I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

REGULAMENTO (CE) N.º 1540/98 DO CONSELHO
de 29 de Junho de 1998
que estabelece novas regras de auxílio à construção naval

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 3, alínea e), do seu artigo 92.º e os seus artigos 94.º e 113.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu ⁽²⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽³⁾,

Considerando que o Acordo relativo às condições normais de concorrência na indústria da construção e reparação navais comerciais, celebrado entre a Comunidade Europeia e certos países terceiros no âmbito da Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE), adiante designado «Acordo OCDE» ⁽⁴⁾, ainda não entrou em vigor porque os Estados Unidos da América ainda não o ratificaram; que, portanto, o Regulamento (CE) n.º 3094/95 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1995, relativo aos auxílios à construção naval ⁽⁵⁾, também ainda não entrou em vigor;

Considerando que, nos termos do artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 3094/95, as regras adequadas da Directiva 90/684/CEE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1990, relativa aos auxílios à construção naval ⁽⁶⁾, continuam a ser aplicáveis enquanto se aguarda a entrada em vigor do Acordo OCDE e, o mais tardar, até 31 de Dezembro de 1998;

Considerando que não foi ainda plenamente atingido um equilíbrio satisfatório entre a oferta e a procura no sector da construção naval mundial, mantendo-se os preços reduzidos; que se prevê que as pressões concorrenciais

sobre os armadores da Comunidade continuem a aumentar, uma vez que se prevê que a procura global de embarcações após o ano 2000 venha a diminuir e que se prevê que a capacidade mundial disponível em termos de construção naval continue a aumentar;

Considerando que, apesar dos estaleiros da Comunidade terem efectuado progressos na melhoria da sua competitividade, o ritmo de melhoria da sua produtividade deve ser aumentado a fim de colmatar a diferença em relação aos seus concorrentes internacionais, sobretudo o Japão e a Coreia;

Considerando que é importante para a Comunidade uma indústria de construção naval competitiva, que contribua para o desenvolvimento económico e social, proporcione um mercado importante para várias indústrias e mantenha o emprego em certas regiões, muitas das quais registam já uma elevada taxa de desemprego;

Considerando que ainda não é possível a eliminação total dos auxílios ao sector dada a situação difícil do mercado e a necessidade de incentivar os estaleiros a procederem às alterações necessárias para melhorar a sua competitividade; que é necessário prosseguir uma política de auxílios rigorosa e selectiva a fim de apoiar estes esforços e garantir condições justas e uniformes para a concorrência intracomunitária; que uma política deste tipo constitui a abordagem mais apropriada em termos de garantia da manutenção de um nível suficiente de actividade nos estaleiros europeus e, por conseguinte, da sobrevivência de uma indústria europeia de construção naval eficiente e competitiva;

Considerando que a política comunitária de auxílios ao sector da construção naval se manteve essencialmente inalterada desde 1987; que essa política conseguiu em geral atingir os seus objectivos mas exige adaptações a fim de dar uma melhor resposta aos desafios futuros com que o sector se confronta;

Considerando que, em especial, os auxílios ao funcionamento não constituem o meio mais eficiente para incentivar a indústria europeia da construção naval a melhorar a sua competitividade; que, por conseguinte, os auxílios ao

⁽¹⁾ JO C 114 de 15. 4. 1998, p. 14.

⁽²⁾ JO C 138 de 4. 5. 1998.

⁽³⁾ JO C 129 de 27. 4. 1998, p. 19.

⁽⁴⁾ JO C 375 de 30. 12. 1994, p. 3.

⁽⁵⁾ JO L 332 de 31. 12. 1995, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2600/97 (JO L 351 de 23. 12. 1997, p. 18).

⁽⁶⁾ JO L 380 de 31. 12. 1990, p. 27.

funcionamento devem ser gradualmente suprimidos, passando primordialmente para outras formas de apoio a fim de promover a melhoria necessária da competitividade, tais como os auxílios ao investimento para inovação;

Considerando que os auxílios ao funcionamento terminam, por conseguinte, em 31 de Dezembro de 2000;

Considerando que os auxílios ao funcionamento sob a forma de ajuda ao desenvolvimento a países em desenvolvimento devem continuar, sujeitos a condições mais rigorosas;

Considerando que é necessário estabelecer uma distinção mais clara entre os auxílios ao investimento e os auxílios à reestruturação; que estes últimos devem apenas ser concedidos excepcionalmente e estar sujeitos a regras estritas tais como a aplicação do princípio de «uma única vez», exigindo reduções de capacidade genuínas como contrapartida do auxílio e procedimentos de controlo mais rigorosos; que os primeiros devem ser apenas autorizados para melhorar a produtividade das instalações existentes, situadas em áreas elegíveis para auxílio ao investimento regional, sujeitos a determinados limites em relação à intensidade do auxílio, de forma a minimizar as distorções de concorrência;

Considerando que os auxílios ao investimento para inovação devem ser autorizados desde que se destinem a projectos genuinamente inovadores que melhorarão a competitividade; que os auxílios à investigação e desenvolvimento e à protecção do ambiente devem ser igualmente autorizados a fim de que a indústria da construção naval continue a beneficiar das possibilidades de auxílio disponíveis para todos os outros sectores industriais; que os auxílios ao encerramento devem continuar a ser autorizados a fim de facilitar os ajustamentos estruturais;

Considerando que, apesar de se propor continuar a tratar a transformação naval do mesmo modo que a construção naval numa certa medida, os auxílios ao sector da reparação naval devem continuar a não ser autorizados à excepção dos auxílios à reestruturação, ao encerramento, aos investimentos no âmbito de regimes de auxílios regionais, à inovação, à investigação e desenvolvimento e à protecção do ambiente;

Considerando que se revela necessário um controlo estreito e transparente, se se pretender que a política de auxílios seja eficaz;

Considerando que a Comissão deve apresentar ao Conselho um relatório periódico sobre a situação do mercado e apreciar se os estaleiros europeus estão a ser afectados por práticas anticoncorrenciais; que, se se estabelecer que práticas anticoncorrenciais de qualquer tipo estão a prejudicar a indústria, a Comissão proporá ao Conselho, se necessário, medidas para resolver o problema;

Considerando que o primeiro desses relatórios será apresentado ao Conselho, o mais tardar, em 31 de Dezembro de 1999;

Considerando que o presente regulamento não impede quaisquer alterações necessárias para satisfazer compromissos internacionais da Comunidade em relação aos auxílios estatais ao sector da construção naval,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DEFINIÇÕES E AUXÍLIOS

Artigo 1.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «Embarcações comerciais autopropulsionadas de alto mar»:
- embarcações para o transporte de passageiros e/ou mercadorias com um mínimo de 100 GT,
  - embarcações para o desempenho de um serviço especializado (por exemplo, dragas e quebra-gelos), com um mínimo de 100 GT,
  - rebocadores de potência não inferior a 365 kW,
  - embarcações de pesca com um mínimo de 100 GT, para exportação para o exterior da Comunidade,
  - cascos em fase de acabamento das embarcações acima referidas, mas flutuantes e móveis.

Para este efeito, entende-se por «embarcação comercial autopropulsionada de alto mar» uma embarcação que, através da sua propulsão e comando permanentes, possua todas as características de autonavegabilidade no alto mar.

São excluídos os navios militares (isto é, os navios que, segundo as suas características estruturais de base e capacidade, se destinam especificamente a ser utilizados exclusivamente para fins militares, tais como os navios de guerra e outros navios de acção ofensiva ou defensiva) e as modificações ou os novos equipamentos introduzidos noutros navios para fins exclusivamente militares, desde que todas as medidas ou práticas aplicáveis a esses navios, modificações ou equipamentos não constituam medidas dissimuladas a favor da construção naval comercial incompatíveis com o presente regulamento;

- b) «Construção naval», a construção na Comunidade de embarcações comerciais autopropulsionadas de alto mar;
- c) «Reparação naval», a reparação ou a renovação, efectuada na Comunidade, de embarcações comerciais autopropulsionadas de alto mar;
- d) «Transformação naval», a transformação, efectuada na Comunidade, de embarcações comerciais autopropulsionadas de alto mar, com um mínimo de 1 000 GT, desde que os trabalhos executados impliquem uma modificação radical do plano de carga, do casco, do sistema de propulsão ou das infra-estruturas de acolhimento dos passageiros;
- e) «Auxílios», os auxílios estatais na acepção dos artigos 92.º e 93.º do Tratado, incluindo não só os auxílios concedidos pelo próprio Estado como também os concedidos pelas autoridades regionais ou locais, ou por outros organismos públicos, bem como quaisquer elementos de auxílio contidos nos mecanismos de financiamento adoptados directa ou indirectamente pelos Estados-membros relativamente às empresas de

construção, transformação ou reparação navais, e que não possam ser considerados como uma entrada efectiva de capital de risco segundo as práticas normais de investimento numa economia de mercado;

- f) «Valor do contrato antes do auxílio», o preço estabelecido no contrato acrescido de quaisquer auxílios concedidos directamente ao estaleiro;
- g) «Entidade afim», qualquer pessoa singular ou colectiva que:
- i) Possua ou controle uma empresa de construção, transformação ou reparação navais, ou
  - ii) pertença ou esteja sob o controlo, directa ou indirectamente, de uma empresa de construção, transformação ou reparação navais através da detenção de acções ou por qualquer outro modo.

Presume-se a existência de controlo quando uma pessoa ou uma empresa de construção, transformação ou reparação navais detenha ou controle uma participação superior a 25 % na outra parte ou vice-versa.

Artigo 2º

Auxílios

1. Os auxílios concedidos, directa ou indirectamente, à construção, transformação e reparação navais, definidos no presente regulamento e financiados pelos Estados-membros ou pelas respectivas autoridades regionais ou locais ou, ainda, através de recursos estatais, sob qualquer forma, só podem ser considerados compatíveis com o mercado comum se respeitarem o disposto no presente regulamento. Esta disposição é aplicável aos auxílios concedidos não apenas às empresas que desenvolvam estas actividades mas também às entidades afins.

2. Para efeitos do presente regulamento, os auxílios concedidos indirectamente incluem todas as formas de auxílio a armadores ou a terceiros disponibilizadas enquanto auxílios à construção ou transformação de navios, tais como facilidades de crédito, garantias e benefícios fiscais. No que diz respeito aos benefícios fiscais, estas disposições não prejudicam as orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos⁽¹⁾ e, em especial, o seu ponto 3.1, nem quaisquer alterações nelas introduzidas.

3. Os auxílios concedidos nos termos do presente regulamento não devem conter condições discriminatórias em relação a produtos originários de outros Estados-membros. Em especial, os auxílios concedidos por um Estado-membro aos seus armadores ou a terceiros nesse Estado para a construção ou transformação de embarcações não podem falsear ou ameaçar falsear a concorrência entre os estaleiros desse Estado-membro

e os estaleiros de outros Estados-membros aquando da adjudicação de contratos.

CAPÍTULO II

AUXÍLIOS AO FUNCIONAMENTO

Artigo 3º

Auxílios ao funcionamento associados aos contratos

1. Até 31 de Dezembro de 2000, os auxílios à produção a favor de contratos de construção e transformação navais, mas não à reparação naval, podem ser considerados compatíveis com o mercado comum, desde que o montante total de todas as formas de auxílios concedidos a favor de qualquer contrato individual (incluindo o equivalente-subvenção de qualquer auxílio concedido ao armador ou a terceiros) não exceda, em equivalente-subvenção, um limite máximo comum expresso em percentagem do valor contratual antes do auxílio. Para os contratos de construção naval com valor contratual antes do auxílio superior a 10 milhões de ecus o limite máximo será de 9 %, em todos os outros casos o limite máximo será de 4,5 %.

2. O limite máximo do auxílio aplicável a um contrato será o que estiver em vigor na data de assinatura do contrato final.

Contudo, a regra do parágrafo anterior não será aplicável relativamente a qualquer navio entregue mais de três anos após a data de assinatura do contrato final. Nesses casos, o limite máximo aplicável a esse contrato será o que estiver em vigor três anos antes da data de entrega do navio. A Comissão pode, todavia, conceder uma prorrogação do prazo de entrega de três anos quando tal for considerado justificado pela complexidade técnica do projecto de construção naval em questão ou por atrasos resultantes de perturbações inesperadas, substanciais e justificadas que afectem o programa de trabalho do estaleiro devido a circunstâncias excepcionais, imprevisíveis e externas à empresa.

3. A concessão de um auxílio em casos individuais em aplicação de um regime de auxílios aprovado não exigirá uma notificação prévia da Comissão ou a sua autorização.

Contudo, em caso de concorrência entre diferentes Estados-membros em relação a um determinado contrato, a Comissão exigirá uma notificação prévia das propostas de auxílio relevantes, a pedido de qualquer Estado-membro. Nesses casos, a Comissão adoptará uma posição no prazo de 30 dias a contar da notificação; essas propostas não podem ser executadas antes da autorização da Comissão. Através da sua decisão nesses casos, a Comissão assegurará que o auxílio projectado não afecte as condições comerciais numa medida contrária ao interesse comum.

⁽¹⁾ JO C 205 de 5. 7. 1997, p. 5.

4. Os auxílios concedidos sob a forma de facilidades de crédito a armadores nacionais e não nacionais ou a terceiros para a construção ou transformação navais podem ser considerados compatíveis com o mercado comum e não são considerados abrangidos pelo limite máximo se respeitarem a resolução do Conselho da OCDE de 3 de Agosto de 1981 (Memorando de Acordo da OCDE relativo aos créditos à exportação de embarcações) ou qualquer acordo que altere ou substitua esse memorando.

5. Os auxílios relativos à construção e transformação navais concedidos enquanto ajuda ao desenvolvimento a um país em desenvolvimento não estão sujeitos ao limite máximo. Podem ser considerados compatíveis com o mercado comum se observarem as condições estabelecidas para o efeito pelo grupo de trabalho 6 da OCDE no seu acordo relativo à interpretação dos artigos 6º a 8º do memorando de acordo referido no nº 4 ou em qualquer adenda ou rectificação posterior a esse memorando.

A Comissão deve ser previamente notificada de qualquer projecto de auxílio individual desse tipo. A Comissão verificará a componente específica «desenvolvimento» do auxílio previsto e assegurar-se-á de que este se encontra abrangido pelo acordo referido no primeiro parágrafo e de que a oferta de ajuda ao desenvolvimento é objecto de um concurso aberto a diferentes estaleiros.

CAPÍTULO III

AUXÍLIOS AO ENCERRAMENTO E À REESTRUTURAÇÃO

Artigo 4º

Auxílios ao encerramento

1. Os auxílios destinados a cobrir os custos normais ocasionados pelo encerramento parcial ou total de estaleiros de construção, transformação ou reparação navais podem ser considerados compatíveis com o mercado comum desde que a redução de capacidade resultante de tais auxílios seja real e irreversível.

2. Os custos elegíveis para os auxílios a que se refere o nº 1 são:

- as indemnizações a pagar aos trabalhadores despedidos ou reformados antes da idade legal da reforma,
- os custos dos serviços de consultadoria para trabalhadores despedidos ou reformados antes da idade legal da reforma, incluindo os pagamentos efectuados por estaleiros para facilitar a criação de pequenas empresas, independentes dos estaleiros em causa e cujas actividades não sejam principalmente a construção, transformação ou reparação navais,
- os pagamentos efectuados a trabalhadores para a sua reconversão profissional,

— as despesas decorrentes da reconversão do ou dos estaleiros, dos seus edifícios, instalações e infra-estruturas para uma utilização diferente da especificada nas alíneas b) c) e d) do artigo 1º

3. Para além disso, no caso de empresas que cessem totalmente a construção, transformação ou reparação navais, podem igualmente ser consideradas compatíveis com o mercado comum as seguintes medidas:

- os auxílios cujo montante não ultrapasse o mais elevado dos dois valores seguintes, estabelecidos no relatório de um consultor independente: o valor contabilístico residual das instalações, sem ter em conta a parte relativa a qualquer reavaliação ocorrida depois de 1 de Janeiro de 1991 que exceda a taxa de inflação nacional, ou o valor descontado da contribuição para os custos fixos a obter das instalações durante um período de três anos (menos quaisquer benefícios que a empresa beneficiária do auxílio retire do seu encerramento),
- os auxílios, tais como empréstimos ou garantias de empréstimos para capital de exploração necessário para permitir à empresa completar trabalhos inacabados, desde que tal se limite ao mínimo necessário e que uma parte significativa do trabalho tenha sido realizada.

4. O montante e a intensidade dos auxílios devem ser justificados pela dimensão dos encerramentos em causa, sendo tomados em consideração os problemas estruturais da região em questão e, no caso da reconversão noutras actividades industriais, a legislação e regras comunitárias aplicáveis a essas novas actividades.

5. A fim de assegurar a irreversibilidade dos encerramentos objecto de auxílios, o Estado-membro em causa garantirá que as instalações de construção, transformação e reparação navais encerradas permaneçam encerradas por um período não inferior a 10 anos.

Artigo 5º

Auxílios à reestruturação

1. Os auxílios de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade, incluindo as injeções de capital, a remissão de dívidas, os empréstimos subvenção, a compensação de prejuízos e as garantias podem excepcionalmente ser considerados compatíveis com o mercado comum, desde que respeitem as orientações gerais comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade (¹).

Além disso, em caso de reestruturação, devem igualmente ser respeitadas as seguintes condições específicas adicionais:

(¹) JO C 368 de 23. 12. 1994, p. 12.

- a empresa não ter beneficiado de qualquer auxílio desse tipo nos termos do Regulamento (CE) n.º 1013/97⁽¹⁾,
- o auxílio ser uma operação única, com compromissos claros e inequívocos por parte do Estado-membro em causa de que não será concedido futuramente qualquer novo auxílio à empresa ou aos seus sucessores legais,
- haver uma redução real e irreversível da capacidade de construção, transformação ou reparação navais da empresa em causa equivalente ao nível do auxílio em questão (relativamente a este aspecto, o nível da produção real nos cinco anos anteriores será o factor determinante para o nível de redução de capacidade exigida),
- a capacidade objecto de encerramento ter sido regularmente utilizada para a construção, transformação ou reparação navais até à data de notificação do auxílio específico nos termos do artigo 10.º,
- a capacidade objecto de encerramento manter-se encerrada para a construção, transformação ou reparação navais por, pelo menos, 10 anos a contar da data de aprovação do auxílio pela Comissão,
- se a capacidade encerrada for utilizada para fins alternativos, estes serem independentes do estaleiro em questão e as actividades não estarem principalmente relacionadas com a construção, transformação ou reparação navais,
- o Estado-membro em causa concordar em cooperar plenamente com as disposições de fiscalização estabelecidas pela Comissão, incluindo as inspecções no local, se necessário por peritos independentes.

2. Ao avaliar a regularidade da produção e a redução de capacidade envolvidas, a Comissão baseará a sua decisão não apenas na capacidade teórica do ou dos estaleiros da empresa mas igualmente no nível de produção real nos cinco anos anteriores. Não serão tomadas em consideração quaisquer reduções de capacidade noutras empresas do mesmo Estado-membro, a não ser que as reduções de capacidade na empresa beneficiária sejam impossíveis sem prejudicar a viabilidade do plano de reestruturação.

3. A Comissão procurará obter as observações dos Estados-membros antes de adoptar uma posição, sempre que o auxílio em causa seja superior a 10 milhões de ecus.

4. No caso de operações de reestruturação com vários anos de duração e que envolvam auxílios de montante elevado, a Comissão poderá exigir que os auxílios sejam

pagos em várias fases, mediante notificação e aprovação prévias da Comissão.

CAPÍTULO IV

OUTRAS MEDIDAS

Artigo 6.º

Auxílios ao investimento para a inovação

Os auxílios concedidos às inovações introduzidas nos estaleiros de construção, transformação e reparação navais existentes podem ser considerados compatíveis com o mercado comum até uma intensidade máxima de auxílio de 10 % brutos, desde que estejam relacionados com a aplicação industrial de produtos e processos inovadores que sejam genuína e substancialmente novos, isto é, que não estejam a ser utilizados comercialmente por outros operadores desse sector na União Europeia, e que impliquem um risco de fracasso tecnológico ou industrial, sujeitos às seguintes condições:

- limitarem-se a apoiar as despesas relativas a investimentos e actividades de engenharia directa e exclusivamente associadas à parte inovadora do projecto,
- o montante e a intensidade do auxílio serem limitados ao mínimo estritamente necessário, tomando em consideração o grau de risco associado ao projecto.

Artigo 7.º

Auxílios regionais ao investimento

Os auxílios ao investimento concedidos para a melhoria ou modernização dos estaleiros existentes, não associados a uma reestruturação financeira do ou dos estaleiros em causa, com o objectivo de melhorar a produtividade das instalações existentes, podem ser considerados compatíveis com o mercado comum, desde que:

- nas regiões que satisfaçam os critérios de derrogação previstos no n.º 3, alínea a), do artigo 92.º do Tratado e se enquadrem no mapa aprovado pela Comissão para cada Estado-membro para efeitos de concessão de auxílios regionais, a intensidade do auxílio não exceda 22,5 %,
- nas regiões que satisfaçam os critérios de derrogação previstos no n.º 3, alínea c), do artigo 92.º do Tratado e se enquadrem no mapa aprovado pela Comissão para cada Estado-membro para efeitos de concessão de auxílios regionais, a intensidade do auxílio não exceda 12,5 % ou o limite máximo do auxílio regional aplicável, consoante o que for mais baixo,
- os auxílios se limitem a apoiar despesas elegíveis, tal como definidas no regime comunitário de auxílios regionais aplicável.

⁽¹⁾ JO L 148 de 6. 6. 1997, p. 1.

*Artigo 8º***Investigação e desenvolvimento**

Os auxílios concedidos para cobrir despesas efectuadas por empresas de construção, transformação ou reparação navais com projectos de investigação e desenvolvimento podem ser considerados compatíveis com o mercado comum se observarem as regras estabelecidas no enquadramento comunitário para os auxílios estatais à investigação e desenvolvimento ⁽¹⁾ ou quaisquer disposições posteriores.

*Artigo 9º***Protecção do ambiente**

Os auxílios concedidos para cobrir despesas efectuadas por empresas de construção, transformação ou reparação navais para a protecção do ambiente podem ser considerados compatíveis com o mercado comum se observarem as regras estabelecidas no enquadramento comunitário para os auxílios estatais a favor do ambiente ⁽²⁾, ou quaisquer disposições posteriores.

CAPÍTULO V

PROCEDIMENTOS DE CONTROLO E ENTRADA EM VIGOR*Artigo 10º***Notificação**

1. Os auxílios a empresas de construção, transformação e reparação navais abrangidos pelo presente regulamento ficam sujeitos, para além do artigo 93º do Tratado, às regras especiais de notificação previstas no nº 2.

2. A Comissão será previamente notificada pelos Estados-membros e autorizará antes de serem postos em vigor:

- a) Qualquer regime de auxílio — novo ou já existente — ou qualquer alteração a um regime existente abrangido pelo presente regulamento;
- b) Qualquer decisão de aplicar às empresas abrangidas pelo presente regulamento um regime de auxílio geral, incluindo regimes de auxílio regionais de aplicação geral, a fim de verificar a sua compatibilidade com o artigo 92º do Tratado, em especial nos casos referidos nos artigos 6º, 7º, 8º e 9º, a não ser que o auxílio seja

inferior ao limite mínimo de 100 000 ecus ao longo de um período de três anos;

- c) Qualquer aplicação individual de regimes de auxílio nos seguintes casos:
  - i) os referidos no segundo parágrafo dos nºs 3 e 5 do artigo 3º e nos artigos 4º e 5º, ou
  - ii) quando a Comissão o preveja especificamente na sua aprovação do regime de auxílio em causa.

*Artigo 11º***Controlo da aplicação das regras de auxílio**

1. Para permitir à Comissão controlar a aplicação das regras em matéria de auxílios referidas nos capítulos II a IV, os Estados-membros devem apresentar:

- a) Relatórios mensais sobre cada contrato de construção ou de transformação naval, antes do fim do terceiro mês subsequente ao mês da assinatura de cada um desses contratos, de acordo com o quadro 1 em anexo;
- b) Relatórios de conclusão de cada contrato de construção ou de transformação naval, incluindo os assinados antes da entrada em vigor do presente regulamento, antes do fim do mês seguinte ao mês da conclusão, de acordo com o quadro 1 em anexo;
- c) Sempre que a Comissão o solicite, relatórios anuais, a apresentar, o mais tardar, até 1 de Março do ano seguinte ao do exercício em questão, com dados pormenorizados sobre o montante total do auxílio concedido a cada estaleiro nacional durante o ano civil anterior, de acordo com o quadro 2 em anexo;
- d) No caso de estaleiros com capacidade para construir navios comerciais com mais de 5 000 GT, relatórios anuais, a entregar, o mais tardar, dois meses após a assembleia geral que tiver aprovado o relatório anual do estaleiro, com informações acessíveis ao público sobre a evolução da capacidade e sobre a estrutura de propriedade, de acordo com o quadro 3 em anexo; estes relatórios serão apresentados de dois em dois anos após a apresentação do primeiro relatório anual, excepto se a Comissão decidir solicitar que continuem a ser apresentados relatórios anuais;
- e) No caso de estaleiros que tenham recebido auxílios à reestruturação nos termos do artigo 5º, relatórios trimestrais sobre a realização dos objectivos de reestruturação, incluindo os seguintes elementos: pagamento e utilização do auxílio, investimentos, grau de produtividade, reduções de postos de trabalho e viabilidade;
- f) No caso de estaleiros que beneficiem de contratos apoiados por auxílios sob a forma de ajudas ao desenvolvimento, quaisquer informações de que a Comissão possa necessitar para lhe permitir garantir o cumprimento das condições previstas no nº 5 do artigo 3º

⁽¹⁾ JO C 45 de 17. 2. 1996, p. 5.

⁽²⁾ JO C 72 de 10. 3. 1994, p. 3.

2. No caso de estaleiros que se dediquem à construção, transformação ou reparação naval tanto comercial como militar, os relatórios a que se refere a alínea d) do n.º 1 devem ser acompanhados por um certificado do revisor oficial de contas que ateste a repartição dos custos gerais entre estes dois domínios. Além disso, devem ser apresentadas em separado as informações relativas ao volume de negócios nos domínios comercial e militar.

3. Com base nas informações que lhe tenham sido comunicadas nos termos do artigo 10.º e do n.º 1 do presente artigo, a Comissão elaborará um relatório geral anual que servirá de base para discussão com peritos nacionais e o Conselho. O relatório será igualmente enviado ao Parlamento Europeu para informação. Serão elaborados relatórios semestrais distintos relativamente aos casos que envolvam auxílios à reestruturação.

4. Se um Estado-membro não cumprir integralmente as obrigações que lhe incumbem em matéria de apresentação de relatórios, previstas no n.º 1, após consulta e notificação, a Comissão poderá exigir que esse Estado-membro suspenda os pagamentos não efectuados dos auxílios já aprovados até receber todos os relatórios cuja apresentação é obrigatória.

Se a apresentação dos relatórios por um Estado-membro, nos termos do n.º 1, for pontual mas incompleta e na ocasião da apresentação do relatório o Estado-membro indicar os estaleiros que não preencheram as suas obriga-

ções em matéria de apresentação de relatórios, a Comissão limitará exclusivamente a esses estaleiros a sua possível exigência de suspensão dos pagamentos pendentes do auxílio.

Artigo 12.º

Relatórios da Comissão

A Comissão deve apresentar ao Conselho relatórios regulares sobre a situação do mercado e determinar se os estaleiros europeus estão a ser afectados por práticas anticoncorrenciais. Se se verificar que a indústria está a ser lesada por qualquer tipo de prática anticoncorrencial, a Comissão deve propor ao Conselho, sempre que tal seja necessário, medidas destinadas a resolver o problema.

O primeiro relatório será apresentado ao Conselho até 31 de Dezembro de 1999.

Artigo 13.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor em 1 de Janeiro de 1999.

É aplicável até 31 de Dezembro de 2003.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.

Feito no Luxemburgo, em 29 de Junho de 1998.

Pelo Conselho

O Presidente

R. COOK

ANEXO

Quadro 1

RELATÓRIO RELATIVO A ENCOMENDAS/EXECUÇÃO DE EMBARCAÇÕES COMERCIAIS

(Riscar a menção inútil)

Secção 1: Pormenores do contrato

1. Nova construção/transformação		4. Número da construção
2. Empresa	3. Estaleiro	
5. Armador-proprietário (nome e nacionalidade)		
6. Armador-operator (nome e nacionalidade)		
7. País de registo da embarcação		
8. Data de assinatura do contrato	9. Data da conclusão/da entrega	

Secção 3: Contribuições financeiras

	Divisa	ECU (taxa em vigor)	% do preço contratual
14. Preço contratual			
15. Estimativa de prejuízos (eventuais) em relação ao contrato			
16. Auxílios associados ao contrato:			
A. Concedidos ao estaleiro:			
a) subvenções			
b) facilidades de crédito			
c) incentivos fiscais específicos			
d) outros auxílios			
B. Concedidos ao cliente ou ao proprietário final:			
a) subvenções			
b) facilidades de crédito			
c) garantias			
d) incentivos fiscais			
e) outros auxílios			
17. Data de concessão dos auxílios			

Secção 2: Características das embarcações

10. Tipo da embarcação (por categoria OCDE)
11. Toneladas de porte bruto (DWT) .....
12. Arqueação bruta (GT) .....
13. Arqueação bruta compensada (CGT) .....

Pessoa a contactar para informações:

..... Data: .....

Função: ..... Assinatura: .....

Quadro 2

RELATÓRIO DO AUXÍLIO FINANCEIRO À EMPRESA

Nome da empresa.....

Secção 1: Auxílios estatais

Auxílios ao funcionamento	1. Valor contratual 2. Custos/ Prejuízos	Auxílios directos recebidos	Auxílios indirectos recebidos	Base jurídica (incluindo data de aprovação pela Comissão)
1. Auxílios de apoio aos contratos: a) associados a contratos celebrados antes de 1 de Janeiro do ano considerado b) associados a contratos celebrados depois de 1 de Janeiro do ano considerado, dos quais: — associados a ajudas ao desenvolvimento a favor de países em desenvolvimento — associados a contratos abrangidos pelo n.º 3 do artigo 3.º				
	Custos (!)			Base jurídica (incluindo data de aprovação pela Comissão)
2. Investimentos 3. Auxílios sociais 4. Outros custos de encerramento pagos em numerário 5. Custos/receitas resultantes da cessão de elementos do activo 6. Custos de emergência e reestruturação 7. Custos de investigação e desenvolvimento 8. Protecção do ambiente 9. Outros custos				

(!) Incluindo, relativamente a 3, pormenores do número de trabalhadores envolvidos.

Secção 2: Volume de negócios e lucros/(prejuízos) (a preencher por todas as empresas que tenham recebido apoios directos à produção)

	Último ano	Penúltimo ano
10. Volume de negócios		
11. Do qual volume de negócios correspondente à construção e transformação de embarcações mercantes: a) correspondente a contratos celebrados antes de 1 de Janeiro do ano considerado b) correspondente a contratos celebrados após 1 de Janeiro do ano considerado, do qual — volume de negócios realizado a título de ajuda ao desenvolvimento a favor de países em desenvolvimento		
12. Prejuízos eventuais		
13. Dos quais prejuízos correspondentes à construção e transformação de embarcações mercantes: a) relativos a prejuízos sobre contratos b) relativos a variações de provisões c) relativos a despesas de reestruturação		

Secção 3: Cash flow (a preencher pelas empresas que tenham registado prejuízos inscritos no ponto 12 e tenham recebido fundos públicos)

	Último ano	Penúltimo ano
<i>Despesas</i>		
14. Prejuízos de exercício antes de amortização		
15. Despesas de investimento		
16. Outras despesas		
17. Outras variações do fundo de maneiço circulante		
<i>Origem dos fundos</i>		
18. Capitais próprios: a) de accionistas públicos b) de accionistas privados		
19. Empréstimos e contas a descoberto: a) de fontes públicas a') das quais assistência a contratos b) de fontes privadas b') das quais com aval do Estado		

Pessoa a contactar para informações:

..... Data: .....

Função: ..... Assinatura: .....

Quadro 3

**RELATÓRIO RELATIVO AOS ESTALEIROS COM CAPACIDADE PARA CONSTRUIR
EMBARCAÇÕES COMERCIAIS COM ARQUEAÇÃO BRUTA SUPERIOR
A 5 000 TONELADAS**

1. Denominação da empresa (.....)
2. Capacidade total disponível (.....) (CGT)
3. Dados relativos à doca/cais

Doca ou cais	Tonelagem máxima das embarcações (GT)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)
4. Descrição de eventuais planos de expansão ou de redução futura das capacidades
5. Produção do ano considerado (expressa em CGT) e níveis de produção dos últimos quatro anos
6. Estrutura das participações no capital social (estrutura do capital, parte do capital detida directa ou indirectamente pelo sector público)
7. Nota financeira (balanço, conta de ganhos e perdas, incluindo, se possível, contas separadas relativas à actividade de construção naval da «holding»)
8. Transferência de recursos públicos (incluindo as garantias de dívidas, subscrição de obrigações, etc.)
9. Isenções de obrigações financeiras ou outras (incluindo benefícios fiscais, etc.)
10. Contribuições de capital (incluindo injeções de capital, retirada de capital, dividendos, empréstimos e respectivo reembolso, etc.)
11. Remissão de dívidas
12. Transferência de prejuízos.