ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 30ής Νοεμβρίου 1989

σχετικά με τα μέτρα ενισχύσεων στο βελγικό ποτάμιο στόλο που περιέχονται στο «Σχέδιο για την αναπροσαρμογή του βελγικού στόλου εσωτερικής ναυσιπλοΐας»

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

(89/620/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,

Αφού ειδοποίησε, σύμφωνα με τις διατάξεις του εν λόγω άρθρου, τους ενδιαφερόμενους να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους,

Εκτιμώντας ότι:

I

Η βελγική κυβέρνηση προγραμματίζει να θεσπίσει, για την περίοδο 1987-1991, καθεστώς ενισχύσεων στο στόλο της που προβλέπεται στο «Σχέδιο για την αναπροσαρμογή του βελγικού στόλου εσωτερικής ναυσιπλοΐας».

Το εν λόγω καθεστώς προβλέπει κρατικές παρεμβάσεις υπό μορφή επιδότησης επιτοκίων στις πιστώσεις για κατασκευή, αγορά μεταχειρισμένων σκαφών και εκσυγχρονισμό· προβλέπει επίσης επιδότηση για διάλυση των πλοίων, κοινωνικά μέτρα για πρόωρη συνταξιοδότηση ή εγκατάλειψη του επαγγέλματος και ορισμένα άλλα πλεονεκτήματα φορολογικής φύσης. Ο προϋπολογισμός των μέτρων αυτών φθάνει τα 775 εκατομμύρια βελγικά φράγκα, χωρίς όμως να υπολογίζεται η χρηματοδότηση των κοινωνικών μέτρων.

Η Επιτροπή εξέτασε το εν λόγω καθεστώς μετά την κοινοποίηση του, βάσει του άρθρου 92 της συνθήκης ΕΟΚ, βάσει του οποίου θεώρησε ότι οι επίδικες ενισχύσεις, επιδιώκοντας μόνο την ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του βελγικού στόλου εσωτερικής ναυσιπλοΐας, χωρίς να απαιτούνται ενέργειες των δικαιούχων για αναδιάρθρωση του τομέα, αποτελούν ενισχύσεις που επηρεάζουν τις συναλλαγές και νοθεύουν τον ανταγωνισμό κατά τρόπο που αντίκειται στο κοινοτικό συμφέρον, και ως εκ τούτου δεν ανταποκρίνονται στις προϋποθέσεις του άρθρου 92 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΟΚ προκειμένου να τύχουν μιας των προβλεπομένων εξαιρέσεων. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 93 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο της συνθήκης ΕΟΚ, και για το λόγο αυτό προειδοποίησε με επιστολή της 15ης Μαρτίου 1988 SG(88) D 03370 την βελγική κυβέρνηση να της υποβάλλει τις παρατηρήσεις της· τα υπόλοιπα κράτη μέλη ενημερώθηκαν στις 25 Απριλίου 1988, οι δε τρίτοι ενδιαφερόμενοι στις 29 Απριλίου 1988.

II

Στις 29 Σεπτεμβρίου 1988, η βελγική κυβέρνηση με επιστολή P11/91/553/12.688 της Μόνιμης Αντιπροσωπείας της υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στα πλαίσια της διαδικασίας του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΟΚ.

Κατά την άποψη των βελγικών αρχών το σχέδιο αναπροσαρμογής δεν είχε άλλο στόχο παρά να αναχαιτίσει την παρακμή του στόλου ώστε να επιτρέψει στο βελγικό στόλο να γίνει περισσότερο ανταγωνιστικός σε σχέση με τους στόλους των άλλων κοινοτικών χωρών. Η παρέμβαση αυτή ήταν απαραίτητη για να εξασφαλιστεί η επιβίωση του εν λόγω τομέα· άλλωστε τούτου αποδεικνύεται από την παρακμή, τόσο από άποψη ποσότητας όσο και ποιότητας, του βελγικού στόλου, η οποία επιδεινώθηκε επιπλέον μετά την υποβολή του σχεδίου στην Επιτροπή.

Η βελγική κυβέρνηση κοινοποίησε επίσης ότι δεν θα προέβαινε σε ενισχύσεις για νέες κατασκευές και ότι προόριζε τα σχετικά ποσά για την ενίσχυση των άλλων πτυχών του προγράμματος που προβλέπονται στο σχέδιο. Τα λοιπά μέρη του σχεδίου παρέμειναν αμετάβλητα.

Στα πλαίσια της διαδικασίας, ορισμένα κράτη μέλη και μια επαγγελματική οργάνωση υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους στην Επιτροπή, οι οποίες διαβιβάστηκαν στη βελγική κυβέρνηση.

III

Το «Σχέδιο για την αναπροσαρμογή του βελγικού στόλου εσωτερικής ναυσιπλοΐας» θα επέτρεπε στο στόλο αυτό, όπως ανέφεραν οι βελγικές αρχές, να καταστεί περισσότερο ανταγωνιστικός έναντι των στόλων των άλλων χωρών που δρουν στις ίδιες αγορές. Η βελτίωση της κατάστασης του βελγικού στόλου σε σχέση με τους ανταγωνιστές του θα επιτευχθεί με τον εκσυγχρονισμό των υπαρχόντων σκαφών. Ο εκσυγχρονισμός αυτός θα έχει και ως συνέπεια την αύξηση της παραγωγικότητας του ποτάμιου υλικού, γεγονός που συνεπάγεται αύξηση της μεταφορικής ικανότητας.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι πλωτές μεταφορές αντιμετωπίζουν διαρθρωτική ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης που οφείλονται κατά κύριο λόγο στην ύπαρξη πλεονάσματος της μεταφορικής ικανότητας, το οποίο υπολογίζεται σε 20 % των σκαφών νεκρού βάρους των κρατών μελών. Επιπλέον, από την εξέλιξη της αγοράς διαφαίνεται ότι παρά τις ενέργειες των ενδιαφερομένων κρατών μελών σε εθνικό επίπεδο, δεν επήλθε αποκατάσταση της υπάρχουσας ανισορροπίας. Αφετέρου είναι γεγονός ότι τα υπάρχοντα πλεονάσματα επιδεινώνουν την οικονομική κατάσταση των επιχειρήσεων πλωτών μεταφορών.

Οι ενισχύσεις για τον εκσυγχρονισμό πρέπει να εξετασθούν σύμφωνα με το σύστημα που θεσπίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 1989 σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (1). Ο κανονισμός αυτός αποσκοπεί στη μείωση του διαρθρωτικού πλεονάσματος μεταφορικής ικανότητας με συντονισμένες ενέργειες διάλυσης στο Βέλγιο, στη Γερμανία, στη Γαλλία και στην Ολλανδία και περιέχει διατάξεις που επιδιώκουν να αποτρέψουν την επιδείνωση των υπαρχόντων πλεονασμάτων ή την εμφάνιση νέων.

Σύμφωνα με το τελευταίο αυτό στοιχείο του κανονισμού, τα μέτρα εκσυγχρονισμού δεν συμβιβάζονται με την κοινοτική ρύθμιση εάν συνεπάγονται αύξηση της μεταφορικής ικανότητας. Πράγματι, δυνάμει της εν λόγω ρύθμισης, οι αυξήσεις της μεταφορικής ικανότητας υπόκεινται από τις 28 Απριλίου 1989 στην υποχρέωση για τον μεταφορέα να προβεί σε ισοδύναμη διάλυση χωρητικότητας ή να καταβάλλει ως αντάλλαγμα ειδική εισφορά σε ένα από τα εθνικά ταμεία διάλυσης.

Όσον αφορά την απόκτηση μεταχειρισμένων σκαφών από τους βέλγους μεταφορείς, προς τους οποίους χορηγείται ενίσχυση υπό μορφή επιδότησης επιτοκίων, η ενίσχυση αυτή στρεβλώνει τον ανταγωνισμό εις βάρος των μεταφορέων των άλλων κρατών μελών, εφόσον οι τελευταίοι ασκούν τις δραστηριότητές τους στην ίδια αγορά με τους βέλγους μεταφορείς.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, οι επίδικες ενισχύσεις μπορούν να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών και να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό με την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΟΚ, με την ευνοϊκότερη μεταχείριση του βελγικού στόλου σε σχέση με τους άλλους ενδιαφερόμενους στόλους.

IV

Το σχέδιο που υπέβαλαν οι βελγικές αρχές προβλέπει μέτρα διάλυσης πλοίων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας που θα συνέβαλαν στη μείωση των υπαρχόντων πλεονεσμάτων. Ωστόσο, τίποτα δεν εγγυάται την μείωση αυτή εφόσον δεν προβλέπεται μηχανισμός που θα εμπόδιζε να ακυρωθούν τα αποτελέσματα της διάλυσης από μια αύξηση της μεταφορικής ικανότητας.

Οι ενέργειες διάλυσης που προβλέπονται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89, είναι διαφορετικές από τα μέτρα διάλυσης που προβλέπει η βελγική κυβέρνηση. Οι εν λόγω ενέργειες θα αρχίσουν να ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 1990, ο δε κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 επιβάλλει τη χρηματοδότησή τους από τους ίδιους τους μεταφορείς. Υπό τους όρους αυτούς, η χρηματοδότηση μιας ενέργειας διάλυσης μετά την 1η Ιανουαρίου με κρατικές ενισχύσεις δεν θα συμβιβάζεται με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89.

V

Το άρθρο 92 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΟΚ εξαγγέλλει το ασυμβίβαστο με την κοινή αγορά των ενισχύσεων που πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις. Οι εξαιρέσεις στην αρχή αυτή που προβλέπονται από το άρθρο 92 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΟΚ δεν εφαρμόζονται στη συγκεκριμένη περίπτωση, δεδομένης της φύσης και των στόχων των προγραμματιζόμενων ενισχύσεων.

Σύμφωνα με το άρθρο 92 παράγραφος 3 της συνθήκης, οι ενισχύσεις που μπορούν να θεωρηθούν ως συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά πρέπει να εξεταστούν υπό κοινοτικό και όχι υπό εθνικό πρίσμα. Προκειμένου να διασφαλιστεί η σωστή λειτουργία της κοινής αγοράς και να ληφθούν υπόψη οι αρχές που εξαγγέλλονται στο άρθρο 3 στοιχείο στ) της συνθήκης ΕΟΚ, οι εξαιρέσεις στο άρθρο 92 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΟΚ που προβλέπονται από την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου πρέπει να ερμηνεύονται περιοριστικά κατά την εξέταση κάθε καθεστώτος ενίσχυσης ή κάθε ατομικού μέτρου ενίσχυσης.

Συγκεκριμένα, οι εξαιρέσεις δεν μπορούν να ισχύσουν παρά μόνον εάν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι ο ελεύθερος ανταγωνισμός στην αγορά, χωρίς τη χορήγηση ενισχύσεων, δεν μπορεί από μόνος του να παρακινήσει τους ενδεχόμενους δικαιούχους προκειμένου να επιτύχουν έναν από τους επιδιωκόμενους στόχους.

Η εφαρμογή των εξαιρέσεων αυτών σε περιπτώσεις που δεν επιδιώκουν παρόμοιο στόχο, ή στις οποίες η ενίσχυση δεν είναι απαραίτητη, θα σήμαινε παροχή πλεονεκτημάτων στις βιομηχανίες ή στις επιχειρήσεις ορισμένων κρατών μελών, η οικονομική κατάσταση των οποίων θα ενισχυόταν τεχνητά και ως εκ τούτου θα επηρεάζονταν οι όροι των συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών και θα επήρχετο νόθευση του ανταγωνισμού, που δεν θα δικαιολογούνταν από το κοινό συμφέρον όπως προβλέπει το άρθρο 92 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΟΚ.

Η βελγική κυβέρνηση δεν παρέσχε τα απαραίτητα στοιχεία, τα οποία ούτε και η Επιτροπή εντόπισε, που θα της επέτρεπαν να υπαγάγει τις επίδικες ενισχύσεις σε μία από τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΟΚ.

Όσον αφορά τις εξαιρέσεις του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο β) της συνθήκης ΕΟΚ, είναι σαφές ότι οι εν λόγω ενισχύσεις δεν αποσκοπούν στην προώθηση σημαντικού σχεδίου κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ή στην άρση σοβαρής διαταραχής της βελγικής οικονομίας.

Άλλωστε η βελγική κυβέρνηση δεν επικαλέσθηκε παρόμοιους λόγους για να αιτιολογήσει τις ενισχύσεις αυτές.

Όσον αφορά την εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ), οι προγραμματιζόμενες ενισχύσεις από τη βελγική κυβέρνηση δεν προωθούν την ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή περιοχών, με την έννοια της διάταξης αυτής.

Τέλος, όσον αφορά την εξαίρεση του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΟΚ, σχετικά με τις ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, πρέπει να σημειωθεί ότι οι εν λόγω ενισχύσεις παρά το γεγονός ότι διευκολύνουν την ανάπτυξη

(1) ΕΕ αριθ. L 116 της 28. 4. 1989, σ. 25.

του βελγικού στόλου, δεν συμβάλλουν στην ανάπτυξη της ποτάμιας ναυσιπλοΐας σε κοινοτικό επίπεδο και επηρεάζουν αρνητικά τις κοινοτικές συναλλαγές, δεδομένου του υπάρχοντος πλεονάσματος στον εν λόγω τομέα.

Η αναπροσαρμογή του βελγικού στόλου στις απαιτήσεις της αγοράς, προκειμένου να καλυφθεί από την προαναφερθείσα εξαίρεση, δεν θα έπρεπε να γίνει παρά μόνο με μέτρα που θα εγγυώνται ότι η αναδιάρθρωση του εν λόγω τομέα θα συνεπάγεται ταυτοχρόνως και μείωση του υπάρχοντος πλεονάσματος. Το υπάρχον όμως σχέδιο δεν παρέχει καμία παρόμοια εγγύηση.

Επιπλέον, πρέπει να σημειωθεί ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας καθιερώνει κοινοτική προσέγγιση για τη μείωση του υπάρχοντος πλεονάσματος μεταφορικής ικανότητας, και ότι το βελγικό σχέδιο δεν συμβιβάζεται με τις διατάξεις του κανονισμού, ιδίως όσον αφορά τη χρηματοδότηση των ενεργειών διάλυσης.

VI

Το σχέδιο που υπέβαλαν οι βελγικές αρχές προβλέπει επίσης ενίσχυση για εγκατάλειψη του επαγγέλματος υπέρ των βέλγων πλοιοκτητών τουλάχιστον 55 ετών, οι οποίοι δεν θα συμμετάσχουν άμεσα ή έμμεσα στο επάγγελμα. Η ενίσχυση αυτή θα μπορούσε να καταβληθεί μέχρι τη νόμιμη ηλικία συνταξιοδότησης, υπό μορφή μηνιαίας παροχής ύψους 30 000 βελγικών φράγκων ανά μήνα, αφαιρώντας το ποσό μιας ενδεχόμενης πρόωρης σύνταξης. Το εν λόγω μέτρο κοινωνικού χαρακτήρα, ακόμη και αν εξετασθεί ατομικά, μπορεί να γίνει δεκτό βάσει της εξαίρεσης που αναφέρεται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΟΚ. Πράγματι είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι η οριστική αποχώρηση ορισμένων πλοιοκτητών από το επάγγελμα, οι οποίοι δεν θα υπολογίζονται πλέον στον ανταγωνισμό, θα συμβάλει στη γενική βελτίωση της κατάστασης του τομέα, τόσο σε εθνικό όσο και σε κοινοτικό επίπεδο.

Η επίδικη ενίσχυση, ως εκ τούτου, δεν θα αλλοιώσει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον. Άλλωστε, οι κοινωνικές διατάξεις που έλαβε η βελγική κυβέρνηση εντάσσονται στα πλαίσια των μέτρων που υιοθετούν τα κράτη μέλη, δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89, προκειμένου να διευκολύνουν τους μεταφορείς που αποχωρούν από το επάγγελμα να επιτύχουν πρόωρη συνταξιοδότηση ή να στραφούν σε άλλες οικονομικές δραστηριότητες.

Καταλήγοντας, οι ενισχύσεις υπέρ των βέλγων πλοιοκτητών που προβλέπονται στο «Σχέδιο για την αναπροσαρμογή του βελγικού στόλου εσωτερικής ναυσιπλοΐας», εκτός από αυτές που αφορούν την αποχώρηση από το επάγγελμα, είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και δεν μπορούν να εφαρμοστούν,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Το Βασίλειο του Βελγίου δεν θέτει σε εφαρμογή το «Σχέδιο για την αναπροσαρμογή του βελγικού στόλου εσωτερικής ναυσιπλοΐας» καθόσον το εν λόγω σχέδιο είναι ασυμβίβαστο με την κοινή αγορά, σύμφωνα με το άρθρο 92 της συνθήκης ΕΟΚ.

Άρθρο 2

Η ενίσχυση που προβλέπεται στο εν λόγω σχέδιο και αφορά την εγκατάλειψη του επαγγέλματος για ορισμένες κατηγορίες βέλγων πλοιοκτητών, μπορεί ωστόσο να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά. Ως εκ τούτου, η ενίσχυση αυτή μπορεί να εφαρμοσθεί μεμονωμένα.

Άρθρο 3

Η βελγική κυβέρνηση ενημερώνει την Επιτροπή σε προθεσμία δύο μηνών μετά την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης για τα μέτρα που θα λάβει προκειμένου να συμμορφωθεί με αυτήν.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο του Βελγίου.

Βρυξέλλες, 30 Νοεμβρίου 1989.

Για την Επιτροπή

Karel VAN MIERT

Μέλος της Επιτροπής