II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 4 juillet 1990

concernant des crédits octroyés par les autorités belges à un armateur pour l'achat d'un navire LPG de 34 000 m³ et de deux navires réfrigérés

(Les textes en langues française et néerlandaise sont les seuls faisant foi.)

(90/627/CEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 93 paragraphe 2 premier alinéa,

vu la directive 87/167/CEE du Conseil, du 26 janvier 1987, concernant les aides à la construction navale [1], et notamment son article 3 et son article 4 paragraphe 1, en liaison avec son article 4 paragraphe 4,

après avoir mis les intéressés en demeure de présenter leurs observations, conformément à l'article 93 paragraphe 2 premier alinéa et vu ces observations,

considérant ce qui suit :

I

À la suite d'informations transmises par une association de constructeurs de navires, les services de la Commission ont appris que le chantier naval Boelwerf avait enregistré une commande d'un navire LPG de 34 000 m³ pour l'armement Fertex et de deux navires réfrigérés pour la compagnie d'armement Europese Transport Maatschappij Crystal Prince. Ces contrats avaient bénéficié d'un crédit dans le cadre de la loi du 23 août 1948 sur le crédit maritime portant sur 85 % du prix contractuel pour une durée de dix-huit ans avec un taux d'intérêt de 2 % et une période de grâce de trois ans.

Par lettres du 6 mai 1989, dans le premier cas, la Commission a invité les autorités belges à confirmer ces informations. Celles-ci ont répondu par lettre du 5 juin 1989 que ce contrat bénéficiait d'un financement dont la durée de remboursement était de quinze ans débutant trois ans après la livraison du navire, sans préciser le taux d'intérêt et indiquant que, de toute manière, les conditions de crédit étaient conformes à la directive 87/167/CEE. En outre, les autorités belges rappelaient à la Commission une note envoyée antérieurement dans laquelle elles insistaient sur le fait que le crédit maritime visait deux objectifs : la construction, d'une part, et les coûts d'exploitation élevés pour les navires battant pavillon belge, d'autre part. Enfin, elles indiquaient qu'elles ne pouvaient reconstituer l'équivalent subvention calculé par les services de la Commission et précisé dans sa lettre du 27 février 1989 clôturant la procédure de l'article 93 paragraphe 2 à l'égard de certaines mesures prévues pour le secteur maritime en Belgique.

Les informations, bien qu'incomplètes, ont été jugées suffisantes par la Commission pour qu'elle décide le 25 octobre 1989 d'ouvrir la procédure de l'article 93 paragraphe 2 du traité. Par lettre du 30 novembre 1989, la Commission a informé le gouvernement belge en l'invitant à présenter ses observations, et les autres États membres ainsi que les autres intéressés ont été informés par une publication au *Journal officiel des Communautés européennes* [2].

Dans le second cas, le gouvernement belge a répondu par lettre du 17 novembre 1989 en confirmant que le crédit visant ces deux navires couvrait 85 % du prix, portait sur une période de quinze ans à un taux d'intérêt de 2 %, le

[1] JO n° L 69 du 12. 3. 1987, p. 55.

[2] JO n° C 20 du 27. 1. 1990, p. 6.

remboursement ne devant commencer que trente-six mois après la date de livraison.

La Commission a, dès lors, ouvert la procédure de l'article 93 paragraphe 2 le 10 janvier 1990 et en a informé le gouvernement belge par lettre du 3 avril 1990. Les autres États membres ainsi que les autres intéressés ont été informés par une publication au *Journal officiel des Communautés européennes* (1).

II

Dans ses lettres des 6 février 1990 et 15 mai 1990, par lesquelles il présentait ses observations en réponse aux ouvertures de procédure, le gouvernement belge a tout d'abord argumenté sur le fait que les contrats ont été signés alors que le système d'aide belge venait d'être placé sous l'autorité de l'exécutif de la région flamande et que celle-ci n'a fait qu'appliquer les règles d'octroi de crédit de la même façon que lorsque le système était géré par l'autorité nationale.

Il rappelle ensuite à nouveau que le régime belge est constitué uniquement de facilités octroyées aux armateurs sous forme d'avance de fonds à taux d'intérêt réduit, de garantie et de bonification d'intérêt, et que l'application combinée de ces mesures entraîne l'octroi simultané d'une aide à la production et d'une aide à l'exploitation et qu'une note précisant cette interprétation avait déjà été envoyée une première fois à la Commission dans le cadre de l'examen du régime d'aide au regard de la directive 87/167/CEE.

Étant donné que le gouvernement belge octroie des bonifications d'intérêt sur des prêts conclus par des armateurs belges pour l'achat de navires dans les pays tiers, celui-ci a estimé que, dans ce cas, il s'agissait uniquement d'aide à l'exploitation de navire et que, dès lors, cette partie du régime d'aide déterminé par la loi du 23 août 1948, lorsqu'elle était appliquée à des contrats de navires construits en Belgique, ne devait pas être incluse dans le plafond tel que défini dans l'article 4 paragraphe 1 de la directive 87/167/CEE.

Il conclut son argumentation en excipant de la bonne foi de l'exécutif flamand qui s'est appuyé sur un raisonnement engendré par un malentendu né par le passé entre l'État central belge et la Commission.

III

Le régime d'aide belge pour les aides tombant sous l'application des articles 3 et 4 de la directive 87/167/CEE, tel qu'il a été notifié à la Commission par lettre du 15 janvier 1988, est régi par la loi du 23 août 1948, amendée à plusieurs reprises et la dernière fois le 30 décembre 1980, et tend à assurer le maintien et le développement de la marine marchande, de la pêche maritime et institue à ces fins un Fonds de l'armement et des constructions maritimes.

L'article 1er point a) de cette loi prévoit que le Fonds peut accorder des avances pouvant couvrir jusqu'à 70 % de la valeur d'un navire neuf. L'article 1er point b) prévoit une garantie de l'État pour les emprunts supplémentaires contractés aux taux du marché et l'article 1er point c) accorde une bonification de la moitié du taux d'intérêt frappant ces emprunts, cette bonification ne pouvant cependant excéder 3 %. L'ensemble des avances et des prêts prévus à l'article 1er points a) et c) ne peut toutefois pas excéder 85 % du prix du navire.

La loi ne précise cependant pas à quel taux ni sur quelle durée l'avance du Fonds prévue à l'article 1er point a) doit être remboursée. Lors des travaux préparatoires de la directive 87/167/CEE, le gouvernement belge avait communiqué à la Commission les modalités de remboursement des avances consenties au titre de l'article 1er point a) de la loi du 23 août 1948 en précisant que ces avances portaient sur une durée de quinze ans avec une période de grâce de deux ans et un taux d'intérêt de 4 à 5 %. Ces conditions ont encore été confirmées par le gouvernement belge par lettre du 21 mars 1988 dans le cadre de l'examen de l'ensemble des aides à la construction navale en Belgique, conformément à l'article 10 de la directive 87/167/CEE.

IV

En fonction des conditions d'octroi d'avances de fonds, de garanties et de bonification d'intérêt telles qu'elles avaient été notifiées à la Commission, en tenant compte d'un taux d'intérêt commercial qui était à l'époque de la conclusion des contrats de 8,25 % concernant le navire LPG de 34 000 m³ et les navires réfrigérés, l'équivalent subvention des avances consenties par le gouvernement belge au titre de la loi du 23 août 1948 et dûment expliqué à ses autorités aurait dû être de 20,5 %.

V

Les contrats en cause ont été en fait assortis de prêts équivalant à 85 % du prix du navire à un taux d'intérêt de 2 % pour une durée de quinze ans, le remboursement ne devant commencer que trente-six mois après la date de la livraison du navire. Dans ces conditions, le prêt consenti par le gouvernement belge équivaut à 35 %.

VI

La compétence de la gestion du Fonds maritime institué aux termes de la loi belge du 23 août 1948 ayant été dévolue à l'exécutif de la région flamande, celui-ci était donc responsable des décisions prises à dater du 1er janvier 1989, conformément aux modifications de la constitution belge intervenues dans le courant de l'année 1988. Ce transfert de compétence ne constitue toutefois pas une excuse pour le gouvernement belge pour accréditer la bonne foi de l'exécutif de la région flamande, sous prétexte de continuité de l'application du régime d'aide, étant donné que le traité précise clairement en son article 5 que les États membres prennent toutes mesures

(1) JO n° C 67 du 17. 3. 1990, p. 11.

générales ou particulières propres à assurer l'exécution des obligations découlant du traité ou résultant des actes des institutions de la Communauté.

Le fait que le gouvernement belge ait adressé à la Commission une note précisant que le régime d'aide belge contenait une part de soutien aux chantiers navals et une autre part à l'exploitation du transport maritime sous pavillon belge ne constitue pas d'autre part une justification pour les termes du crédit octroyé. Les considérations reprises dans cette note ne faisaient que rappeler des thèmes qui avaient été largement débattus avec les experts des États membres lors des travaux préparatoires de la directive 81/363/CEE du Conseil [1] et c'est en pleine connaissance de cause, dans un souci de transparence complète, que le Conseil, soutenu par le gouvernement belge, a finalement décidé, en adoptant la directive 87/167/CEE, d'inclure toutes les aides aux armateurs, quand elles sont liées à l'achat d'un navire dans les États membres, dans le plafond prévu en son article 4 paragraphe 1.

C'est donc en pleine connaissance de cause que le gouvernement belge a octroyé le crédit dans le cas d'espèce et le fait d'octroyer des aides aux armateurs pour des navires construits dans des pays tiers, sous quelque prétexte que ce soit, ne justifie en aucun cas la soustraction de l'équivalent de ces aides lorsque des aides sont octroyées pour des navires construits en Belgique.

VII

Les aides octroyées aux armateurs en Belgique correspondent aux aides visées par l'article 3 paragraphes 1 et 2 de la directive 87/167/CEE qui précise que toutes les formes d'aides aux armateurs ou à des tiers qui sont effectivement utilisées pour la construction ou la transformation de navires dans les chantiers de la Communauté — en ce compris les facilités de crédit, les garanties et les avantages fiscaux — sont intégralement soumises aux règles visées à l'article 4 de ladite directive.

L'article 4 paragraphe 1 précise que les aides à la production en faveur de la construction navale peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun, à condition que le montant total de l'aide octroyée pour un contrat ne dépasse pas en équivalent subvention un plafond maximal commun, qui, comme le précise le paragraphe 2, est fixé par la Commission. L'article 4 paragraphe 4 précise encore que le plafond est applicable aux aides visées à l'article 3 paragraphe 2.

Étant donné que le plafond avait été fixé pour l'année 1989 à 26 % et que le crédit octroyé par le gouvernement belge représente un équivalent subvention de 35 %, il est donc clair que ce gouvernement ne s'est pas conformé aux règles fixées par la directive 87/167/CEE et partant à celles du traité,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION :

Article premier

Les crédits d'un équivalent subvention de 35 % octroyés par le gouvernement belge à l'armement Fertex et à l'armement Europese Transport Maatschappij Crystal Prince pour la construction respectivement d'un navire LPG de 34 000 m^3 et de deux navires réfrigérés dans le chantier Boelwerf sont incompatibles avec le marché commun.

Article 2

En vertu de l'article 93 paragraphe 2 du traité, le gouvernement belge doit revoir les conditions de ces crédits afin de les ramener à un niveau maximal de 26 % en terme d'équivalent subvention, qui correspond au plafond fixé pour l'année 1989 par la Commission, conformément à l'article 4 paragraphe 2 de la directive 87/167/CEE.

Article 3

Le gouvernement belge informe la Commission des mesures qu'il a prises pour se conformer à la présente décision dans un délai de deux mois à dater de sa notification.

Article 4

Le royaume de Belgique est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 4 juillet 1990.

Par la Commission

Leon BRITTAN

Vice-président

[1] JO n° L 137 du 23. 5. 1981, p. 39.