II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 4 de julio de 1990

relativa a los créditos concedidos por las autoridades belgas a dos armadores para la compra de un buque GLP de 34 000 m³ y de dos buques frigoríficos

(Los textos en lengua francesa y neerlandesa son los únicos auténticos)

(90/627/CEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 93,

Vista la Directiva 87/167/CEE del Consejo, de 26 de enero de 1987, sobre ayudas a la construcción naval [1] y, en particular, el artículo 3 y el apartado 1 del artículo 4, en relación con el apartado 4 del artículo 4,

Después de haber emplazado a los interesados para que presentasen sus observaciones, de conformidad con el párrafo primero del apartado 2 del artículo 93, y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo que sigue :

I

Como consecuencia de las informaciones transmitidas por una asociación de constructores de buques, la Comisión se enteró de que el astillero Boelwerf había registrado un pedido de un buque GLP de 34 000 m³ para el armador Fertex y dos buques frigoríficos para la compañía Europese Transporte Maatschappij Crystal Prince. Estos contratos se habían beneficiado de un crédito con arreglo a la ley de 23 de agosto de 1948 sobre el crédito marítimo correspondiente al 85 % del precio contractual por una duración de dieciocho años con un tipo de interés del 2 % y un período de carencia de tres años.

En el primer caso, mediante cartas de 6 de mayo de 1989, la Comisión invitó a las autoridades belgas a que confirmaran estas informaciones. Éstas respondieron mediante carta de 5 de junio de 1989 que este contrato se beneficiaba de una financiación cuya duración de reembolso era de quince años iniciándose tres años después de la entrega del buque, sin precisar el tipo de interés e indicando que de cualquier forma las condiciones de crédito se atenían a la Directiva 87/167/CEE. Además, las autoridades belgas recordaron a la Comisión una nota enviada anteriormente en la que insistían en el hecho de que el crédito marítimo perseguía dos objetivos : la construcción y los costes de explotación elevados para los buques bajo pabellón belga. Por último, las autoridades belgas indicaban que no podían reconstituir el equivalente de la subvención calculado por los servicios de la Comisión y que se precisó en su carta de 27 de febrero de 1989 por el que se cerraba el procedimiento del apartado 2 del artículo 93 con respecto a determinadas medidas previstas para el sector marítimo en Bélgica.

Las informaciones, aunque incompletas, fueron consideradas suficientes por la Comisión y el 25 de octubre de 1989 ésta decide iniciar el procedimiento del apartado 2 del artículo 93 del Tratado. Mediante carta de 30 de noviembre de 1989, la Comisión informó al Gobierno belga invitándole a que presentara sus observaciones y se informó a los otros Estados miembros, así como a los demás interesados mediante una publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* [2].

En el segundo caso, el Gobierno belga respondió mediante carta de 17 de noviembre de 1989, confirmando que el crédito previsto para estos dos buques cubría el 85 % del precio, tenía una duración de quince años a un

[1] DO nº L 69 de 12. 3. 1987, p. 55.

[2] DO nº C 20 de 27. 1. 1990, p. 6.

tipo de interés del 2 % y el reembolso comenzaba sólo treinta y seis meses después de la fecha de la entrega.

Por lo tanto, el 10 de enero de 1990, la Comisión inició el procedimiento del apartado 2 del artículo 93 e informó de ello al Gobierno belga mediante carta de 3 de abril de 1990. Los otros Estados miembros así como los demás interesados fueron informados mediante una publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* (3).

II

El Gobierno belga, en sus cartas de 6 de febrero de 1990 y 15 de mayo de 1990, en las que presentaba sus observaciones en respuesta a la iniciación de los procedimientos, argumentó en primer lugar que los contratos fueron firmados en el momento en que el sistema de ayuda belga pasaba a depender de la autoridad del ejecutivo de la región flamenca y que ésta se limitó a aplicar las normas de concesión de créditos de la misma forma que cuando el sistema estaba administrado por la autoridad nacional.

A continuación, el Gobierno belga recuerda de nuevo que su régimen está formado únicamente por facilidades concedidas a los armadores por medio de anticipos de fondos a un tipo de interés reducido, de garantías y de bonificaciones de interés y que la aplicación combinada de estas medidas representa la concesión simultánea de una ayuda a la producción y de una ayuda a la explotación, y que ya se envió a la Comisión una vez, en el ámbito del examen del régimen de ayuda con respecto a la Directiva 87/167/CEE, una nota en la que se precisaba dicha interpretación.

Teniendo en cuenta que el Gobierno belga concede bonificaciones de interés sobre los préstamos concedidos a los armadores belgas para la compra de buques en terceros países, éste considera que, en este caso, se trataba únicamente de una ayuda a la explotación de buques y que, por lo tanto, esta parte del régimen de ayuda determinado por la ley de 23 de agosto de 1948 cuando se aplicaba a contratos de buques construidos en Bélgica no debía incluirse en el techo definido en el apartado 1 del artículo 4 de la Directiva 87/167/CEE. El Gobierno belga concluye su explicación alegando la buena fe del ejecutivo flamenco que se basó en un razonamiento cuyo origen fue un malentendido entre el Estado central belga y la Comisión.

III

El régimen de ayuda belga para las ayudas que entran en el ámbito de aplicación de los artículos 3 y 4 de la Directiva 87/167/CEE, tal como se notificó a la Comisión mediante carta de 15 de enero de 1988 y que se regula por la ley de 23 de agosto de 1948, modificada varias veces, siendo la última de ellas el 30 de diciembre de 1980, pretende asegurar el mantenimiento y el desarrollo de la marina mercante, la pesca marítima y crea para estos fines un « Fonds de l'Armement et des Constructions Maritimes ».

La letra a) del artículo 1 de dicha ley establece que el Fondo puede conceder anticipos hasta un 70 % del valor de un buque nuevo. La letra b) del artículo 1 prevé una garantía del Estado para los empréstitos suplementarios contraídos al tipo de mercado y la letra c) del artículo 1 concede una bonificación de la mitad del tipo de interés que grava estos empréstitos, no obstante, dicha bonificación no podrá superar el 3 %. Sin embargo, el conjunto de los anticipos y de los préstamos previstos en las letras a) y c) del artículo 1 no podrán superar el 85 % del precio del buque.

No obstante, la ley no precisa el tipo ni el período en que deberá reembolsarse el anticipo del Fondo previsto en la letra a) del artículo 1. En los trabajos preparatorios de la Directiva 87/167/CEE, el Gobierno belga comunicó a la Comisión las modalidades de reembolso de los anticipos concedidos con arreglo a la letra a) del artículo 1 de la ley de 23 de agosto de 1948, precisando que estos anticipos tenían una duración de quince años con un período de carencia de dos y un tipo de interés del 4 al 5 %. Estas condiciones fueron confirmadas por el Gobierno belga mediante carta de 21 de marzo de 1988 en el ámbito del examen de las ayudas a la construcción naval en Bélgica, con arreglo al artículo 10 de la Directiva 87/167/CEE.

IV

En función de las condiciones de concesión de anticipos de fondos, garantías y bonificaciones de intereses tales como fueron notificados a la Comisión, teniendo en cuenta un tipo de interés comercial que en el momento de la celebración de los contratos era del 8,25 % referente al buque GLP de 34 000 m^3 y los buques frigoríficos, el equivalente de la subvención de los anticipos aprobados por el Gobierno belga con arreglo a la ley de 23 de agosto de 1948 y que se explicó debidamente a las autoridades debería haber sido equivalente al 20,5 %.

V

Los contratos referidos fueron acompañados de préstamos por un valor equivalente al 85 % del precio del buque a un tipo de interés del 2 % y por una duración de quince años, efectuándose el reembolso sólo treinta y seis meses después de la fecha de la entrega del buque. En estas condiciones, el préstamo concedido por el Gobierno belga equivale al 35 %.

VI

La competencia de la gestión del « Fonds Maritime » creado con arreglo a la ley belga de 23 de agosto de 1948 fue atribuida al ejecutivo de la región flamenca. Por consiguiente, dicho ejecutivo era responsable de las decisiones adoptadas a partir del 1 de enero de 1989 con arreglo a las modificaciones de la Constitución belga acaecidas durante el año 1988. No obstante, esta transferencia de competencia no constituye una excusa para el Gobierno belga para acreditar la buena fe del ejecutivo de la región flamenca, con el pretexto de continuar la aplicación del régimen de ayuda, ya que el Tratado CEE precisa con

(3) DO nº C 67 de 17. 3. 1990, p. 11.

claridad en su artículo 5 que los Estados miembros adoptarán todas las medidas generales o particulares apropiadas para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Tratado o resultantes de los actos de las instituciones de la Comunidad.

El hecho de que el Gobierno belga haya enviado a la Comisión una nota en la que precisa que el régimen de ayuda belga contenía una parte de ayuda a los astilleros navales y otra a la explotación del transporte marítimo bajo pabellón belga no constituye una justificación de los términos con los que se concedió el crédito. Las consideraciones que se incluyen en esta nota recuerdan de nuevo los temas que ya habían sido debatidos ampliamente con los expertos de los Estados miembros durante los trabajos preparatorios de la Directiva 81/363/CEE del Consejo (1), y fue el Consejo, apoyado por el Gobierno belga, el que con pleno conocimiento de causa y para que hubiera una transparencia total, decidió, al adoptar la Directiva 86/167/CEE, incluir todas las ayudas a los armadores, cuando éstos están vinculados con la compra de un bunque en los Estados miembros, en el techo previsto en el apartado 1 del artículo 4.

Por consiguiente, el Gobierno belga concedió el crédito en este caso con pleno conocimiento de la situación, y el hecho de conceder ayudas a los armadores para buques construidos en terceros países, cualquiera que sea el pretexto, no justifica en absoluto que el equivalente de estas ayudas pueda deducirse cuando las ayudas se conceden a buques construidos en Bélgica.

VII

Las ayudas concedidas a los armadores en Bélgica corresponden a las ayudas previstas en los apartados 1 y 2 del artículo 3 de la Directiva 87/167/CEE, que precisa que todas las formas de ayudas a los armadores o a terceros que sean utilizadas realmente para la construcción o la transformación de buques en los astilleros de la Comunidad -y ello incluye las facilidades de crédito, las garantías y los beneficios fiscales -, estarán sometidas en su totalidad a las normas previstas en el artículo 4 de dicha Directiva.

El apartado 1 del artículo 4 precisa que las ayudas a la producción en favor de la construcción naval pueden considerarse compatibles con el mercado común, siempre que el importe total de la ayuda concedida para un contrato no supere, en equivalente de subvención, un techo máximo común que, como precisa el apartado 2, es fijado por la Comisión. El apartado 4 del artículo 4 precisa además que el techo se aplicará a las ayudas contempladas en el apartado 2 del artículo 3.

Teniendo en cuenta que el techo se fijó para el año 1989 en un 26 % y que el crédito concedido por el Gobierno belga representa un equivalente de subvención del 35 %, es evidente que este Gobierno no ha respetado las normas establecidas por la Directiva 87/167/CEE y, por lo tanto, las del Tratado,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Los créditos de un equivalente de subvención del 35 % concedidos por el Gobierno belga al armador Fertex y al armador Europese Transport Maatschappij Crystal Prince para la construcción respectivamente de un buque GLP de 34 000 m³ y de dos buques frigoríficos en el astillero Boelwerf son incompatibles con el mercado común.

Artículo 2

Con arreglo al apartado 2 del artículo 93 del Tratado, el Gobierno belga deberá revisar las condiciones de estos créditos para reducirlos a un nivel máximo del 26 % en términos de equivalente de subvención, lo que corresponde al techo establecido para el año 1989 por la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 4 de la Directiva 87/167/CEE.

Artículo 3

El Gobierno belga informará a la Comisión acerca de las medidas que adopte en cumplimiento de la presente Decisión en un plazo de dos meses a partir de su notificación.

Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de Bélgica.

Hecho en Bruselas, el 4 de julio de 1990.

Por la Comisión

Leon BRITTAN

Vicepresidente

(1) DO nº L 137 de 23. 5. 1981, p. 39.