como comunicado à Comissão pela França em 5 de Dezembro de 2003 e 15 de Março de 2004, seja executado integralmente, incluindo no que diz respeito aos activos que serão cedidos.
- (197) No sector da energia, é de sublinhar que a empresa já cedeu o segmento das turbinas industriais, incluindo as pequenas turbinas a gás (< 50 MW) e as turbinas a vapor (< 100 MW) à Siemens, bem como a divisão T & D à Areva. Estas actividades cedidas representavam 20 % do volume de negócios total da Alstom em 2002/2003. Além disso, os compromissos da França descritos na parte V prevêem cessões de activos adicionais no domínio da energia, nomeadamente as caldeiras industriais, bem como a criação de uma empresa comum abrangendo a actividade hidráulica.
- (198) No que diz respeito à segunda actividade de base da Alstom, o transporte ferroviário, a França compromete-se a ceder nomeadamente a fábrica de locomotivas de frete de Valence e as suas actividades Transport na Austrália e na Nova Zelândia.
- (199) No que diz respeito a estas duas últimas actividades, bem como às caldeiras industriais, a Alstom deverá continuar a geri-las de acordo com os princípios de boa gestão, assegurando-lhe os meios para um desenvolvimento normal, e não tomando qualquer medida que diminua o seu valor, por exemplo, a transferência de activos intangíveis (patentes, autorizações, acordos comerciais, etc.), de pessoal, de clientes ou de capacidade de venda para casa-mãe ou qualquer outra parte do grupo Alstom. Para este efeito, a França compromete-se, relativamente a cada uma destas actividades que devam ser cedidas, à criação ou à estabilização por parte da Alstom de uma administração destinada a assegurar a sua boa gestão. Um administrador fiduciário nomeado pela França e aprovado pela Comissão assegurará o controlo da evolução adequada da gestão e da venda destas actividades.

⁽³¹⁾ Ver, neste sentido, nomeadamente, o ponto 34 das orientações.

- (200) No que diz respeito aos 800 milhões de euros (com base no volume de negócios 2002/2003) de cessões adicionais que deverão ser efectuadas entre as actividades diferentes da Marine, as mesmas deverão satisfazer absolutamente as duas condições seguintes. Por um lado, a actividade cedida não pode ser objecto, no quadro da presente decisão, de uma cessão passada ou futura ou ser incluída na empresa comum a que se refere o considerando 207. Por outro lado, a cessão deve cobrir uma actividade viável incluindo activos fixos e pessoal e cujo volume de negócios 2002/2003 é representativo do nível de actividade no momento da cessão [...].
- (201) Com base num volume de negócios já reduzido de 20 % pela venda das turbinas industriais e da actividade T & D, as cessões adicionais representam uma diminuição suplementar de cerca de 10 %. Estas cessões devem acrescentar-se a importantes reduções de actividades (nomeadamente, encerramentos totais ou parciais de instalações de produção) e às reduções de efectivos mencionadas anteriormente (ver quadro 2), como previsto no âmbito do plano de reestruturação.
- (202) Neste contexto, a Comissão considera que as medidas de contrapartida tomadas e que ainda devem ser realizadas pela Alstom permitem evitar distorções indevidas da concorrência na aceção dos pontos 35 a 39 das orientações. As mesmas combinam simultaneamente encerramentos de instalações e cessões. Nos sectores em causa, o facto de a presença num mercado e a capacidade de produção serem pouco dependentes das linhas de produção instaladas explica que, no caso em apreço, a Comissão tenha privilegiado as cessões em relação à redução da dimensão dos instrumentos físicos de produção.
- (203) Esta conclusão é corroborada por condições ou compromissos específicos aplicáveis, no caso em apreço, à autorização do auxílio e impostas ou aceites ao abrigo do ponto 42 das orientações.
- (204) *De facto*, no domínio do transporte, a França compromete-se a tomar uma série de medidas estruturais destinadas a uma maior abertura do mercado francês do material ferroviário a fim de aumentar a concorrência neste mercado a favor do consumidor. Este compromisso, importante em mercados que, com base nos dados disponíveis, têm tendência para privilegiar empresas nacionais, responde à alínea i) do ponto 42 das orientações.
- (205) Ainda no sector Transport, serão aplicadas limitações à política de preços e de aquisições da Alstom a fim de evitar distorções de concorrência.
- (206) A Comissão recorda que a França se comprometeu no sentido de a empresa concluir uma ou mais parcerias industriais sobre partes significativas da actividade da Alstom, num prazo de quatro anos. Para além da melhoria da viabilidade da empresa, este compromisso de parcerias é igualmente considerado como uma medida compensatória para os concorrentes. *De facto*, obriga a Alstom a encontrar parceiros para actividades importantes e fazê-los participar nestas actividades. A Comissão considera que a necessidade de parcerias é especialmente necessária nas actividades do transporte e da energia em que as distorções de concorrência devidas aos auxílios são mais sensíveis.
- (207) A empresa comum que deverá ser constituída para a actividade hidráulica, em conformidade com o compromisso assumido pela França, inscreve-se exactamente na mesma lógica. A este propósito, a Comissão considera que a noção de «controlo conjunto» deve ser interpretada na aceção do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho, de 20 de Janeiro de 2004, relativo ao controlo das concentrações de empresas ⁽³²⁾.
- (208) Estes três últimos elementos (limitações à política de preços e de aquisições, parcerias industriais e criação de uma empresa comum), cujo teor foi expresso pormenorizadamente, respondem à alínea ii) do ponto 42 das orientações.
- (209) Por último, o compromisso das autoridades francesas de retirarem a notificação de auxílios à inovação e de não apresentarem notificações para auxílios à reestruturação, uma e outra relativamente ao sector Marine, inscreve-se no âmbito da alínea iii) do ponto 42 das orientações. Neste contexto, a Comissão considera igualmente necessário impor que nenhum auxílio adicional possa ser autorizado à Alstom até final do processo de reestruturação e, em todo o caso, até à data de expiração da possibilidade de emissões de novas cauções sobre a linha de cauções de 8 mil milhões de euros, isto é, até 30 de Junho de 2006. Esta condição não abrange os auxílios a que se refere o n.º 2 do artigo 87.º do Tratado, nem os auxílios concedidos no âmbito dos projectos de investigação co-financiados pela União Europeia, nem os auxílios concedidos a título do mecanismo temporário de defesa (ver considerando 218).

⁽³²⁾ JO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

- (210) Tendo em conta a posição da Alstom no mercado francês, nomeadamente no sector do material ferroviário, a Comissão regozija-se com os compromissos assumidos pela França quanto às medidas estruturais de abertura deste mercado. No seu conjunto, estas medidas permitirão a outras empresas superar certos obstáculos que, na hora actual, limitam fortemente a concorrência no referido mercado.
- (211) Em consequência, a Comissão entende que foram tomadas medidas suficientes para limitar as consequências desfavoráveis dos auxílios para a concorrência, os concorrentes e o consumidor.

O auxílio proporcionado aos custos e vantagens da reestruturação

- (212) Para que o auxílio possa ser autorizado, é conveniente que uma terceira condição seja preenchida, que consiste em que o montante e a intensidade do auxílio devem ser limitados ao mínimo estritamente necessário para permitir a reestruturação em função das disponibilidades financeiras da empresa, dos seus accionistas ou do grupo comercial de que faz parte. Os beneficiários do auxílio devem contribuir de forma significativa para o plano de reestruturação através dos seus fundos próprios. Em todos os casos, deve ser sempre demonstrado à Comissão que o auxílio só servirá para o restabelecimento da viabilidade da empresa e que não permitirá ao seu beneficiário, durante a aplicação do plano de reestruturação, desenvolver a sua capacidade de produção durante a execução do plano de reestruturação.
- (213) No caso da Alstom, a Comissão verifica que os custos da reorganização das actividades, tal como descritos no plano avaliado pela PricewaterhouseCoopers («PwC»), se elevam a [...] euros⁽³³⁾. A este montante devem ser acrescentadas as necessidades de capitais imprescindíveis para o restabelecimento de uma estrutura financeira suficientemente sólida. *De facto*, os fundos próprios desapareceram quase totalmente do balanço, após os prejuízos excepcionais dos dois últimos anos. Por último, é necessário ter igualmente em conta necessidades muito importantes da empresa em matéria de cauções e da liquidez.
- (214) A Comissão recorda que o Estado intervém através dos TSDDRA no montante de 300 milhões de euros (medida 1), de liquidez a curto prazo no montante de 1,2 mil milhões de euros (medida 2), de uma garantia subsidiária no montante de 1,25 mil milhões de euros (medida 3), de uma garantia para um ESDD no montante de 300 milhões de euros, que será reembolsado em capital (medida 4), de um TSDD no montante de 200 milhões de euros, que será também reembolsado em capital (medida 5), e participa num novo aumento de capital no montante de 180 a 220 milhões de euros. Por último, o Estado contribui, através das garantias no sector da construção naval, com um montante não determinado e já concedeu garantias (antiga medida 3) avaliadas em cerca de 411 milhões de euros. No total, o contributo global quantificado do Estado durante o período em questão ascendeu a um máximo de 3,470 mil milhões de euros. Recorda-se, no entanto, que, tendo a empresa já reembolsado 900 milhões de euros (medida 2), tal como já indicado, o risco potencial para o Estado eleva-se a 2,570 mil milhões de euros. Como já explicado, os auxílios foram avaliados num montante máximo compreendido entre 3,03 e 3,08 mil milhões de euros (ver quadro 7), mais um montante não determinado decorrente das medidas 9 e 10.
- (215) A contribuição da própria empresa para a cobertura dos custos e das necessidades de capitais é significativa. Foram e serão realizadas cessões de actividade muito importantes. As receitas destas vendas permitiram e permitirão cobrir uma parte destas necessidades de capital. Permitirão limitar o endividamento e os futuros encargos financeiros da empresa. Além disso, paralelamente ao reembolso já referido de 900 milhões de euros, que não estão incluídos no quadro 8 a fim de evitar uma dupla contagem, a empresa fará um esforço muito importante financiando ela própria o depósito de caução de 700 milhões de euros, elemento essencial para a obtenção da nova linha de cauções.
- (216) Exceptuando a participação da Alstom, será prestada pelo consórcio de bancos e pelos investidores uma contribuição privada importante. O consórcio de bancos dará uma garantia sobre o primeiro aumento de capital de 300 milhões de euros, liquidez a curto prazo no montante de 300 milhões de euros (medida 2), uma linha de cauções sobre a qual a sua participação real se elevará a 6,05 mil milhões de euros (medida 3), um ESDD no montante de 1,2 mil milhões de euros, ORA no montante de 900 milhões de euros e, por fim, uma garantia sobre a subscrição do novo aumento de capital no montante de 800 a mil milhões de euros, dos quais 700 milhões serão utilizados para financiar o depósito da caução. A Alstom e o sector privado investiram na reestruturação da empresa num montante compreendido entre 10,3 e 10,4 mil milhões de euros (ou entre 9,6 e 9,7 mil milhões de euros, se o depósito da caução financiado pelo aumento de capital não for tido em conta). A contribuição privada pode, por conseguinte, ser considerada substancial no caso em apreço.

⁽³³⁾ Ver quadro 2.

Quadro 8

Descrição da contribuição do sector privado, excluindo o produto das cessões

<i>(em mil milhões de euros)</i>	
Medidas	Montante
Bancos/Investidores	
Aumento de capital I	0,3
ORA	0,9
Liquidez a curto prazo renovada (medida 2)	0,3
ESDD com possível conversão em capital (medida 4)	1,20
Cauções no montante de 8 mil milhões (medida 3)	6,05
Aumento de capital II (medida 6)	0,83—0,98
Alstom	
Financiamento do depósito da caução cobrindo os primeiros prejuízos (medida 6)	0,7
Total	10,3—10,4

(217) Além disso, a Comissão deve assegurar-se que os auxílios são limitados ao mínimo necessário para permitir a reestruturação. Recorda-se, por um lado, que uma parte dos auxílios já foi reembolsada, nomeadamente os 900 milhões de euros da medida 2. Por outro lado, a França comprometeu-se a alienar a sua participação no capital da empresa no período de doze meses subsequentes à obtenção por parte da Alstom de uma notação «investment grade» e, em todo o caso, quatro meses antes. [...]. Tendo em conta que a França não entra no capital da empresa enquanto investidor privado mas numa óptica de auxílio, o compromisso da França é necessário para se assegurar que este auxílio estatal sob forma de participação no capital se limita à duração mínima necessária. Em consequência, a Comissão considera essencial que esta alienação do capital seja efectiva.

(218) A Comissão quer igualmente assegurar-se de que nenhum auxílio adicional irá alterar a proporcionalidade do conjunto dos auxílios que fazem parte da presente decisão. Por esta razão, nenhum outro auxílio poderá ser pago a favor da empresa durante dois anos a contar da data da presente decisão, o que corresponde aproximativamente ao período de reestruturação e ao período durante o qual poderão ser concedidas novas cauções a título da nova linha de cauções⁽³⁴⁾. A Comissão considera *de facto* que os auxílios concedidos pela França permitirão à Alstom assegurar tanto

sua reestruturação como exercer o conjunto das suas actividades durante este período de dois anos, sem ter de recorrer a auxílios adicionais novos. Esta condição não abrange os auxílios que são compatíveis de pleno direito com o Tratado por força do n.º 2 do artigo 87.º do Tratado, nem os auxílios concedidos no âmbito dos projectos de investigação co-financiados pela União Europeia, nem os auxílios concedidos a título do mecanismo temporário de defesa, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1177/2002 do Conselho, de 27 de Junho de 2002 relativo ao mecanismo temporário de defesa do sector da construção naval⁽³⁵⁾, que têm o objectivo específico de ajudar os estaleiros comunitários que operam nos segmentos que são vítimas dos efeitos nefastos da concorrência desleal da Coreia, o que pode ser o caso de empresas do grupo Alstom. Neste contexto, trata-se igualmente de se assegurar que nenhum auxílio será pago por um dos futuros parceiros da Alstom. Por esta razão igualmente, a França comprometeu-se a obter o acordo prévio da Comissão em caso de parceria com uma empresa controlada pela pelo Estado, *de jure* ou *de facto*, individual ou conjuntamente.

(219) Por último, no seu ponto 40, as orientações estabelecem que o auxílio não deverá também levar a empresa a dispor de liquidez excedentária que poderia consagrar a actividades agressivas susceptíveis de provocar distorções no mercado ou financiar novos investimentos que não sejam indispensáveis para restaurar a viabilidade.

⁽³⁴⁾ É evidente que, no que diz respeito aos auxílios de emergência à reestruturação, o período de prescrição é de 10 anos.

⁽³⁵⁾ JO L 172 de 2.7.2002, p. 1. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 502/2004 (JO L 81 de 19.3.2004, p. 6).

(220) A fim de garantir o respeito destas disposições, foram tomadas duas medidas. Por um lado, a França comprometeu-se a mandar controlar, durante quatro anos, as margens realizadas em média por ano, por subsector, para afastar a possibilidade de uma prática de preços anti-concorrenciais. Por outro lado, por força de um outro compromisso, as operações de aquisição de empresa, no Espaço Económico Europeu, serão consideravelmente limitadas durante este mesmo período, sem excluir radicalmente operações de pequena dimensão. Estas medidas dizem unicamente respeito ao sector Transport. *De facto*, esta actividade da Alstom registou poucos prejuízos excepcionais e as margens realizadas continuaram a ser satisfatórias. A grande maioria do auxílio destina-se, por conseguinte, à reestruturação dos outros departamentos da empresa. Estas duas medidas destinam-se a garantir que o auxílio não será utilizado pela Alstom no sector Transport para financiar políticas de preços anticoncorrenciais ou uma política de crescimento externo importante em detrimento dos concorrentes. Com base nestes elementos, a Comissão considera que os auxílios, apesar da sua importância, se limitam ao mínimo necessário ao restabelecimento da viabilidade a longo prazo da empresa e sublinha que a contribuição privada é muito significativa, em conformidade com as orientações.

Execução integral do plano

(221) O plano de reestruturação dos quatro departamentos da Alstom (Power, Transport, Marine e Power Conversion), incluindo o conjunto dos compromissos da França, deve ser executado integralmente. A Comissão regista o compromisso da França a este propósito e solicita que seja informada sobre o andamento da execução do plano, bem como dos respectivos compromissos. Esta informação deve ser efectuada através de relatórios sobre o andamento do processo de reestruturação. A mesma será completada pela comunicação dos relatórios de validação do plano empresarial e do plano de tesouraria realizados pelo gabinete PwC.

(222) Além disso, são necessárias comunicações específicas à Comissão a fim de que esta possa assegurar-se do respeito de certos compromissos.

VII. CONCLUSÃO

(223) A Comissão verifica que a França concedeu ilegalmente uma grande parte dos auxílios objecto da presente decisão em violação do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado. Porém, os auxílios podem ser declarados compatíveis com o mercado comum, desde que sejam preenchidas todas as condições impostas,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

As medidas de auxílio aplicadas pela França a favor da Alstom são compatíveis com o mercado comum, sob reserva dos compromissos e condições previstos no artigo 2.º

Artigo 2.º

1. O plano de reestruturação da Alstom, tal como comunicado à Comissão pela França em 5 de Dezembro de 2003 e 15 de Março de 2004, é executado integralmente, incluindo no que se refere aos activos que devem ainda ser cedidos.

2. A França aliena a sua participação no capital Alstom no prazo dos doze meses seguintes à obtenção, por parte da empresa, de uma notação «investment grade» por uma das duas principais agências de notação. Em todo o caso, esta alienação é realizada no prazo de quatro anos a contar da adopção da presente decisão. [...].

3. A Alstom conclui uma ou mais parcerias industriais, num prazo de quatro anos a contar da adopção da presente decisão. Estas parcerias dizem respeito a partes significativas da actividade da Alstom. Salvo acordo prévio da Comissão, estas parcerias não dizem respeito às empresas controladas pelo Estado, *de jure* ou *de facto*, individual ou conjuntamente.

4. No que diz respeito à actividade «Hydro Power» da Alstom, estabelece-se [...] uma empresa comum com controlo conjunto na qual a Alstom terá no máximo 50 % do capital.

5. São cedidos ao adquirente independente da Alstom os seguintes activos da Alstom: fábrica de locomotivas para transporte de mercadorias de Valence, actividades Transport na Austrália e na Nova Zelândia e caldeiras industriais [...].

No mês seguinte à notificação da presente decisão, a França submete à Comissão para aprovação:

a) Disposições adequadas para a criação ou a estabilização por parte da Alstom de uma organização destinada a assegurar a boa gestão de cada uma das actividades referidas no ponto 1, garantido os respectivos meios para um desenvolvimento normal, e não tomando qualquer medida intencional que diminuiria o seu valor, por exemplo, a transferência de activos intangíveis (patentes, autorizações, acordos comerciais, etc.), de pessoal, de clientes ou de capacidade de venda para a casa-mãe ou qualquer outra parte do grupo Alstom;

- b) Um mandato de administrador fiduciário adequado e a escolha de um administrador fiduciário independente que será obrigado a manter a confidencialidade requerida e que assegurará o controlo da correcta execução da gestão e da venda dos activos a que se refere o ponto 1. Uma vez mandatado, o administrador fiduciário inicia imediatamente o seu trabalho. Se o administrador fiduciário detectar irregularidades, notifica-as imediatamente à Comissão.
6. São cedidas num prazo de [...] actividades que representam 800 milhões de euros de volume de negócios (base 2002/2003) no âmbito do grupo Alstom, excluindo a construção naval. Para serem tomadas em conta, as actividades cedidas devem cobrir uma actividade viável incluindo activos fixos e pessoal, cujo volume de negócios 2002/2003 é representativo do nível de actividade no momento da cessão e não podem ser objecto, no âmbito da presente decisão, de uma cessão passada ou futura ou ser incluídas na empresa comum prevista no ponto 4.
7. A [...] e a [...] são cedidas num prazo de [...].
8. Anualmente, durante quatro anos, a França apresenta à Comissão um relatório validado por um perito designado pela Alstom com o acordo da Comissão. Este relatório deverá verificar que as margens realizadas em média por ano, por subsector, sobre os contratos assinados pela empresa no sector Transport, são compatíveis com o plano empresarial e que, em caso de afastamento, não indicam uma prática de preços concorrenciais.
9. As operações de aquisição de empresas pela Alstom no sector Transport no âmbito do Espaço Económico Europeu não ultrapassam um total de 200 milhões de euros (valor de empresa) durante um período de quatro anos.
10. A França toma as medidas estruturais de abertura do mercado francês do material ferroviário seguinte:
- a) Transmissão à Comissão, a seu pedido, dos pareceres do Réseau Ferré de France e da Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) em matéria de emissão de certificados de segurança e dos *dossiers* técnicos subjacentes;
- b) Transmissão à Comissão do novo projecto de diploma sobre «material circulante» e informação da Comissão, relativamente a cada um dos contratos e acordos-quadro previstos na alínea f), se e por que razões as normas previstas no referido diploma são de aplicação obrigatória. O diploma entrará em vigor, o mais tardar, em 1 de Janeiro de 2005;
- c) Supressão da obrigação jurídica de consultar a SNCF em matéria de emissão dos certificados de segurança, substituída pela obrigação de consultar [...];
- d) Informação da Comissão sobre os contratos e acordos-quadro que serão concluídos por ajuste directo pela SNCF e pela Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) com a Alstom, sempre que o seu montante for superior a 473 000 euros, sob a forma de uma lista comunicada à Comissão, uma vez por ano, indicando relativamente a cada um destes contratos ou acordos-quadro os motivos do recurso ao procedimento de negociação sem concurso prévio;
- e) Colocação em aplicação em 1 de Novembro de 2004 das medidas necessárias para aplicar a Directiva 2004/17/CE;
- f) Comunicação, uma vez por ano, à Comissão da lista dos contratos e acordos-quadro de montante superior a 473 000 euros atribuídos à Alstom pela SNCF e pela RATP sem concurso prévio, e indicação relativamente a cada um destes contratos ou acordos-quadro do modo como devem ser formuladas as especificações técnicas tal como previsto no n.º 3 do artigo 34.º da Directiva 2004/17/CE;
- g) Comunicação, a pedido da Comissão, dos relatórios de análise das propostas apresentadas ao Conselho de Administração da SNCF para os contratos e acordos-quadro atribuídos à Alstom pela SNCF e pela RATP após concurso prévio;
- h) Adopção, com entrada em vigor o mais tardar em 1 de Novembro de 2004, de um dispositivo de urgência precontratual em conformidade com a Directiva 92/13/CEE.
11. A França toma as medidas adicionais de reestruturação do sector Marine da Alstom necessárias para repor o limiar de rentabilidade de 4,5 encomendas de navios (equivalentes navios de cruzeiro) por ano (média dos últimos cinco anos) para [...].
12. Nenhum outro auxílio, para além dos referidos no n.º 2 do artigo 87.º do Tratado ou dos concedidos no âmbito dos projectos de investigação co-financiados pela União Europeia ou dos referidos no Regulamento (CE) n.º 1177/2002, é concedido à Alstom até final do processo de reestruturação e, em todo o caso, durante dois anos a contar da adopção da presente decisão. Em todo o caso, nenhum outro auxílio à reestruturação será concedido em violação do princípio de auxílio único.
13. Para assegurar o acompanhamento das condições previstas nos pontos 1 a 12, a França informa a Comissão:
- a) Da obtenção pela Alstom de uma notação «investment grade», em conformidade com o ponto 2 no mês seguinte ao desta obtenção;
- b) Trimestralmente, das acções empreendidas em matéria de parcerias industriais, em conformidade com o ponto 3, e dos seus resultados;

- c) Trimestralmente, das acções empreendidas para a criação de uma empresa comum na actividade hidráulica, em conformidade com o ponto 4. No mês seguinte ao da conclusão do acordo de criação, a França comunica à Comissão documentos de apoio para a Comissão verificar que se trata de uma empresa comum com controlo conjunto na acepção do Regulamento (CE) n.º 139/2004;
- d) No mês seguinte ao da realização, de cada uma das operações enumeradas nos pontos 4 e 5;
- e) Da adopção das medidas previstas nas alíneas c), e) e h) do ponto 10;
- f) Trimestralmente, das medidas tomadas em matéria de reestruturação adicional do sector Marine, em conformidade com o ponto 11;
- g) Dos relatórios anuais sobre o andamento da reestruturação da Alstom, completados por relatórios de validação do plano empresarial e do plano de tesouraria.

Artigo 3.º

A França informa a Comissão, num prazo de dois meses a contar da data de notificação da presente decisão, das medidas tomadas para lhe dar cumprimento.

Artigo 4.º

A República Francesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 7 de Julho de 2004.

Pela Comissão

Mario MONTI

Membro da Comissão