II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 4. juli 1990

om kreditter, som de belgiske myndigheder har ydet to rederier til køb af et 34 000 m³ LPG-skib og to køleskibe

(Kun den franske og den nederlandske udgave er autentisk)

(90/627/EØF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 93, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til Rådets direktiv 87/167/EØF af 26. januar 1987 om støtte til skibsbygningsindustrien [1], særlig artikel 3 og artikel 4, stk. 1, i forbindelse med artikel 4, stk. 4,

efter at have givet de interesserede parter en frist til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med artikel 93, stk. 2, første afsnit, og under henvisning til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

I

Kommissionen har som følge af oplysninger, som en skibsværftssammenslutning har fremsendt, fået kendskab til, at skibsværftet Boelwerf har modtaget en ordre på et 34 000 m³ LPG-skib til rederiet Fertex og en ordre på to køleskibe til rederiet Europese Transport Maatschappij Crystal Prince. Disse kontrakter havde nydt godt af en kredit i medfør af lov af 23. august 1948 om hav- og søfartskredit, der beløb sig til 85 % af kontraktprisen, med en løbetid på 18 år, en rente på 2 % og en afdragsfri periode på tre år.

Ved skrivelser af 6. maj 1989 i førstnævnte tilfælde opfordrede Kommissionen de belgiske myndigheder til at bekræfte disse oplysninger. Disse svarede ved skrivelse af 5. juni 1989, at kontrakten nød godt af en finansiering, hvor afdragsperioden på femten år skulle begynde tre år efter skibets levering; rentesatsen var ikke angivet, men det blev anført, at kreditvilkårene under alle omstændigheder var i overensstemmelse med direktiv 87/167/EØF. Endvidere mindede de belgiske myndigheder Kommissionen om et tidligere fremsendt notat, hvori de havde fremhævet, at hav- og søfartskreditten havde to målsætninger, nemlig dels skibsbygning, dels nedbringelse af de store driftsudgifter for skibe, der sejler under belgisk flag. Endelig anførte de, at de ikke kunne rekonstruere den subventionsækvivalent, som Kommissionens tjenestegrene har beregnet og præciseret i sin skrivelse af 27. februar 1989, der afsluttede proceduren i henhold til artikel 93, stk. 2, over for visse planlagte foranstaltninger inden for hav- og søfartssektoren i Belgien.

Selv om oplysningerne var ufuldstændige, anså Kommissionen dem for at være tilstrækkelige til, at den den 25. oktober 1989 besluttede at indlede den i EØF-Traktatens artikel 93, stk. 2, fastsatte procedure. Kommissionen underrettede ved skrivelse af 30. november 1989 den belgiske regering herom, og opfordrede den samtidig til at fremsætte sine bemærkninger hertil, medens de øvrige medlemsstater og andre interesserede parter blev underrettet ved en meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* [2].

I det andet tilfælde svarede den belgiske regering ved skrivelse af 17. november 1989, hvori den bekræftede, at kreditten i forbindelse med disse to skibe skulle omfatte 85 % af prisen og afdrages over femten år til en rentesats

[1] EFT nr. L 69 af 12. 3. 1987, s. 55.

[2] EFT nr. C 20 af 27. 1. 1990, s. 6.

på 2 %, samt at afdragsperioden først skulle begynde 36 måneder efter leveringstidspunktet.

Kommissionen indledte herefter den 10. januar 1990 den i artikel 93, stk. 2, fastsatte procedure og underrettede ved skrivelse af 3. april 1990 den belgiske regering herom. De øvrige medlemsstater og andre interesserede parter blev underrettet ved en meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* (1).

II

Den belgiske regering har i sine skrivelser af henholdsvis 6. februar 1990 og 15. maj 1990, hvorved den fremsendte sine bemærkninger som svar på indledningen af procedurerne, allerførst anført, at de pågældende kontrakter var blevet undertegnet lige efter, at den belgiske støtteordning var blevet overført til det flamske regionalstyre, og at dette kun havde anvendt lånereglerne på samme måde, som da ordningen var blevet administreret af den nationale myndighed.

Den mindede dernæst på ny om, at den belgiske ordning udelukkende består af kreditfaciliteter for rederier i form af lån til nedsat rente, garantier og rentegodtgørelser, at en kombineret anvendelse af disse foranstaltninger medfører, at der samtidig ydes støtte til produktion og drift, og endelig at et notat, der præciserer denne fortolkning, var blevet fremsendt til Kommissionen allerede i forbindelse med gennemgangen af støtteordningen set i forhold til direktiv 87/167/EØF.

Da den belgiske regering yder rentegodtgørelse for lån, som belgiske rederier optager til køb af skibe i tredjelande, har den ment, at det i dette tilfælde udelukkende drejede sig om støtte til skibsdrift, og at denne del af støtteordningen i henhold til loven af 23. august 1948, når den anvendes på kontrakter for skibe, som bygges i Belgien, ikke skal medregnes inden for den maksimumsgrænse, som er fastlagt i artikel 4, stk. 1, i direktiv 87/167/EØF. Regeringen afsluttede sin argumentation med til sit forsvar at anføre, at det flamske regionalstyre har handlet i god tro, idet det har støttet sig på et ræsonnement affødt af en misforståelse, der tidligere er opstået mellem den belgiske centralregering og Kommissionen.

III

Den belgiske støtteordning for støtte, der falder inden for anvendelsesområdet for artikel 3 og 4 i direktiv 87/167/EØF, således som den blev anmeldt til Kommissionen ved skrivelse af 15. januar 1988, er fastlagt ved loven af 23. august 1948, som flere gange er blevet ændret, senest den 30. december 1980; ordningen tager sigte på at opretholde og udvide handelsflåden samt havfiskeriet, og den indfører med henblik herpå en rederi- og skibsbygningsfond.

Ifølge artikel 1, litra a), i nævnte lov, kan fonden yde lån på indtil 70 % af værdien af et nyt skib. Ifølge artikel 1, litra b), kan staten stille en garanti for yderligere lån, der optages til markedsrenten, og ifølge artikel 1, litra c), ydes der en rentegodtgørelse for halvdelen af renten på disse lån, dog højst 3 %. De samlede lån og tilskud i henhold til artikel 1, litra a), og stk. 1, litra c), kan dog ikke overstige 85 % af skibets pris.

Loven præciserer imidlertid ikke, til hvilken sats eller over hvilken periode det i artikel 1, litra a), hjemlede lån fra fonden skal tilbagebetales. Under det forberedende arbejde med direktiv 87/167/EØF havde den belgiske regering meddelt Kommissionen de nærmere regler for tilbagebetalingen af lån ydet i henhold til artikel 1, litra a), i loven af 23. august 1948, idet den præciserede, at disse lån havde en løbetid på femten år med en afdragsfri periode på to år og en rentesats på 4 til 5 %. Disse vilkår blev endvidere bekræftet af den belgiske regering ved skrivelse af 21. marts 1988 i forbindelse med gennemgangen af den samlede støtte til skibsbygningsindustrien i Belgien i henhold til artikel 10 i direktiv 87/167/EØF.

IV

I henhold til betingelserne for ydelse af lån, garantier og rentegodtgørelser, således som de var blevet anmeldt til Kommissionen, skulle subventionsækvivalenten for den belgiske regerings lån i henhold til loven af 23. august 1948, som regeringen på behørig vis havde forklaret sin administration, have været på 20,5 %, under hensyntagen til en markedsrentesats, der på tidspunktet for kontrakternes undertegnelse var på 8,25 % for 34 000 m³ LPG-skibet og køleskibene.

V

De pågældende kontrakter var i realiteten ledsaget af lån svarende til 85 % af skibets pris med en rente på 2 % og en løbetid på femten år, idet tilbagebetalingen først skulle begynde 36 måneder efter skibets levering. Under disse vilkår svarer det af den belgiske regering ydede lån til en subventionsækvivalent på 35 %.

VI

Idet kompetencen til at administrere den hav- og søfartsfond, der var oprettet i henhold til den belgiske lov af 23. august 1948, var blevet overdraget til det flamske regionalstyre, var dette dermed ansvarlig for de beslutninger, der blev truffet fra 1. januar 1989 i henhold til de ændringer af den belgiske forfatning, der blev foretaget i 1988. Denne kompetenceoverdragelse udgør imidlertid ikke en retfærdiggørelse af den belgiske regerings påstand om, at det flamske regionalstyre har handlet i god tro, fordi støtteordningen blev videreført, idet det i Traktatens artikel 5 klart præciseres, at medlemsstaterne træffer alle almindelige eller særlige foranstaltninger, som er egnede til at

(1) EFT nr. C 67 af 17. 3. 1990, s. 11.

sikre opfyldelsen af de forpligtelser, som følger af denne Traktat, eller af retsakter foretaget af Fællesskabets institutioner.

Det forhold, at den belgiske regering har tilsendt Kommissionen et notat, hvori det præciseres, at den belgiske støtteordning omfattede støtte til dels skibsværfter, dels søtransport under belgisk flag, berettiger ikke de pågældende kreditvilkår. Betragtningerne i dette notat udgør kun en gentagelse af synspunkter, der var blevet indgående drøftet med medlemsstaternes eksperter under det forberedende arbejde i forbindelse med Rådets direktiv 81/363/EØF (1), og det er helt bevidst, at Rådet, støttet af den belgiske regering, for at sikre fuldstændig gennemsigtighed, ved vedtagelsen af direktiv 87/167/EØF i sidste ende besluttede at medtage al støtte til rederier — når sådan støtte er knyttet til køb af et skib i en af medlemsstaterne — ved beregningen af den i direktivets artikel 4, stk. 1, omhandlede maksimumsgrænse.

Den belgiske regering har derfor med fuld viden ydet kreditten i det foreliggende tilfælde, og det forhold, at støtten ydes til rederier for skibe, der — uanset årsagen — bygges i tredjelande, berettiger på ingen måde til at fradrage ækvivalenten af den pågældende støtte, når støtten ydes til skibe, der bygges i Belgien.

VII

Den støtte, der er ydet til rederier i Belgien, svarer til den støtte, der omhandles i artikel 3, stk. 1 og 2, i direktiv 87/167/EØF, hvori det præciseres, at alle former for støtte, herunder kreditter, garantier og særlige skattelettelser, til rederier eller tredjemand, der faktisk anvendes til bygning eller ombygning af skibe på værfter i Fællesskabet, helt er undergivet bestemmelserne i artikel 4 i nævnte direktiv.

Det præciseres i artikel 4, stk. 1, at produktionsstøtte til bygning af skibe kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, såfremt den samlede støtte, udtrykt i nettosubventionsækvivalent, der ydes til denne kontrakt, ikke overstiger en fælles maksimumsgrænse, der som præciseret i stk. 2 fastsættes af Kommissionen. I artikel 4, stk. 4, præciseres det yderligere, at maksimumsgrænsen gælder for den i artikel 3, stk. 2, omhandlede støtte.

Da den maksimumsgrænse, der var blevet fastsat for 1989, var 26 %, og den af den belgiske regering ydede kredit svarer til en subventionsækvivalent på 35 %, et det derfor klart, at regeringen ikke har overholdt de i direktiv 87/167/EØF fastsatte regler og dermed heller ikke Traktaten —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

De kreditter, svarende til en subventionsækvivalent på 35 %, som den belgiske regering har ydet til rederiet Fertex og til rederiet Europese Transport Maatschappij Crystal Prince til bygning af henholdsvis et 34 000 m^3 LPG-skib og to køleskibe på skibsværftet Boelwerf, er uforenelige med fællesmarkedet.

Artikel 2

I henhold til Traktatens artikel 93, stk. 2, skal den belgiske regering tage disse kreditvilkår op til ny behandling med henblik på at nedsætte subventionsækvivalenten til maksimalt 26 %, hvilket svarer til den af Kommissionen i henhold til artikel 4, stk. 2, i direktiv 87/167/EØF fastsatte maksimumsgrænse for 1989.

Artikel 3

Den belgiske regering underretter Kommissionen om de foranstaltninger, den har truffet for at efterkomme denne beslutning, senest to måneder efter dens meddelelse.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til Kongeriget Belgien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. juli 1990.

På Kommissionens vegne

Leon BRITTAN

Næstformand

(1) EFT nr. L 137 af 23. 5. 1981, s. 39.