DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 30 de noviembre de 1989

relativa a las medidas de ayuda a la flota fluvial belga contenidas en el « Plan de adaptación de la flota belga de navegación interior »

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

(89/620/CEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

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

Después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones, conforme a las disposiciones del artículo citado,

Considerando lo siguiente :

I

El Gobierno belga se propone instaurar, para el período 1987-1991, un régimen de ayuda a favor de su flota que se indica en un « Plan de adaptación de la flota belga de navegación interior ».

El mencionado régimen prevé intervenciones estatales bajo forma de bonificación de intereses sobre créditos a la construcción, a la adquisición de segunda mano y a la modernización de embarcaciones ; tambien prevé primas de desguace de embarcaciones, ventajas sociales para jubilación anticipada o abandono de la profesión y algunas otras ventajas de orden fiscal. Está previsto un presupuesto global de 775 milliones de francos belgas, que no incluyen, no obstante, la cantidad destinada a la financiación de las medidas sociales.

Habiendo recibido notificación de dicho régimen, la Comisión ha procedido a un examen conforme al artículo 92 del Tratado CEE al final del cual ha considerado que las ayudas en cuestión, que se dirigen fundamentalmente a la renovación y a la modernización de la flota belga de navegación interior, sin exigencia alguna de contrapartida segura en términos de reestructuración del sector por parte de los beneficiarios, constituirían ayudas susceptibles de afectar a los intercambios y de falsear la competencia en una medida contraria al interés comunitario y no parecerían, pues, responder a las condiciones del apartado 3 del artículo 92 del Tratado CEE al objeto de poder beneficiarse de una de las excepciones expuestas en el mismo. En consecuencia, la Comisión ha decidido incoar el procedimiento previsto en el primer párrafo del apartado 2 del artículo 93 del Tratado CEE y, a estos efectos, ha emplazado al Gobierno belga para que presente sus observaciones mediante nota de 15 de marzo de 1988 SG(88)D 03370. Los demás Estados miembros fueron informados de ello el 25 de abril de 1988 y los terceros interesados el 29 de abril de 1988.

II

El Gobierno belga, mediante nota P11/91/553/12.688 de su Representación Permamente, de 29 de septiembre de 1988, presentó sus observaciones en el ámbito del procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado CEE.

Según las autoridades belgas, el plan de adaptación de la flota sólo perseguiría la finalidad de atajar su retroceso para permitirle mejorar su posición en la competencia con respecto a las flotas de los demás países comunitarios. La intervención sería indispensable para garantizar la supervivencia de este sector. Por otra parte, la degradación tanto cuantitativa como cualitativa de la flota belga, que se habría agravado aún más desde la presentación del Plan a la Comisión, sería prueba de ello.

El Gobierno belga ha comunicado igualmente que renunciaba a sus ayudas a nuevas construcciones que destinaba las cantidades previstas a estos efectos al refuerzo de los otros aspectos del programa de ayudas previstas en el Plan. Los demás elementos del Plan han quedado inalterados.

En el ámbito del procedimiento, algunos Estados miembros y una organización profesional presentaron sus observaciones a la Comisión y éstas se transmitieron al Gobierno belga.

III

El « Plan de adaptación de la flota belga de navegación interior » permitiría que ésta, según han expuesto las autoridades belgas, aumentara su competitividad frente a las flotas de los demás países que operan en los mismos mercados de transporte. La mejora de la situación de la flota belga con respecto a la de sus competidores se llevaría a cabo mediante una modernización de las embarcaciones existentes. Estas modernización tendrá como consecuencia un aumento de la productividad del material fluvial de esta flota, lo que lleva a un aumento de la capacidad.

En este aspecto, conviene señalar que el mercado fluvial se ve sometido a un fuerte desequilibrio estructural entre la oferta y la demanda de transporte, debido principalmente a la existencia de una sobrecapacidad de carga cuya entidad se estima en un 20 % del tonelaje de peso muerto de las flotas de los Estados miembros. Además, la evolución del mercado pone de manifiesto que, a pesar de las iniciativas tomadas a nivel nacional por los Estados miembros afectados, el desequilibrio existente no se está corrigiendo. Por otra parte, es un hecho que las sobrecapacidades existentes conllevan una degradación de la situación económica de las empresas de transporte de mercancías por vía navegable.

Las ayudas a la modernización tendrían que valorarse tambien en función del sistema, instaurado por el Reglamento (CEE) nº 1101/89 del Consejo, de 27 de abril de 1989, relativo al saneamiento estructural de la navegación interior (1). Este Reglamento se propone una reducción del excedente estructural de capacidad de carga mediante acciones de desguace coordinadas en Bélgica, R. F. de Alemania, Francia y los Países Bajos y recoge disposiciones destinadas a evitar el agravamiento de las sobrecapacidades existentes a la aparición de nuevas sobrecapacidades. Con respecto a este último elemento del Reglamento, las medidas de modernización no son compatibles con la normativa comunitaria si conllevan un aumento de la capacidad. En efecto, en virtud de aquélla, los aumentos de capacidad están sometidos, desde el 28 de abril de 1989, a la obligación del transportista de desguazar un tonelaje equivalente o de entregar en concepto de contrapartida una contribución especial a uno de los fondos nacionales de desguace.

En lo que se refiere a la adquisición de embarcaciones de ocasión por transportistas belgas con que se beneficien de una ayuda que tome la forma de subvención de intereses para esta operación, dicha ayuda crea una distorsión de competencia en detrimento de los transportistas de los demás Estados miembros ya que éstos operan en los mismos mercados de transporte que los navegantes belgas.

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, las ayudas en cuestión pueden afectar a los intercambios entre los Estados miembros y falsear la competencia conforme al apartado 1 del artículo 92 del Tratado CEE, al favorecer la posición de la flota belga con respecto a las demás flotas afectadas.

IV

El Plan presentado por las autoridades belgas preconiza medidas de desguace de embarcaciones de navegación interior que, en principio, deberían ir hacia una reducción de las sobrecapacidades existentes. No obstante, no existe ninguna garantía de esta reducción puesto que el Plan no incluye ningún mecanismo destinado a impedir que durante la acción de desguace los efectos de ésta se vean anulados por un aumento de la capacidad.

Las acciones de desguace, previstas por el Reglamento (CEE) nº 1101/89, implican métodos distintos a las medidas de desguace previstas por el Gobierno belga. Se pondrán en marcha a partir del 1 de enero de 1990 y el Reglamento (CEE) nº 1101/89 impone su financiación por los propios transportistas fluviables. En estas condiciones, la financiación de una acción de desguace mediante ayudas estatales con posterioridad al 1 de enero no será compatible con las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 1101/89.

V

El apartado 1 del artículo 92 del Tratado CEE constituye en principio la incompatibilidad con el mercado común de las ayudas que tengan las caracterísicas que expone. En lo que se refiere a las excepciones a este principio, las que se enumeran en el apartado 2 del artículo 92 del Tratado CEE no son aplicables al caso, teniendo en cuenta la naturaleza y los objetivos de las ayudas previstas.

Conforme al apartado 3 del artículo 92 del Tratado CEE, las ayudas que pueden considerarse compatibles con el mercado común deben valorarse en el contexto comunitario y no en el de un sólo Estado miembro. Para preservar el buen funcionamiento del mercado común y tener en cuenta los principios expuestos en la letra f) del artículo 3 del Tratado CEE, las excepciones al principio del apartado 1 del artículo 92 del Tratado CEE expuestas en el apartado 3 del mismo artículo deben interpretarse restrictivamente a la hora de examinar cualquier régimen de ayudas o cualquier medida individual de ayuda.

En particular, las excepciones sólo pueden entrar en juego si la Comisión comprueba que el libre juego de las fuerzas del mercado, en ausencia de ayudas, no basta por sí mismo para estimular a sus posibles beneficiarios a que actúen para alcanzar uno de los objetivos perseguidos.

Aplicar las excepciones citadas a casos que no contribuyen a un objetivo de esa naturaleza o sin que la ayuda sea necesaria a estos efectos, sería otorgar ventajas indebidas a las industrias o empresas en determinados Estados miembros cuya posición financiera se vería reforzada artificialmente, influir en las condiciones de los intercambios entre los Estados miembros y falsear la competencia, sin justificación alguna basada en el interés común conforme al apartado 3 del artículo 92 del Tratado CEE.

El Gobierno belga no ha podido aducir, ni la Comisión ha podido descubrirlo, ningún motivo que permita colocar las ayudas en cuestión en una de las categorías de excepciones previstas en el apartado 3 del artículo 92 del Tratado CEE.

En cuanto a las excepciones enumeradas en la letra b) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado CEE, es manifiesto que las ayudas en cuestión no van destinadas a apoyar un proyecto de interés europeo común ni a remediar una perturbación grave de la economía belga.

Por o tra parte, el Gobierno belga no ha invocado motivos de este orden para justificar las referidas ayudas.

En cuanto a la excepción prevista en el letra c), del apartado 3 del artículo 92 del Tratado CEE, las ayudas que le Gobierno belga proyecta no favorece el desarrollo de determinadas regiones económicas, conforme a lo previsto por la citada disposición.

Por último, en lo que se refiere a la excepción prevista en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado CEE, con respecto a las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas, es pertinente considerar que las ayudas en cuestión, aunque faciliten el desarrollo de la flota belga, no facilitan el desarrollo de la navegación fluvial a nivel comunitario y

(1) DO nº L 116 de 28. 4. 1989, p. 25.

tienen una influencia contraria al interés común sobre los intercambios comunitarios, teniendo de cuenta la sobrecapacidad existente actualmente en este sector.

Para incluirse en esta excepción, la adaptación de la flota belga a las exigencias del mercado fluvial sólo debería realizarse mediante medidas que garantizaran que la reestructuración del sector se llevase a cabo al mismo tiempo con una disminución de la sobrecapacidad existente. No existe ninguna garantía de este tipo en el plan actual.

Además, es preciso añadir que el Reglamento (CEE) nº 1101/89 relativo al saneamiento estructural de la navegación interior preconiza un enfoque comunitario para remediar a escala europea el actual excedente de capacidad de carga y que el plan belga no es compatible con las disposiciones del Reglamento, especialmente por lo que se refiere a la financiación de la acción de desguace.

VI

El plan presentado por las autoridades belgas contiene igualmente una ayuda al cese de actividades para los navegantes que tengan un mínimo de 55 años de edad y que no vayan a participar ya ni directa ni indirectamente en la profesión. Esta ayuda podría pagarse, hasta la edad legal de la jubilación, mediante una asignación mensual que tendría un límite máximo de 30 000 francos belgas mensuales, previa deducción de la cantidad de una posible pensión de jubilación anticipada. Esta medida de carácter social, incluso considerada aisladamente, puede autorizarse basándose en la excepción expuesta en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado CEE. En efecto, puede considerarse que el cese de actividades de determinados navegantes, que, por tanto, ya no estarán en competencia dentro de la profesión, contribuirá a la mejora general de la situación del sector tanto a nivel nacional como en el ámbito comunitario.

Así pues, la ayuda en cuestión no alterará las condiciones de los intercambios en una medida contraria al interés común. Por otra parte, las disposiciones sociales, previstas por el Gobierno belga, se incluyen en el contexto de las medidas que los Estados miembros pueden tomar, en virtud del Reglamento (CEE) nº 1101/89, para facilitar los transportistas por vía navegable que se retiren de la profesión la obtención de una pensión de jubilación anticipada o la reconversión a otra actividad económica.

En conclusión, las ayudas a favor de los navegantes belgas previstas en el « Plan de adaptación de la flota belga de navegación interior », excepto por lo que se refiere a las ayudas por el abandono de la profesión, son incompatibles con el mercado común y no pueden ponerse en vigor,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN :

Artículo 1

El Reino de Bélgica no pondrá en vigor el « Plan de adaptación de la flota belga de navegación interior », por ser éste incompatible con el mercado común, conforme al artículo 92 del Tratado CEE.

Artículo 2

No obstante lo anterior, la ayuda recogida en el Plan citado y dirigida al cese de actividades de determinadas categorías de navegantes fluviales belgas podrá considerarse compatible con el mercado común. Por tanto, dicha ayuda podrá ponerse en vigor aisladamente.

Artículo 3

El Gobierno belga informará a la Comisión, en un plazo máximo de dos meses a partir de la fecha de la presente Decisión, de las medidas que haya tomado para conformarse a la misma.

Artículo 4

El Reino de Bélgica será destinatario de la presente Decisión.

Hecho en Bruselas, el 30 de noviembre de 1989.

Por la Comisión

Karel VAN MIERT

Miembro de la Comisión