II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 4ης Ιουλίου 1990

σχετικά με τις πιστώσεις που έχουν χορηγηθεί από τις βελγικές αρχές σε δύο εφοπλιστές για την αγορά πλοίου μεταφοράς αερίου πετρελαίου (LPG) 34 000 m³ και δύο σκαφών ψυγείων

(Τα κείμενα στη γαλλική και ολλανδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(90/627/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 93 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

την οδηγία 87/167/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 26ης Ιανουαρίου 1987 σχετικά με τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες [1], και ιδίως το άρθρο 3 και το άρθρο 4 παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το άρθρο 4 παράγραφος 4,

Αφού έταξε στους ενδιαφερόμενους προθεσμία προκειμένου να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, σύμφωνα με το άρθρο 93 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

και αφού έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας:

I

Με βάση τα στοιχεία που της διαβίβασε ένας σύνδεσμος ναυπηγικών επιχειρήσεων, οι υπηρεσίες της Επιτροπής πληροφορήθηκαν ότι ανατέθηκε στο ναυπηγείο Boelwerf παραγγελία κατασκευής πλοίου LPG 34 000 m³ για λογαριασμό της εφοπλιστικής εταιρείας Fertex, καθώς και δύο σκαφών-ψυγείων για λογαριασμό της εταιρείας Europese Transport Maatschappij Crystal Prince. Οι συμβάσεις αυτές είχαν υπαχθεί στους ευεργετικούς όρους των πιστώσεων που χορηγούνται στο πλαίσιο του νόμου της 23ης Αυγούστου 1948 για τις πιστώσεις προς τη ναυτιλία που αφορούν ποσοστό 85 % της συμβατικής τιμής για χρονική διάρκεια 18 ετών με επιτόκιο 2 % και τριετή περίοδο χάριτος.

Με επιστολή που διαβίβασαν στις 6 Μαΐου 1989 αναφορικά με την πρώτη περίπτωση, η Επιτροπή κάλεσε τις βελγικές αρχές να επιβεβαιώσουν τις πληροφορίες αυτές. Οι εν λόγω αρχές απάντησαν με επιστολή στις 5 Ιουνίου 1989 ότι η εν λόγω σύμβαση είχε υπαχθεί στο ευεργετικό καθεστώς χρηματοδότησης με δεκαπενταετή χρονική περίοδο αποπληρωμής, η οποία επρόκειτο να αρχίσει τρία έτη μετά από την παράδοση του σκάφους, χωρίς να προσδιορίζεται το επιτόκιο και με τη μνεία ότι οι όροι παροχής των πιστώσεων ήταν σε κάθε περίπτωση σύμφωνοι με τις διατάξεις της οδηγίας 87/167/ΕΟΚ. Οι βελγικές αρχές υπενθύμισαν εξάλλου στην Επιτροπή σημείωμα που είχαν αποστείλει προγενέστερα, στο οποίο επέμεναν στο γεγονός ότι με τις πιστώσεις προς τη ναυτιλία επιδιώκονταν δύο αντικειμενικοί στόχοι, αφενός, η ναυπήγηση πλοίων και, αφετέρου, το υψηλό κόστος εκμετάλλευσης για τα πλοία που έφεραν βελγική σημαία. Τέλος, οι βελγικές αρχές ανέφεραν ότι αδυνατούσαν να αποκαταστήσουν από την πλευρά τους τους υπολογισμούς για το ισοδύναμο επιδότησης στους οποίους είχαν προβεί οι υπηρεσίες της Επιτροπής και που είχαν διευκρινίσει στην επιστολή τους της 27ης Φεβρουαρίου 1989, με την οποία περατώθηκε η διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 σε σχέση με ορισμένα μέτρα που είχαν προβλεφθεί για τον τομέα της ναυτιλίας στο Βέλγιο.

Παρά το γεγονός ότι οι πληροφορίες δεν ήταν πλήρεις, η Επιτροπή έκρινε ότι ήταν επαρκής για να αποφασίσει, στις 25 Οκτωβρίου 1989, την κίνηση της διαδικασίας του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΟΚ. Με επιστολή που διαβίβασε στις 30 Νοεμβρίου 1989, η Επιτροπή ενημέρωσε σχετικά τη βελγική κυβέρνηση και την κάλεσε να υποβάλει τις παρατηρήσεις της, ενώ τα υπόλοιπα κράτη μέλη καθώς και οι άλλοι ενδιαφερόμενοι ενημερώθηκαν με δημοσίευση στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [2].

Στη δεύτερη περίπτωση, η βελγική κυβέρνηση απάντησε με επιστολή της στις 17 Νοεμβρίου 1989, επιβεβαιώνοντας ότι

[1] ΕΕ αριθ. L 69 της 12. 3. 1987, σ. 55.

[2] ΕΕ αριθ. C 20 της 27. 1. 1990, σ. 6.

η πίστωση που προοριζόταν για τα δύο αυτά σκάφη κάλυπτε το 85 % της τιμής, εκτεινόταν σε χρονική περίοδο 15 ετών με επιτόκιο 2 % και η αποπληρωμή θα άρχιζε μόνο 36 μήνες μετά την ημερομηνία της παράδοσης.

Η Επιτροπή κίνησε, ως εκ τούτου, τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 στις 10 Ιανουαρίου 1990 και ενημέρωσε σχετικά τη βελγική κυβέρνηση με επιστολή που απηύθυνε στις 3 Απριλίου 1990. Τα υπόλοιπα κράτη μέλη, καθώς και οι άλλοι ενδιαφερόμενοι ενημερώθηκαν με δημοσίευση στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* (1).

II

Στις επιστολές της της 6ης Φεβρουαρίου και της 15ης Μαΐου 1990, με τις οποίες υπέβαλε τις παρατηρήσεις της απαντώντας στις διαδικασίες που είχαν κινηθεί, η βελγική κυβέρνηση πρόβαλε κατ' αρχήν ως επιχείρημα το γεγονός ότι η εν λόγω σύμβαση είχε υπογραφεί, τη στιγμή που το βελγικό καθεστώς παροχής ενισχύσεων είχε μόλις υπαχθεί στην αρμοδιότητα της εκτελεστικής εξουσίας της φλαμανδικής περιοχής και ότι η εν λόγω αρχή προέβει απλώς σε εφαρμογή των κανόνων για τη χορήγηση των πιστώσεων, με τον ίδιο ακριβώς τρόπο που ίσχυε, όταν το εν λόγω καθεστώς χειριζόταν από τις εθνικές αρχές.

Στη συνέχεια υπενθυμιζόταν εκ νέου ότι το βελγικό καθεστώς αποτελούνταν αποκλειστικά από διευκολύνσεις, που παρέχονταν στους εφοπλιστές υπό μορφή προκαταβολής κεφαλαίων με μειωμένο επιτόκιο, παροχής εγγυήσεων και χορήγησης επιδοτήσεων επιτοκίου, και ότι η συνδυασμένη εφαρμογή των μέτρων αυτών συνεπαγόταν την ταυτόχρονη χορήγηση ενισχύσεων για σκοπούς εκμετάλλευσης. Επίσης, τονιζόταν ότι είχε ήδη σταλεί στην Επιτροπή ένα πρώτο σημείωμα στο οποίο διευκρινιζόταν η εν λόγω ερμηνεία, στο πλαίσιο της εξέτασης του καθεστώτος ενισχύσεων υπό το πρίσμα των διατάξεων της οδηγίας 87/167/ΕΟΚ.

Δεδομένου ότι η βελγική κυβέρνηση χορηγεί επιδοτήσεις επιτοκίου για τα δάνεια που συνάπτονται από βέλγους εφοπλιστές για την αγορά σκαφών σε τρίτες χώρες, η βελγική κυβέρνηση έκρινε ότι, στην περίπτωση αυτή, επρόκειτο μόνον για ενισχύσεις για σκοπούς εκμετάλλευσης του πλοίου και ότι, κατά συνέπεια, αυτό το τμήμα του καθεστώτος ενισχύσεων, που προσδιοριζόταν από το νόμο της 23ης Αυγούστου 1948, δεν έπρεπε να συμπεριλαμβάνεται στο ανώτατο όριο, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 87/167/ΕΟΚ στις περιπτώσεις που εφαρμόζεται σε συμβάσεις σκαφών που ναυπηγούνται στο Βέλγιο. Καταλήγοντας στην επιχειρηματολογία της, η βελγική κυβέρνηση επικαλούνταν την καλή πίστη της φλαμανδικής εκτελεστικής αρχής, που είχε βασιστεί σε σκεπτικό, το οποίο συνιστούσε απόρροια παρεξήγησης που είχε προκύψει στο παρελθόν μεταξύ των κεντρικών αρχών του βελγικού κράτους και της Επιτροπής.

III

Το βελγικό καθεστώς χορήγησης ενισχύσεων για τις ενισχύσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 3 και 4 της οδηγίας 87/167/ΕΟΚ, όπως αυτό κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή με επιστολή στις 15 Ιανουαρίου 1988, διέπεται από τις διατάξεις του νόμου της 23ης Αυγούστου 1948, ο οποίος τροποποιήθηκε επανειλημμένα και για τελευταία φορά στις 30 Δεκεμβρίου 1980. Με το καθεστώς αυτό επιδιώκεται να εξασφαλιστεί η διατήρηση και ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας και της θαλάσσιας αλιείας και, για το σκοπό αυτό, συνίσταται ταμείο εξοπλισμού και ναυπήγησης σκαφών.

Στο άρθρο 1 στοιχείο α) του νόμου αυτού προβλέπεται ότι το ταμείο έχει τη δυνατότητα να χορηγεί προκαταβολές, που μπορεί να καλύπτουν μέχρι και 70 % της αξίας του νέου σκάφους. Στο άρθρο 1 στοιχείο β) προβλέπεται εγγύηση από το κράτος για τα συμπληρωματικά δάνεια που συνάπτονται με τα επιτόκια της αγοράς, ενώ με το άρθρο 1 στοιχείο γ) επιδοτείται το επιτόκιο με το οποίο επιβαρύνονται τα εν λόγω δάνεια κατά το ήμισυ, χωρίς όμως η εν λόγω επιδότηση να μπορεί να υπερβεί το 3 %. Τα σύνολα των προκαταβολών και δανείων που προβλέπονται στο άρθρο 1 στοιχεία α) και γ) δεν είναι, ωστόσο, δυνατό να υπερβαίνουν ποσοστό 85 % της τιμής του σκάφους.

Ο νόμος δεν διευκρινίζει παρόλα αυτά ούτε το επιτόκιο, αλλά ούτε και τη χρονική διάρκεια που πρέπει να ισχύει για την αποπληρωμή των προκαταβολών του ταμείου όπως προβλέπεται στο άρθρο 1 στοιχείο α). Κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες πριν από την έκδοση της οδηγίας 87/167/ΕΟΚ, η βελγική κυβέρνηση είχε κοινοποιήσει στην Επιτροπή την αναλυτική διαδικασία αποπληρωμής των προκαταβολών που παρέχονταν βάσει των διατάξεων του άρθρου 1 στοιχείο α) του νόμου της 23ης Αυγούστου 1948, διευκρινίζοντας σχετικά ότι οι εν λόγω προκαταβολές εκτείνονταν σε χρονική διάρκεια 15 ετών, με διετή περίοδο χάριτος και επιτόκιο 4 έως 5 %. Οι όροι αυτοί επιβεβαιώθηκαν επιπλέον από τη βελγική κυβέρνηση, με επιστολή της στις 21 Μαρτίου 1988, στο πλαίσιο της εξέτασης του συνόλου των ενισχύσεων προς τις ναυπηγικές εργασίες στο Βέλγιο, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 της οδηγίας 87/167/ΕΟΚ.

IV

Σε συνάρτηση με τους όρους χορήγησης προκαταβολών, εγγυήσεων και επιδοτήσεων επιτοκίου, όπως αυτοί είχαν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή, και λαμβανομένου υπόψη του εμπορικού επιτοκίου που ανερχόταν κατά τη χρονική στιγμή σύναψης των συμβάσεων σε 8,25 % για το πλοίο LPG 34 000 m^3 και τα σκάφη-ψυγεία, το ισοδύναμο επιδότησης των προκαταβολών που είχε χορηγήσει η βελγική κυβέρνηση βάσει των διατάξεων του νόμου της 23ης Αυγούστου 1948 και που είχε, δεόντως διευκρινιστεί στις αρχές αυτές, έπρεπε να είναι ισοδύναμο με 20,5 %.

V

Οι εν λόγω συμβάσεις συνοδεύτηκαν στην ουσία από δάνεια ισοδύναμα με το 85 % της τιμής του σκάφους με επιτόκιο 2 % και χρονική διάρκεια 15 ετών, ενώ η αποπληρωμή προβλεπόταν να αρχίσει μόλις 36 μήνες μετά την ημερομηνία παράδοσης του σκάφους. Με τους όρους αυτούς, το δάνειο που είχε χορηγήσει η βελγική κυβέρνηση ισοδυναμούσε με ποσοστό 35 %.

VI

Δεδομένου ότι οι αρμοδιότητες για τη διαχείριση του Ταμείου για τη ναυτιλία που είχε συσταθεί βάσει των διατάξεων του βελγικού νόμου της 23ης Αυγούστου 1948 μεταβιβάστηκαν στην εκτελεστική αρχή της φλαμανδικής

(1) ΕΕ αριθ. C 67 της 17. 3. 1990, σ. 11.

περιοχής, η εν λόγω αρχή έφερε, κατά συνέπεια, την ευθύνη των αποφάσεων που ελήφθησαν από την 1η Ιανουαρίου 1989 και μετά, σύμφωνα με τις τροποποιήσεις του βελγικού συντάγματος που επήλθαν στη διάρκεια του 1988. Η προαναφερθείσα μεταβίβαση αρμοδιοτήτων δεν αποτελεί, ωστόσο, και δικαιολογία για τη βελγική κυβέρνηση ώστε να επιβεβαιώνει την καλή πίστη της εκτελεστικής αρχής της φλαμανδικής περιοχής, υπό το πρόσχημα της εξακολούθησης της εφαρμογής του καθεστώτος παροχής ενισχύσεων, εφόσον εξυπακούεται ότι στη συνθήκη ΕΟΚ διευκρινίζεται σαφώς στο άρθρο 5 ότι τα κράτη μέλη λαμβάνουν κάθε ενδεδειγμένο γενικό ή ιδιαίτερο μέτρο προκειμένου να διασφαλίζεται η εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη συνθήκη ή προκύπτουν από πράξεις των οργάνων της Κοινότητας.

Εξάλλου, το γεγονός ότι η βελγική κυβέρνηση απηύθυνε στην Επιτροπή σημείωμα, με το οποίο διευκρίνιζε ότι το βελγικό καθεστώς παροχής ενισχύσεων περιείχε ένα σκέλος υποστήριξης των ναυπηγικών μονάδων και ένα άλλο σκέλος για τους σκοπούς εκμετάλλευσης των ναυτιλιακών μεταφορών με βελγική σημαία, δεν αποτελεί δικαιολογία για τους όρους του χορηγηθέντος δανείου. Οι σκέψεις που περιλαμβάνονται στο σημείωμα αυτό απλώς υπενθυμίζουν τα θέματα που αποτέλεσαν αντικείμενο εκτεταμένων συζητήσεων με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες πριν από την έκδοση της οδηγίας 81/363/ΕΟΚ (1) του Συμβουλίου, με την υποστήριξη της βελγικής κυβέρνησης, αποφάσισε τελικά, υιοθετώντας την οδηγία 87/167/ΕΟΚ, να συμπεριλάβει όλες τις ενισχύσεις που παρέχονται στους εφοπλιστές, όταν αυτές συνδέονται με την αγορά σκάφους στα κράτη μέλη στο ανώτατο όριο που θεσπίζεται από το άρθρο 4 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας έχοντας πλήρη επίγνωση των πραγματικών περιστατικών και διακατεχόμενο από πνεύμα διαφάνειας.

Η βελγική κυβέρνηση χορήγησε, επομένως, την πίστωση στην προκειμένη περίπτωση έχοντας πλήρη επίγνωση των πραγμάτων, ενώ και το γεγονός της χορήγησης ενισχύσεων προς τους εφοπλιστές για σκάφη που ναυπηγούνται σε τρίτες χώρες, υπό οποιοδήποτε πρόσχημα και αν παρέχονται οι ενισχύσεις αυτές, δεν συνιστά ουδόλως δικαιολογία για να καθίσταται δυνατή η έκπτωση του ποσού των εν λόγω ενισχύσεων στην περίπτωση που χορηγούνται για σκάφη που ναυπηγούνται στο Βέλγιο.

VII

Οι ενισχύσεις που χορηγούνται στους εφοπλιστές στο Βέλγιο ανταποκρίνονται στις ενισχύσεις που μνημονεύονται στο άρθρο 3 παράγραφοι 1 και 2 της οδηγίας 87/167/ΕΟΚ, στο οποίο διευκρινίζεται ότι όλες οι μορφές ενίσχυσης στους εφοπλιστές ή σε τρίτους που χρησιμοποιούνται πράγματι για τη ναυπήγηση ή τη μετατροπή πλοίων στα ναυπηγεία της Κοινότητας —συμπεριλαμβανομένων των πιστωτικών διευκολύνσεων, των εγγυήσεων και των φορολογικών πλεονεκτημάτων— υπάγονται εξ ολοκλήρου στους κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 4 της εν λόγω οδηγίας.

Στο άρθρο 4 παράγραφος 1 της οδηγίας αυτής διευκρινίζεται ότι οι ενισχύσεις στην παραγωγή για τη ναυπήγηση σκαφών είναι δυνατό να θεωρηθεί ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά, εφόσον το συνολικό ποσό της ενίσχυσης που χορηγείται για σύμβαση δεν υπερβαίνει, σε ισοδύναμο επιδότησης, ένα κοινό ανώτατο όριο, το οποίο, όπως ορίζει η παράγραφος 2, καθορίζεται από την Επιτροπή. Στο άρθρο 4 παράγραφος 4 διευκρινίζεται περαιτέρω ότι το ανώτατο όριο ισχύει και για τις ενισχύσεις που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2.

Με αφετηρία το δεδομένο ότι το ανώτατο όριο είχε καθοριστεί για το έτος 1989 σε 26 % και ότι η πίστωση που χορηγήθηκε από τη βελγική κυβέρνηση αντιπροσωπεύει ισοδύναμο επιδότησης ύψους 35 %, είναι επομένως σαφές ότι η εν λόγω κυβέρνηση δεν συμμορφώθηκε με τους κανόνες που καθορίζονται από την οδηγία 87/167/ΕΟΚ ως εκ τούτου, στους αντίστοιχους κανόνες της συνθήκης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι πιστώσεις με ισοδύναμο επιδότησης 35 %, που χορηγήθηκαν από τη βελγική κυβέρνηση στην εφοπλιστική εταιρεία Fertex και στην εφοπλιστική εταιρεία Europese Transport Maatschappij Crystal Prince για τη ναυπήγηση, αντίστοιχα, ενός πλοίου LGP 34 000 m^3 και δύο σκαφών-ψυγείων στο ναυπηγείο Boelwerf, δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά.

Άρθρο 2

Η βελγική κυβέρνηση οφείλει να αναθεωρήσει τους όρους για τις πιστώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1, βάσει των διατάξεων του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΟΚ, προκειμένου να επανέλθουν στο ανώτατο επίπεδο του 26 %, σε ισοδύναμο επιδότησης, το οποίο αντιστοιχεί στο ανώτατο όριο που καθόρισε για το 1989 η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 της οδηγίας 87/167/ΕΟΚ.

Άρθρο 3

Η βελγική κυβέρνηση ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που έχει λάβει προκειμένου να συμμορφωθεί προς την παρούσα απόφαση σε προθεσμία δύο μηνών από την κοινοποίησή της.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο του Βελγίου.

Βρυξέλλες, 4 Ιουλίου 1990.

Για την Επιτροπή

Leon BRITTAN

Αντιπρόεδρος

(1) ΕΕ αριθ. L 137 της 23. 5. 1981, σ. 39.