DECISÃO DA COMISSÃO

de 30 de Novembro de 1989

relativa às medidas de auxílio à frota fluvial belga, contidas no « plano de adaptação da frota belga de navegação interior »

(Apenas fazem fé os textos nas línguas francesa e neerlandesa)

(89/620/CEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o primeiro parágrafo do nº 2 do seu artigo 93º,

Após ter notificado, nos termos do disposto no referido artigo, os interessados para apresentarem as suas observações,

Considerando o que se segue :

I

O Governo belga pretende instituir, para o período 1987/ /1991, um regime de auxílios em favor da sua frota fluvial, o qual é explicitado num « plano de adaptação da frota belga de navegação interior ».

O referido regime prevê intervenções estatais sob a forma de bonificação de juros sobre créditos à construção, à aquisição em segunda mão e à modernização de embarcações ; prevê ainda prémios para o desmantelamento de embarcações, benefícios sociais para pré-reforma ou abandono da profissão e alguns outros benefícios de natureza fiscal. O orçamento global estimado é de 775 milhões de francos belgas, excluindo contudo o montante destinado ao financiamento das medidas.

Após ter tomado conhecimento do citado regime, a Comissão procedeu ao seu exame, ao abrigo do artigo 92º do Tratado CEE, tendo concluído que os auxíllos em questão constituiriam, ao serem essencialmente dirigidos à renovação e modernização da frota belga de navegação interior sem que nenhuma contrapartida segura em termos de reestruturação do sector seja exigida aos beneficiários, auxílios susceptíveis de afectarem as trocas comerciais e falsearem a concorrência num grau incompatível com o interesse comunitário, pelo que não parecem estar em conformidade com as condições expressas no nº 3 do artigo 92º do Tratado CEE para poderem beneficiar de uma das derrogações nele enunciadas. Em consequência, a Comissão decidiu dar início ao procedimento previsto no primeiro parágrafo do nº 2 do artigo 93º do Tratado CEE, tendo, para o efeito, notificado o Governo belga para apresentar as suas observações, por carta SG(88)D 03370 de 15 de Março de 1988 ; os outros Estados-membros foram informados em 25 de Abril de 1988 e os terceiros interessados em 29 de Abril de 1988.

II

O Governo belga, em carta P11/91/553/12.688 de 29 de Setembro de 1988, da sua Representação Permanente, apresentou as suas observações, nos termos do procedimento previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado CEE.

De acordo com as autoridades belgas, o plano de adaptação da frota não prosseguiria outro fim que não o de bloquear a regressão daquela, com o objectivo de possibilitar que a frota belga melhore a sua posição concorrencial relativamente às frotas de outros países da Comunidade. Tal intervenção revelar-se-ia essencial para assegurar a sobrevivência do sector, o que seria aliás comprovado pelo agravamento do declínio da frota belga a nível quantitativo e qualitativo verificado ulteriormente à apresentação do plano à Comissão.

O Governo belga comunicou igualmente que renunciava aos auxílios a novas construções e que destinaria os montantes previstos para aquele efeito ao reforço das outras componentes do programa de auxílio previstas no plano. Os restantes elementos deste mantiveram-se inalterados.

Alguns Estados-membros e uma organização profissional apresentaram, no âmbito do procedimento referido, as suas observações à Comissão, que as transmitiu ao Governo belga.

III

O « plano de adaptação da frota belga de navegação interior » permitiria, tal como foi exposto pelas autoridades belgas, que aquela aumentasse a sua competitividade face às frotas dos outros países que operam nos mesmos mercados e transporte. A melhoria da situação da frota belga relativamente à dos seus concorrentes processar-se-ia mediante a modernização das embarcações existentes. Tal modernização teria por efeito o aumento da produtividade do equipamento fluvial da frota, o que levaria ao aumento da capacidade.

Convirá notar, a este respeito, que o mercado fluvial está sujeito a um forte desequillíbrio estrutural entre a oferta e a procura de transporte, devido fundamentalmente à existência de uma sobrecapacidade de carga cuja amplitude é avaliada em 20 % do porte bruto das frotas dos Estados-membros. Acresce que a evolução do mercado mostra que, apesar das acções desenvolvidas a nível nacional pelos Estados-membros interessados, o desequilíbrio existente não está a ser corrigido. Pou outro lado, é indesmentível que as sobrecapacidades existentes originam a degradação da situação económica das empresas de transporte de mercadorias por via navegável.

Haveria ainda que apreciar os auxílios à modernização em função do sistema instituído pelo Regulamento (CEE) nº 1101/89 do Conselho, de 27 de Abril de 1989, relativo ao saneamento estrutural da navegação interior (1). Esse regulamento aponta para uma redução do excedente estrutural de capacidade de carga mediante acções coordenadas de desmantelamento na Bélgica, República Federal da Alemanha, França e Países Baixos e compreende disposições atinentes a evitar o agravamento do excesso de capacidade existente ou o aparecimento de novas sobrecapacidades. De acordo com este último aspecto do regulamento, as medidas de modernização não são compatíveis com a regulamentação comunitária se engendrarem um aumento da capacidade. De facto, ao abrigo dessa regulamentação, os aumentos de capacidade estão sujeitos, desde 28 de Abril de 1989, à obrigação de o transportador desmantelar uma tonelagem equivalente ou, em contrapartida, pagar uma quotização especial a um dos fundos de desmantelamento nacionais.

No que respeita à aquisição de embarcações usadas por transportadores belgas que beneficiem, para o efeito, de um auxílio sob a forma de subvenções de juros, tal auxíllo origina uma distorção da concorrência em detrimento dos transportadores dos outros Estados-membros, uma vez que estes operam nos mesmos mercados de transporte em que operam os transportadores belgas.

Tendo em conta as considerações precedentes, os auxílios em questão são, na acepção do nº 1 do artigo 92º do Tratado CEE, susceptíveis de afectar as trocas comerciais entre Estados-membros e de falsear a concorrência, favorecendo a posição da frota belga relativamente às outras frotas interessadas.

IV

O plano apresentado pelas autoridades belgas preconiza acções de desmantelamento de embarcações que operam em águas interiores, acções essas que, em princípio, deveriam conduzir a uma redução do excesso de capacidade existente. Não existe todavia qualquer garantia quanto a essa redução, já que o plano não inclui dispositivos destinados a impedir que os efeitos de uma acção de desmantelamento sejam anulados por um aumento da capacidade.

As acções de desmantelamento previstas pelo Regulamento (CEE) nº 1101/89 compreendem modalidades diferentes das acções preconizadas pelo Governo belga. Tornar-se-ão operacionais a partir de 1 de Janeiro de 1990, impondo o Regulamento (CEE) nº 1101/89 que sejam financiadas pelos próprios transportadores fluviais. Nessas condições, o financiamento de uma acção de desmantelamento por auxílios estatais será, a partir daquela data, incompatível com as disposições do Regulamento (CEE) nº 1101/89.

V

O nº 1 do artigo 92º do Tratado CEE erige em princípio a incompatibilidade com o mercado comum dos auxílios que apresentem as características por ele enunciadas. No que se refere às derrogações àquele princípio, as mencionadas no nº 2 do artigo 92º do Tratado CEE não se aplicam no caso vertente, dada a natureza e os objectivos dos auxílios preconizados.

Nos termos do nº 3 do artigo 92º do Tratado, os auxílios que podem ser considerados compatíveis com o mercado comum devem ser apreciados no contexto comunitário e não no contexto de um só Estado-membro. A fim de preservar o bom funcionamento do mercado comum e cumprir os princípios enunciados na alínea f) do artigo 3º do Tratado CEE, as derrogações ao princípio consignado no nº 1 do artigo 92º do Tratado CEE enunciadas no nº 3 do mesmo artigo, devem ser interpretadas restritivamente quando do exame de qualquer regime de auxílios ou de qualquer medida individual de auxílio.

Em especial, as derrogações poderão apenas aplicar-se se a Comissão verificar que a livre acção das forças do mercado não é, na ausência de auxílios, por si só suficiente para incitar os seus eventuais beneficiários a actuarem para a prossecução de um dos objectivos preconizados.

Aplicar as citadas derrogações a casos que não contribuem para tal objectivo, ou quando o auxílio não é necessário para tal efeito, equivaleria a conceder vantagens indevidas às indústrias ou empresas de determinados Estados-membros, cuja situação financeira se veria assim artificialmente reforçada, a afectar as condições das trocas comerciais entre Estados-membros e a falsear a concorrência, sem qualquer justificação assente no interesse comum, tal como o evoca o nº 3 do artigo 92º

O Governo belga não conseguiu apresentar, nem a Comissão pôde detectar, nenhuma justificação que permitisse a inserção dos auxílios em causa numa das categorias de derrogações previstas no nº 3 do artigo 92º do Tratado CEE.

Relativamente às derrogações enunciadas na alínea b) do nº 3 do artigo 92º do Tratado CEE, é manifesto que os auxílios em causa não se destinam a fomentar a realização de um projecto importante de interesse europeu nem a sanar uma perturbação grave da economia belga.

O Governo belga não invocou, aliás, motivos dessa natureza para justificar os auxílios em questão.

No que respeita à derrogação prevista na alínea c) do nº 3 do artigo 92º a natureza dos auxílios preconizados pelo Governo belga não permite facilitar o desenvolvimento de certas regiões económicas, na acepção da referida disposição.

Por último, no que se refere à derrogação prevista na alínea c) do nº 3 do artigo 92º do Tratado CEE, em benefício dos auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades económicas, cabe salientar que os auxílios em questão, facilitando embora o desenvolvimento da frota belga, não facilitam todavia o desenvolvi-

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

mento da navegação fluvial a nível comunitário e influem nas trocas comerciais comunitárias contrariamente ao interesse comum, dado o excesso de capacidade actualmente existente no sector.

Para poder ser abrangida pela referida derrogação, a adaptação da frota belga às exigências do mercado fluvial deveria realizar-se apenas mediante medidas que garantissem que a reestruturação do sector seria efectuada comportando, em paralelo, uma redução da sobrecapacidade existente. Nenhuma garantia quanto a este aspecto existe no actual plano.

Acresce, por outro lado, que o Regulamento (CEE) nº 1101/89, relativo ao saneamento estrutural da navegação interior, preconiza uma perspectiva comunitária para resolver, a um nível europeu, o problema do actual excedente de capacidade de carga e que o plano belga é incompatível com as disposições desse regulamento, nomeadamente no que diz respeito ao financiamento das acções de desmantelamento.

VI

O plano apresentado pelas autoridades belgas inclui igualmente um auxílio à cessação de actividades em benefício dos barqueiros a partir dos 55 anos de idade que deixem de participar directa ou indirectamente na profissão. Tal auxílio poderia ser concedido, até à idade legal de reforma, sob a forma de um subsídio mensal limitado a 30 000 francos por mês, sujeito a dedução do montante de uma eventual pensão de reforma antecipada. Essa medida de carácter social, mesmo que isoladamente considerada, pode ser autorizada com base na derrogação prevista na alínea c) do nº 3 do artigo 92º do Tratado CEE. Com efeito, é possível considerar que a cessação de actividades de determinados barqueiros, que deixarão assim de concorrer a nível da profissão, contribuirá para a melhoria geral da situação do sector tanto a nível nacional como a nível comunitário.

O auxílio em questão não modificará, portanto, as condições das trocas comerciais num grau contrário ao interesse comum. As disposições sociais preconizados pelo Governo belga inscrevem-se, aliás, no contexto das medidas que os Estados-membros podem tomar, ao abrigo do Regulamento (CEE) nº 1101/89, para facilitar aos transportadores que operam em vias navegáveis e que abandonam a profissão a obtenção de uma pensão de reforma antecipada ou a reconversão a uma outra actividade económica.

Em conclusão, os auxílios a favor dos barqueiros belgas preconizados no « plano de adaptação da frota belga de navegação interior » são, à excepção dos auxílios à cessação de actividades, incompatíveis com o mercado comum e não podem, consequentemente, ser autorizados,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

O Reino da Bélgica não porá em execução o « plano de adaptação da frota belga de navegação interior », uma vez que o mesmo é incompatível com o mercado comum nos termos do artigo 92º do Tratado CEE.

Artigo 2º

O auxílio destinado à cessação de actividades de certas categorias de barqueiros belgas e contido no plano pode, todavia, ser considerado compatível com o mercado comum. Esse auxílio poderá, consequentemente, ter aplicação autónoma.

Artigo 3º

O Governo belga informará a Comissão, o mais tardar dois meses a contar da data da presente decisão, das medidas que tomou em conformidade.

Artigo 4º

O Reino da Bélgica é destinatário da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 30 de Novembro de 1989.

Pela Comissão

Karel VAN MIERT

Membro da Comissão