II

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

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 4 luglio 1990

relativa a crediti concessi dalle autorità belghe a due armatori per l'acquisto di una nave GLP di 34 000 m³ e di due navi frigorifero

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

(90/627/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

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

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

dopo aver dato agli interessati la possibilità di presentare le loro osservazioni, ai sensi dell'articolo 93, paragrafo 2, primo comma, e viste le dette osservazioni;

considerando quanto segue:

I

In seguito ad informazioni trasmesse da un'associazione di armatori, i servizi della Commissione sono venuti a conoscenza del fatto che il cantiere navale Boelwerf aveva registrato un ordinativo di una nave GLP di 34 000 m³ per l'armamento Fertex e di due navi frigorifero per la società d'armamenti Europese Transport Maatschappij Crystal Prince. In base alla legge del 23 agosto 1948 sul credito marittimo, detti contratti avevano beneficiato di un credito marittimo relativo all'85 % del prezzo stabilito nel contratto, per una durata di 18 anni ad un tasso del 2 % ed un periodo di dilazione di tre anni.

Per quanto riguarda il primo caso, con lettera del 6 maggio 1989 la Commissione ha invitato le autorità belghe a confermare le suddette informazioni. Con lettera del 5 giugno 1989 queste ultime hanno risposto che il contratto beneficiava di un finanziamento da rimborsare in 15 anni a partire dal terzo anno successivo alla consegna della nave, senza precisare il tasso d'interesse e indicando che in ogni modo le condizioni del credito erano conformi alla direttiva 87/167/CEE. Le autorità belghe ricordavano inoltre alla Commissione una nota inviata precedentemente ove sottolineavano il fatto che il credito marittimo perseguiva un duplice scopo; vale a dire, la costruzione navale, ed un sostegno per far fronte agli elevati costi di esercizio delle navi battenti bandiera belga. Esse sottolineavano infine di non poter ricostruire l'equivalente sovvenzione calcolata dai servizi della Commissione e precisata nella lettera del 27 febbraio 1989 che chiudeva il procedimento dell'articolo 93, paragrafo 2 nei confronti di talune misure previste per il settore marittimo in Belgio.

Benché incomplete, le informazioni sono state ritenute dalla Commissione sufficienti ad aprire, in data 25 ottobre 1989, il procedimento dell'articolo 93, paragrafo 2 del trattato CEE. Con lettera del 30 novembre 1989 la Commissione ha informato il governo belga, invitandolo a presentare osservazioni; gli altri Stati membri e i terzi interessati sono stati informati mediante pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* [2].

Nel secondo caso, il governo belga ha risposto con lettera del 17 novembre 1989, confermando che il credito relativo alle due navi copriva l'85 % del prezzo, verteva su un

[1] GU n. L 69 del 12. 3. 1987, pag. 55.

[2] GU n. C 20 del 27. 1. 1990, pag. 6.

periodo di 15 anni ad un tasso d'interesse del 2 %, con un periodo di dilazione di 36 mesi dalla consegna.

La Commissione ha quindi aperto il procedimento dell'articolo 93, paragrafo 2 in data 10 gennaio 1990, informandone il governo belga con lettera del 3 aprile 1990. Gli altri Stati membri e i terzi interessati sono stati informati mediante pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* [1].

II

Nelle lettere del 6 febbraio 1990 e 15 maggio 1990, con le quali ha presentato le sue osservazioni in risposta all'apertura del procedimento, il governo belga ha innanzitutto argomentato che i contratti in oggetto sono stati conclusi quando il regime di aiuto belga era stato appena posto sotto l'autorità dell'esecutivo della regione fiamminga e che quest'ultima si è limitata ad applicare le regole in materia di concessione di crediti allo stesso modo di quando il sistema era gestito dall'autorità centrale.

Esso prosegue ricordando nuovamente che il regime belga è costituito unicamente di agevolazioni concesse agli armatori sotto forma di anticipi di fondi a tasso d'interesse ridotto, di garanzia e di bonifico d'interessi e che l'applicazione combinata di dette misure comporta la concessione simultanea di un aiuto alla produzione e di un aiuto all'esercizio e che una nota precisante tale interpretazione era già stata trasmessa alla Commissione nel quadro dell'esame del regime di aiuto alla luce della direttiva 87/167/CEE.

Dal momento che concede bonifici d'interesse su prestiti assunti da armatori belgi per l'acquisto di navi in paesi terzi, il governo belga ha ritenuto che in questo caso si tratti soltanto di un aiuto all'esercizio di navi e che quindi questa parte del regime di aiuto basato sulla legge del 23 agosto 1948 non debba, quando la legge viene applicata a contratti di navi costruite in Belgio, essere compresa nel massimale definito all'articolo 4, paragrafo 1 della direttiva 87/167/CEE. Il governo belga conclude la sua argomentazione eccependo la buona fede dell'esecutivo fiammingo, che si è basato su un ragionamento provocato da un malinteso sorto in passato tra lo Stato centrale belga e la Commissione.

III

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

L'articolo 1, lettera a) della legge prevede che il Fondo può concedere anticipi fino al 70 % del valore di una nave nuova. L'articolo 1, lettera b) prevede una garanzia dello Stato per i prestiti supplementari contratti ai tassi di mercato e l'articolo 1, lettera c) accorda un bonifico pari alla metà del tasso di interesse su detti prestiti, ma non superiore al 3 %. Il complesso degli anticipi e dei prestiti di cui all'articolo 1, lettere a) e c) non può superare l'85 % del prezzo della nave.

Tuttavia, la legge non precisa il tasso né la durata del periodo di rimborso dei finanziamenti di cui all'articolo 1, lettera a). Nel quadro dei lavori preparatori della direttiva 87/167/CEE il governo belga aveva comunicato alla Commissione le modalità di rimborso degli anticipi concessi ex articolo 1, lettera a) della legge 23 agosto 1948, precisando che avevano una durata di 15 anni con un periodo di dilazione di due anni ed un tasso d'interesse compreso tra il 4 e il 5 %. Dette condizioni sono state confermate dal governo belga con lettera del 21 marzo 1988, nel quadro dell'esame del complesso degli aiuti alla costruzione navale in Belgio, conformemente all'articolo 10 della direttiva 87/167/CEE.

IV

In base alle condizioni di concessione di anticipi, garanzie e bonifici d'interesse che erano state notificate alla Commissione, con riferimento ad un tasso d'interesse commerciale che al momento della stipulazione dei contratti per la nave GLP di 34 000 m^3 e per le navi frigorifero era dell'8,25 %, l'equivalente sovvenzione degli anticipi concessi dal governo belga in base alla legge del 23 agosto 1948 avrebbe dovuto essere — secondo le modalità di calcolo debitamente illustrate alle competenti autorità — pari al 20,5 %.

V

I contratti in oggetto hanno beneficiato di fatto di prestiti equivalenti all'85 % del prezzo della nave ad un tasso d'interesse del 2 % per una durata di 15 anni, con un periodo di dilazione di 36 mesi dalla consegna della nave. Ne consegue che il prestito concesso dal governo belga equivale ad una sovvenzione del 35 %.

VI

Poiché la competenza per la gestione del fondo marittimo istituito ai sensi della legge belga del 23 agosto 1948 era stata conferita all'esecutivo della regione fiamminga, quest'ultimo era responsabile delle decisioni prese a decorrere dal 1° gennaio 1989, conformemente alle modifiche della costituzione belga intervenute nel corso del 1988. Tuttavia questo trasferimento di competenze non costituisce per il governo belga una scusa che possa dar credito alla buona fede dell'esecutivo della regione fiamminga, con il pretesto della continuità di applicazione del regime di aiuto, poiché l'articolo 5 del trattato precisa chiaramente che gli Stati membri adottano tutte le misure

[1] GU n. C 67 del 17. 3. 1990, pag. 11.

di carattere generale e particolare atte ad assicurare l'esecuzione degli obblighi derivanti dal trattato ovvero determinati dagli atti delle istituzioni della Comunità.

Il fatto che il governo belga abbia inviato alla Commissione una nota ove precisava che il regime di aiuto belga aveva una duplice finalità, perseguendo, accanto al sostegno ai cantieri navali, anche quella dell'esercizio del trasporto marittimo sotto bandiera belga, non costituisce una giustificazione per le condizioni del credito accordato. Le considerazioni contenute in detta nota si limitavano a reiterare temi già ampiamente dibattuti con gli esperti degli Stati membri in occasione dei lavori preparatori per la direttiva 81/363/CEE (1) ed è in piena cognizione di causa, nella volontà di piena trasparenza, che il Consiglio dei ministri, sostenuto dal governo belga, ha deciso, nell'adottare la direttiva 87/167/CEE, di includere tutti gli aiuti agli armatori connessi all'acquisto di una nave negli Stati membri entro il massimale previsto all'articolo 4, paragrafo 1.

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

VII

Gli aiuti erogati agli armatori in Belgio ricadono sotto il disposto dell'articolo 3, paragrafi 1 e 2 della direttiva 87/167/CEE in base al quale tutte le forme di aiuto agli armatori o a terzi, effettivamente utilizzati per la costruzione o la trasformazione di navi nei cantieri della Comunità — compresi i crediti agevolati, le garanzie ed i benefici fiscali — sono interamente soggetti alle regole di cui all'articolo 4 della direttiva medesima.

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

Poiché per il 1989 il massimale era stato fissato al 26 % e il credito concesso dal governo belga rappresenta un'equivalente sovvenzione del 35 %, è chiaro che il governo belga non si è conformato alle regole stabilite dalla direttiva 87/167/CEE e, pertanto, a quelle del trattato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

I crediti per un equivalente sovvenzione del 35 % accordati dal governo belga alle società d'armamento Fertex e Europese Transport Maatschappij Crystal Prince per la costruzione, rispettivamente, di una nave GLP di 34 000 m^3 e di due navi frigorifero nel cantiere Boelwerf sono incompatibili con il mercato comune.

Articolo 2

Ai sensi dell'articolo 93, paragrafo 2 del trattato il governo belga deve modificare le condizioni dei suddetti crediti per ricondurle ad un livello massimo del 26 % in equivalente sovvenzione, che corrisponde al massimale stabilito dalla Commissione per il 1989, in conformità dell'articolo 4, paragrafo 2 della direttiva 87/167/CEE.

Articolo 3

Il governo belga informa la Commissione delle misure adottate per conformarsi alla presente decisione, entro un termine di due mesi a decorrere dalla sua notifica.

Articolo 4

Il Regno del Belgio è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 4 luglio 1990.

Per la Commissione
Leon BRITTAN
Vicepresidente

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