DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 30 novembre 1989

relativa alle misure di aiuto alla flotta fluviale belga previste dal « Piano di risanamento della flotta belga adibita alla navigazione interna »

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

(89/620/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

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

dopo aver invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni conformemente a quanto disposto dal suddetto articolo,

considerando che :

I

Il governo belga prevede di istituire per il periodo 1987-1991 un regime di aiuti a favore della sua flotta fluviale previsto nel « Piano di risanamento della flotta belga adibita alla navigazione interna interna ».

Il suddetto regime prevede interventi statali sotto forma di abbuono di interessi sui crediti alla costruzione, all'acquisizione di materiale d'occasione e all'ammodernamento di battelli ; che prevede inoltre premi di demolizione dei battelli, prestazioni sociali in caso di prepensionamento o cessazione dell'attività professionale ed altre agevolazioni d'ordine fiscale ; che si prevede una dotazione globale di 775 milioni di franchi belgi, che tuttavia non comprende lo stanziamento per il finanziamento delle misure sociali.

Ricevuto notifica di questo regime, la Commissione ha proceduto al suo esame ai sensi dell'articolo 92 del trattato CEE, al termine del quale ha concluso che gli aiuti in oggetto, destinati essenzialmente al rinnovamento ed all'ammodernamento della flotta belga adibita alla navigazione interna senza esigere da parte dei beneficiari degli aiuti alcuna controparte in termini di ristrutturazione del settore, potrebbero incidere sugli scambi e falsare la concorrenza in modo contrario all'interesse comunitario ; essi non sembrerebbero pertanto soddisfare la condizioni di cui all'articolo 92, paragrafo 3 del trattato CEE per poter beneficiare di una delle deroghe ivi enunciate. La Commissione ha deciso di conseguenza di avviare la procedura prevista all'articolo 93, paragrafo 2, primo comma del trattato CEE, e a tal fine ha invitato il governo belga a presentare le proprie osservazioni con lettera del 15 marzo 1988 n. SG(88)D 03370 ; gli Stati membri sono stati informati il 25 aprile 1988 e gli altri interessati il 29 aprile 1988.

II

Con lettera n. P11/91/553/12 688 della propria Rappresentanza permanente, del 29 settembre 1988, il governo belga ha presentato le proprie osservazioni nell'ambito della procedura prevista all'articolo 93, paragrafo 2 del trattato CEE.

Secondo le autorità belghe, il piano di risanamento della flotta mirerebbe soltanto a contenerne il declino per permetterle di migliorare la propria posizione competitiva rispetto alle flotte di altri paesi comunitari. L'intervento sarebbe indispensabile per garantire la sopravvivenza di questo settore, come sembrerebbe dimostrarlo il declino quantitativo e qualitativo della flotta belga, ulteriormente accentuatosi nel periodo successivo alla presentazione del piano alla Commissione.

Il governo belga ha inoltre comunicato alla Commissione di essere disposto a rinunciare agli aiuti per la costruzione di nuovi battelli e a destinare gli stanziamenti previsti in tal senso al rafforzamento delle altre voci del programma di aiuti contemplato dal piano. Gli altri elementi vengono mantenuti immutati.

Nell'ambito della procedura avviata, alcuni Stati membri ed un'organizzazione professionale hanno presentato le loro osservazioni alla Commissione che ha provveduto a trasmetterle al governo belga.

III

Il « Piano di risanamento della flotta belga adibita alla navigazione interna » consentirebbe a quest'ultima, secondo quanto indicato dalle autorità belghe, di aumentare la propria competitività rispetto alle flotte degli altri paesi che operano sugli stessi mercati di trasporto. Il miglioramento della situazione della flotta belga rispetto a quella dei suoi concorrenti verrebbe realizzato mediante un'opera di ammodernamento dei battelli esistenti, che dovrebbe produrre un aumento della produttività del materiale fluviale, con conseguente incremento della capacità di stiva.

A tale riguardo, va considerato che il mercato dei trasporti fluviali soffre di un forte squilibrio strutturale tra offerta e domanda di trasporto, dovuto principalmente ad una sovraccapacità di stiva valutata intorno al 20 % della portata lorda delle flotte degli Stati membri. Inoltre, dall'evoluzione del mercato risulta che, nonostante le azioni intraprese a livello nazionale dagli Stati membri interessati, tale squilibrio non sembra attualmente ridursi. D'altro canto, è pur vero che le sovraccapacità esistenti peggiorano la situazione economica delle imprese di trasporto di merci per via navigabile.

Gli aiuti destinati all'ammodernamento della flotta andrebbero considerati anche in funzione del sistema introdotto dal regolamento (CEE) n. 1101/89 del Consiglio, del 27 aprile 1989, relativo al risanamento strutturale del settore della navigazione interna (1). Tale regolamento mira ad una riduzione delle sovraccapacità strutturali di stiva mediante azioni coordinate di demolizione in Belgio, nella Repubblica federale di Germania, in Francia e nei Paesi Bassi, e prevede disposizioni destinate ad evitare l'aggravarsi delle sovraccapacità esistenti o l'insorgere di nuove sovraccapacità. Riguardo quest'ultimo elemento, le misure di ammodernamento non sono conciliabili con il regolamento in questione.

Se producono un aumento delle capacità, in virtù della predetta normativa, tale aumento è soggetto, a partire dal 28 aprile 1989, all'obbligo da parte del trasportatore di demolire un tonnellaggio equivalente o di versare, come contropartita, un contributo speciale a uno dei fondi nazionali di demolizione.

Per quanto concerne l'acquisto di battelli d'occasione da parte dei trasportatori belgi che per questa operazione beneficiano di un aiuto sotto forma di abbuoni d'interesse, l'aiuto provoca una distorsione delle condizioni di concorrenza a danno dei trasportatori degli altri Stati membri che si trovano ad operare sugli stessi mercati.

Alla luce delle considerazioni appena espresse, gli aiuti in esame potrebbero influire sugli scambi tra Stati membri e falsare la concorrenza ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato CEE, favorendo la posizione della flotta belga rispetto alle altre flotte interessate.

IV

Il piano presentato dalle autorità belghe prevede misure di demolizione di battelli adibiti alla navigazione interna che dovrebbero, in linea di principio, dare luogo ad una riduzione delle sovraccapacità esistenti. Tuttavia, non esiste alcuna garanzia che tale riduzione avvenga effettivamente, in quanto il piano non prevede disposizioni atte ad impedire che, nel corso dell'azione di demolizione, gli effetti di tale intervento siano annullati da un incremento della capacità.

Le azioni di demolizione di cui al regolamento (CEE) n. 1101/89 si svolgono secondo modalità diverse rispetto agli interventi dello stesso genere previsti dal governo belga. Le prime saranno operative a partire dal 1° gennaio 1990 e, secondo quanto previsto dal regolamento, dovranno essere finanziate dagli stessi trasportatori fluviali. In queste condizioni, il finanziamento di un'azione di demolizione mediante aiuti statali a partire dal 1° gennaio 1990 non sarà compatibile con le disposizioni del regolamento (CEE) n. 1101/89.

(1) GU n. L 116 del 28. 4. 1989, pag. 25.

V

L'articolo 92, paragrafo 1 del trattato CEE stabilisce in linea di principio che gli aiuti aventi le caratteristiche ivi enunciate sono incompatibili con il mercato comune. Per quanto concerne le deroghe a questo principio, quelle enunciate all'articolo 92, paragrafo 2 del trattato CEE non sono applicabili al caso in esame, se si tiene conto della natura e degli obiettivi degli aiuti previsti.

Ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3 del trattato CEE, gli aiuti che possono ritenersi compatibili con il mercato comune vanno considerati nel contesto comunitario e non in quello di un singolo Stato membro. Per garantire un buon funzionamento del mercato comune e tener conto dei principi enunciati all'articolo 3, lettera f) del trattato CEE, le deroghe al principio di cui all'articolo 92, paragrafo 1 del trattato CEE, previste al paragrafo 3 di questo stesso articolo, vanno interpretate in modo restrittivo in sede di esame di qualsiasi regime o misura di aiuto.

Le deroghe, in particolare, possono essere introdotte solo se la Commissione constata che il libero gioco delle forze di mercato, in mancanza di aiuti, non è sufficiente da solo a spingere gli eventuali beneficiari di tali aiuti ad agire per raggiungere uno degli obiettivi desiderati.

Applicare le deroghe a situazioni che non contribuiscono a tale obiettivo o senza che l'aiuto sia necessario in tal senso non farebbe che fornire ingiusti vantaggi alle industrie o alle imprese di taluni Stati membri, la cui posizione finanziaria verrebbe così ad essere rafforzata artificialmente, ad influire sulle condizioni degli scambi fra Stati membri ed a falsare la concorrenza, senza che tali effetti siano in alcun modo giustificati dal comune interesse ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3 del trattato CEE.

Il governo belga non ha potuto fornire, né la Commissione da parte sua ha potuto individuare alcun motivo che consenta di classificare gli aiuti in questione in una delle categorie soggette a deroga previste all'articolo 92, paragrafo 3 del trattato CEE.

Per quanto concerne le deroghe di cui all'articolo 92, paragrafo 3, lettera b) del trattato CEE, gli aiuti in esame non sono evidentemente destinati a promuovere la realizzazione di un progetto di comune interesse europeo oppure a porre rimedio ad un grave turbamento dell'economia belga.

Il governo belga, da parte sua, non ha peraltro addotto motivi di questo genere per giustificare gli aiuti in esame.

Per quanto concerne la deroga di cui all'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato CEE, gli aiuti prospettati dal governo belga non sono tali da agevolare lo sviluppo di talune regioni economiche ai sensi di tale disposizione.

Per quanto concerne, infine, la deroga di cui all'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato CEE, a favore degli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività economiche, va considerato che gli aiuti in esame, pur facilitando lo sviluppo della flotta belga, non agevolano lo

sviluppo della navigazione fluviale a livello comunitario e influiscono in modo contrario al comune interesse sugli scambi comunitari, in considerazione dell'attuale sovraccapacità di questo settore.

Per poter rientrare in questa deroga, l'adattamento della flotta belga alle esigenze del mercato fluviale dovrebbe essere realizzato solo mediante misure che garantiscano la ristrutturazione del settore e contemporaneamente una diminuzione della sovraccapacità esistente. Attualmente non esiste alcuna garanzia di questo genere.

Va inoltre aggiunto che il regolamento (CEE) n. 1101/89 relativo al risanamento strutturale del settore della navigazione interna prevede una impostazione comunitaria per porre rimedio a livello europeo all'attuale sovraccapacità di stiva, dal che si evince l'incompatibilità del piano belga con le disposizioni del regolamento stesso, soprattutto per quanto concerne il finanziamento dell'azione di demolizione.

VI

Il piano presentato dalle autorità belghe prevede anche un aiuto in caso di cessazione dell'attività da parte dei battellieri di almeno 55 anni che non intendano più partecipare, direttamente o indirettamente, a tale professione. Tale aiuto potrebbe essere corrisposto fino all'età della pensione sotto forma di indennità mensile massima di 30 000 franchi belgi, da cui detrarre l'eventuale indennità di prepensionamento. Anche presa singolarmente, questa misura di carattere sociale può essere autorizzata in base alla deroga di cui all'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato CEE. Il ritiro dall'attività di alcuni battellieri, che cessano così di competere nell'ambito della loro professione, potrà infatti contribuire ad un miglioramento generale della situazione del settore a livello sia nazionale che comunitario.

L'aiuto in esame non modificherà pertanto le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. Del resto, le disposizioni sociali previste dal governo belga sono comprese tra le misure che gli Stati membri possono adottare, in virtù del regolamento (CEE) n. 1101/89, per facilitare ai trasportatori per via navigabile che si ritirano dalla professione il conseguimento della pensione anticipata oppure la riqualificazione professionale in un altro ramo di attività economica.

In conclusione, gli aiuti a favore dei battellieri belgi previsti dal « Piano di risanamento della flotta belga adibita alla navigazione interna » sono incompatibili con il mercato comune e non possono essere attuati, ad eccezione degli aiuti per la cessazione dell'attività professionale,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il Regno del Belgio non mette in atto il « Piano di adattamento della flotta belga adibita alla navigazione interna », in quanto incompatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 92 del trattato CEE.

Articolo 2

L'aiuto, previsto dal suddetto piano, mirante a favorire la cessazione dell'attività da parte di talune categorie di battellieri belgi può tuttavia essere considerato compatibile con il mercato comune e può pertanto essere messo in atto separatamente.

Articolo 3

Il governo belga informa la Commissione, entro due mesi dalla data della presente decisione, delle misure adottate per conformarvisi.

Articolo 4

Il Regno del Belgio è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 30 novembre 1989.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione