

II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 21 maggio 1997

sugli aiuti concessi dalla Germania a Bremer Vulkan Werft GmbH

(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(97/616/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

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

dopo aver invitato i terzi interessati a presentare le proprie osservazioni, in conformità del predetto articolo,

considerando quanto segue:

I

Con lettera del 1° agosto 1996 la Commissione ha informato la Germania della sua decisione di avviare la procedura ai sensi dell'articolo 93, paragrafo 2 del trattato CE per l'aiuto alla produzione concesso a Bremer Vulkan Werft GmbH (in prosieguo indicata come «BVW» ovvero il «cantiere navale») relativamente a un contratto per la costruzione della nave da crociera Costa I.

La decisione della Commissione di avviare la procedura è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*⁽¹⁾; la Commissione ha invitato gli altri Stati membri e i terzi interessati a presentare le proprie osservazioni sulle misure in questione.

La Germania ha risposto con lettere del 26 novembre 1996, del 13 gennaio 1997 e del 12 marzo 1997, registrate lo stesso giorno al Segretariato generale.

Non è pervenuta alla Commissione alcuna osservazione da parte di terzi.

Con lettera del 12 agosto 1996 la Commissione ha comunicato alla Germania l'avvio della procedura prevista dall'articolo 93, paragrafo 2 del trattato CE, per l'aiuto alla produzione concesso a BVW relativamente a un contratto per la costruzione di due navi portacontainer.

La decisione della Commissione di avviare la procedura è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*⁽²⁾; gli altri Stati membri e i terzi interessati sono stati invitati a presentare le proprie osservazioni sulle misure in questione.

La Germania ha risposto con lettere del 13 gennaio 1997, del 4 marzo 1997 e del 14 marzo 1997, quest'ultima registrata il 17 marzo.

Un altro Stato membro ha inoltre comunicato le proprie osservazioni alla Commissione.

II

1. Nave da crociera Costa I

Nell'aprile 1994 l'armatore italiano Costa Crociere e BVW hanno sottoscritto un contratto per la costruzione di una nave da crociera. La costruzione di tale nave, che doveva essere terminata per la fine di luglio 1996, è stata iniziata nel giugno 1994. Il valore del contratto ammontava all'epoca a 602,219 milioni di DEM. Nell'autunno 1995 è

⁽¹⁾ GU C 290 del 3. 10. 1996, pag. 10.

⁽²⁾ GU C 330 del 5. 11. 1996, pag. 6.

iniziata la crisi finanziaria di BVW, che ha condotto a uno stato di insolvenza nel maggio 1996 e reso ancora più critica la situazione, perché alcuni fornitori hanno risolto i contratti ovvero hanno preteso dei pagamenti anticipati. Per il cantiere navale si è di conseguenza prospettata una perdita di più di 100 milioni di DEM in relazione alla costruzione della nave da crociera.

Nel 1994 il Land di Brema ha prestato una prima fideiussione per 200 milioni di DEM su un prestito di 440 milioni di DEM con ipoteca sulla nave. A garanzia di un credito con il quale dovevano essere finanziati i costi aggiuntivi sopravvenuti, è stata prestata nel 1995 un'altra fideiussione per 40,7 milioni di DEM.

Altri aiuti collegati al contratto, sotto forma di contributi per complessivi 40,6 milioni di DEM, sono stati forniti nel quadro di aiuti a sostegno della competitività («Wettbewerbshilfe»).

La Commissione ha appreso, da una lettera della Germania del 10 aprile 1996, che il Land Brema si era dichiarato disposto a concedere un prestito di 72,075 milioni di DEM per i costi ulteriori indotti dalla transazione. Secondo le informazioni fornite dalla Germania il prestito in questione, a un tasso di interesse del 4,85 %, era necessario per portare a termine la costruzione della nave, altrimenti il Land Brema avrebbe dovuto onorare fideiussioni fino a 260,7 milioni di DEM. Contemporaneamente le banche, per terminare la costruzione della nave, avrebbero inoltre accordato 120 milioni di DEM, la cui restituzione sarebbe stata richiesta al momento della consegna.

La Commissione ha accertato che, a seguito della revisione dei termini contrattuali, gli aiuti collegati al contratto, anche in assenza del prestito, avrebbero raggiunto un'intensità del 9,52 % del valore contrattuale. Con la concessione del prestito previsto tale percentuale sarebbe aumentata sensibilmente.

La Commissione non può accogliere senza riserve l'argomento secondo il quale il Land Brema avrebbe agito come le banche, che hanno anch'esse fornito nuovi fondi, poiché il totale rimborso dei prestiti bancari è garantito dalla vendita della nave. Per quanto risulta alla Commissione, non sussiste alcuna copertura analoga per il prestito concesso dal governo del Land Brema. Di conseguenza la Commissione deve classificare come aiuto l'intero ammontare di tale prestito.

Gli aiuti complessivamente concessi per tale contratto hanno così notevolmente superato la soglia del 9 % e non possono pertanto essere considerati conformi alla direttiva 90/684/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1990, sugli aiuti alla costruzione navale ⁽¹⁾, modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1904/96 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ GU L 380 del 31. 12. 1990, pag. 27.

⁽²⁾ GU L 251 del 3. 10. 1996, pag. 5.

2. Le navi portacontainer

La procedura è stata avviata a causa di aiuti alla produzione a favore di BVW relativi a un contratto per la costruzione di due navi portacontainer di media stazza (2 700 TEU) (le navi n. 110 e n. 111). I lavori di costruzione, che inizialmente dovevano essere portati a termine rispettivamente alla fine del 1996 e alla fine del 1997, sono iniziati nel 1995.

Il prezzo contrattuale ammontava all'epoca per ciascuna nave a 84,6 milioni di DEM.

Il Land Brema si era dichiarato disposto, in linea di principio, a prestare, per la durata della costruzione, due fideiussioni di finanziamento a favore di BVW, a garanzia del pagamento degli acconti e dei versamenti intermedi da parte dell'armatore.

Era inoltre stato accordato per ciascun contratto un aiuto a sostegno della competitività di 4,9 DEM.

Come indicato dalla Commissione nella sua decisione di avvio della procedura, le fideiussioni del Land e gli aiuti per sostenere la competitività rappresentano aiuti alla produzione collegati al contratto, da esaminare alla luce dell'articolo 4 della direttiva 90/684/CEE. Le fideiussioni previste coprivano il 100 % degli acconti e dei pagamenti intermedi dell'armatore. Nella sua decisione del 28 febbraio 1996 (aiuto di Stato N. 108/96, disciplina delle fideiussioni del Land Brema) la Commissione ha tuttavia affermato che le fideiussioni per il finanziamento della durata della costruzione possono coprire al massimo l'80 % dell'importo del credito da garantire.

I ricavi della vendita delle navi inoltre non coprivano neppure i costi di produzione e i rilevanti importi delle perdite gravavano sulla massa fallimentare. La Commissione dubitava dunque che le modalità del finanziamento e in particolare le ampie garanzie statali per questi contratti potessero essere considerate compatibili con il mercato comune.

III

Il governo di uno Stato membro, attraverso la propria rappresentanza permanente, ha comunicato alla Commissione le sue osservazioni in merito alla procedura relativa alle due navi portacontainer.

Anche in tali osservazioni venivano espressi dubbi circa la compatibilità dell'aiuto. L'aiuto avrebbe potuto essere considerato compatibile con il mercato comune soltanto nel caso in cui il cantiere fosse stato chiuso in tutto o in parte. Non sarebbe bastato ridurre la capacità, proseguendo contemporaneamente l'attività.

IV

Relativamente a Costa I la Germania ha comunicato alla Commissione un calcolo dei costi e dei ricavi e un riepilogo dei finanziamenti.

Risulta da tale documentazione una differenza passiva di 118,5 milioni di DEM fra il ricavo della vendita della nave (il prezzo contrattuale di 632,419 milioni di DEM addizionato all'aiuto a sostegno della competitività per più di 40,5 milioni di DEM dà un totale di 673,019 milioni di DEM) e i costi, pari a 791,569 milioni di DEM. La maggior parte della perdita risultante dal contratto è stata finanziata dal Land Brema attraverso un prestito di HIBEG GmbH di 100,250 milioni di DEM. Tale importo doveva essere restituito dal cantiere alla consegna della nave, cioè entro il 1° agosto 1996. Poiché questo non è avvenuto, HIBEG GmbH ha chiesto al curatore la ricognizione del proprio credito e l'ammissione al passivo del fallimento. A parere della Germania sussiste ancora la possibilità che il prestito di HIBEG venga rimborsato nel corso della procedura fallimentare.

La Germania ha inoltre domandato che l'importo degli aiuti che supera il massimo consentito venga considerato dalla Commissione come un aiuto per la chiusura, ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 90/684/CEE.

Anche per le due navi portacontainer la Germania ha proposto di considerare aiuti per la chiusura ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 90/684/CEE gli aiuti statali al cantiere navale.

La Germania ha comunicato alla Commissione i seguenti importi di aiuti:

- per quanto riguarda la nave portacontainer n. 110, una fideiussione di 37,9 milioni di DEM, più interessi, a garanzia degli acconti e dei pagamenti intermedi dell'armatore per il periodo fra gennaio e maggio 1997, nonché un aiuto a sostegno della competitività per 3,794 milioni di DEM.

I costi complessivi per la costruzione della nave ammontano a 88,6 milioni di DEM, a carico dell'armatore (per 54,25 milioni di DEM) e del curatore fallimentare del cantiere navale (per 34,35 milioni di DEM). Entro il 31 dicembre 1996 il curatore fallimentare aveva già investito 50,10 milioni di DEM. Alla consegna della nave gli verranno restituiti 15,75 milioni di DEM, cosicché il suo apporto si ridurrà a

34,35 milioni di DEM. Verrà corrisposto al curatore anche l'aiuto a sostegno della competitività, riducendo così ulteriormente l'importo a suo carico;

- per la nave n. 111 gli acconti e i pagamenti intermedi corrisposti dall'armatore fra gennaio e maggio 1997 ammontano a 32,50 milioni di DEM. A garanzia di tali pagamenti viene proposta una fideiussione. È inoltre necessario un prestito bancario a copertura dei rimanenti costi di costruzione. Anche per tale prestito di 31,60 milioni di DEM è prevista una fideiussione. Il prestito verrà rimborsato ad agosto del 1997, alla consegna della nave. La Germania ha inoltre l'intenzione di concedere un aiuto a sostegno della competitività per un importo di 3,794 milioni di DEM.

Al 31 dicembre 1996 il curatore fallimentare aveva investito 13,90 milioni di DEM nella costruzione di questa nave. I costi complessivi ammontano a 90,60 milioni di DEM, dei quali 54,25 milioni di DEM a carico dell'armatore e 29,65 milioni di DEM a carico del curatore. L'importo in questione sarebbe ridotto dalla concessione dell'aiuto alla competitività per 3,794 milioni di DEM. Per la differenza di 6,7 milioni di DEM fra costi e ricavi interverrà il Land Brema.

La Germania afferma che il completamento della costruzione delle due navi è strettamente collegato, poiché se non venisse proseguita la costruzione della nave n. 111 si produrrebbero gravi conseguenze per la nave n. 110. Ciò provocherebbe non soltanto problemi con i dipendenti, poiché circa la metà degli occupati è addetta alla costruzione della nave n. 110, ma anche con i fornitori, poiché questi nel calcolo dei loro prezzi si sono basati sulla costruzione di due navi. Per la costruzione della nave n. 111 sono già stati spesi 14 milioni di DEM; inoltre il curatore fallimentare ha appaltato per la nave contratti per un valore di circa 20 milioni di DEM. Anche i contratti per la nave n. 110 si svolgono nello stesso contesto. Se la costruzione della nave n. 111 non venisse completata, secondo la Germania potrebbe verificarsi un danno di oltre 100 milioni di DEM, nel caso in cui, per tale motivo, non venisse portata a termine anche la costruzione della nave n. 110.

La Germania ha inoltre annunciato la completa chiusura di Bremer Vulkan GmbH in fallimento, ad agosto 1997, una volta portata a termine la costruzione di entrambe le navi e la conclusione dei restanti lavori relativi alla nave n. 108 (cioè allo scafo della nave Costa II, che è stata venduta a un altro armatore).

La chiusura del cantiere avverrà in conformità all'articolo 7 della direttiva 90/684/CEE, nel senso che esso dovrà restare chiuso per un periodo di almeno cinque anni. Decorso tale periodo, ma entro dieci anni dalla chiusura, se la Germania ne auspicherà la riapertura, dovrà preventivamente richiedere l'approvazione della Commissione. La Germania può inoltre, su autorizzazione della Commissione, nel quadro dell'articolo 7 della direttiva 90/684/CEE, concedere aiuti per misure di carattere sociale.

Attualmente il curatore del fallimento sta procedendo alla vendita, a Friedrich LurssenWerft GmbH, della partecipazione nella Bremer Vulkan Marineschiffbau GmbH, controllata della società per azioni Bremer Vulkan Verbund AG, nonché di un bacino di proprietà del cantiere. Relativamente a questo bacino la Germania ha assicurato al curatore del fallimento che esso viene utilizzato soltanto per attività che non rientrano nelle attività di costruzione navale ai sensi della direttiva 90/684/CEE. In effetti, il bacino sarà utilizzato da Friedrich Lurssen Werft GmbH per attività di costruzione di navi per la marina militare e di battelli da diporto, che non rientrano nell'ambito della predetta direttiva.

V

La Germania ha chiesto alla Commissione che gli aiuti per Costa I e quelli per le navi n. 110 e n. 111 vengano considerati aiuti per la chiusura ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 90/684/CEE.

La Commissione riconosce che la chiusura di Bremer Vulkan Werft GmbH, in fallimento, costituisce una chiusura definitiva ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 90/684/CEE.

Ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 90/684/CEE, gli aiuti destinati a coprire i normali costi di chiusure parziali o totali di cantieri di costruzione o di riparazione navale possono essere considerati compatibili con il mercato comune, purché le riduzioni di capacità operate grazie a tali aiuti siano effettive e irreversibili.

Al fine di garantire l'irreversibilità delle chiusure che hanno beneficiato di aiuti, lo Stato membro interessato deve assicurare che i cantieri navali che sono stati chiusi lo rimarranno per un periodo non inferiore a cinque anni. L'articolo 7, paragrafo 2 non fornisce un elenco completo dei costi per i quali possono essere concessi aiuti, cioè dei costi che normalmente possono derivare dalla chiusura parziale o totale del cantiere navale.

Anche per altri costi, non esplicitamente menzionati nell'articolo 7, paragrafo 2 della direttiva 90/684/CEE, possono essere concessi degli aiuti, nei limiti in cui si tratti di costi normali, risultanti dalla chiusura del

cantiere. Dovendosi tenere conto, per l'adeguata organizzazione della chiusura di un cantiere, dei numerosi fornitori e subappaltatori interessati, essendo stata già eseguita una parte rilevante dei lavori di costruzione e dovendo di conseguenza provvedersi all'esecuzione di un numero rilevante di contratti di fornitura e di servizi stipulati con terzi, la Commissione riconosce la necessità di cercare di limitare i danni sociali ed economici e ammette pertanto che i costi necessari per completare la costruzione delle navi possono essere considerati come costi normali, conseguenti alla chiusura.

L'ammontare e l'intensità dell'aiuto sono giustificati dal fatto che i costi, per i quali l'aiuto è assegnato, sono causati soltanto dalla chiusura del cantiere. L'aiuto facilita così la completa interruzione delle attività di costruzione navale ed è limitato al completamento della costruzione delle navi.

In entrambe le decisioni di avvio della procedura la Commissione aveva già indicato che il massimale di aiuti per il completamento della costruzione delle ultime navi di un cantiere, in caso di chiusura totale, può essere superato per rendere possibile un regolare processo di chiusura e per evitare fallimenti successivi di imprese subappaltanti. Si indica come precedente la decisione della Commissione sull'aiuto N. 272/87 (chiusura del cantiere francese La Ciotat), che ha approvato l'aiuto concesso per il completamento di navi già in costruzione come aiuto alla chiusura ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 90/684/CEE.

Il cantiere Bremer Vulkan Werft GmbH, in fallimento, deve essere chiuso ad agosto del 1997, alla consegna delle navi. Si tratta di una chiusura reale e definitiva e la Germania si è impegnata in tal senso, dichiarando la sua disponibilità a rispettare le condizioni dell'articolo 7 della direttiva 90/684/CEE, ivi compresa quella relativa all'interruzione delle attività per almeno cinque anni.

Secondo i dati forniti dal cantiere, la capacità totale è di 225 000 tlc. Anche se tale dato rappresenta la capacità massima e non l'utilizzazione effettiva, è tuttavia innegabile che la chiusura del cantiere contribuisce ad una rilevante riduzione della capacità di costruzione navale della Germania.

Attualmente risultano ancora occupati 1 050 lavoratori alla costruzione delle navi n. 110 e n. 111. Per consentire una regolare conclusione dei lavori e per evitare tensioni sociali nella regione di Brema, che è già colpita pesantemente dalle misure di licenziamento a seguito del fallimento di Bremer Vulkan Verbund AG, è necessario che i lavori proseguano per alcuni mesi. Inoltre un'improvvisa interruzione dei lavori per le due navi avrebbe gravi conseguenze materiali e finanziarie per numerosi fornitori.

Anche la concessione del prestito per un importo complessivo di 100,25 milioni di DEM per Costa I è avvenuta in modo regolare. In assenza del prestito si sarebbe verificato un improvviso fallimento del cantiere, con relative conseguenze sugli occupati e sui fornitori, poiché non sarebbe stato possibile portare a termine la costruzione. Ciò avrebbe comportato l'annullamento del contratto da parte dell'armatore e l'obbligo per il Land Brema di rispondere per le fideiussioni già prestate.

Neppure la prevista vendita del bacino portuale coperto a Friedrich Lurssen Werft GmbH cambia nulla al fatto che viene effettuata una reale e definitiva riduzione della capacità. Il bacino portuale viene utilizzato effettivamente soltanto per costruzioni destinate alla marina militare e per battelli da diporto, attività che non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 90/684/CEE.

Poiché la chiusura di Bremer Vulkan Werft GmbH, in fallimento è una chiusura totale ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 90/684/CEE, non è più necessario distinguere esattamente, per quanto riguarda Costa I, gli aiuti alla produzione dagli aiuti per la chiusura collegati al contratto, poiché l'aiuto descritto al punto IV, per l'importo che supera il massimale di aiuti collegati al contratto, viene considerato un aiuto per la chiusura.

La posizione dello Stato membro, riferita al capitolo III, conforta la decisione della Commissione nei limiti in cui, secondo le spiegazioni fornite, l'aiuto può essere ammesso in caso di chiusura totale,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. I prestiti del Land Brema per 100,25 milioni di DEM, concessi a compensazione delle perdite per la nave da crociera Costa I vanno considerati aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato CE.
2. Le fideiussioni del Land Brema per 220 milioni di DEM e 40,7 milioni di DEM, nonché i contributi per 40,6 milioni di DEM vanno altresì considerati aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato CE.
3. L'aiuto di Stato indicato ai paragrafi 1 e 2 è autorizzato fino al massimale consentito come aiuto alla produzione collegato al contratto, ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 90/684/CEE; l'importo eccedente il massimale è autorizzato come aiuto per la chiusura, ai sensi dell'articolo 7 di detta direttiva.

Articolo 2

1. La fideiussione del Land Brema per 37,90 milioni di DEM e il contributo per 3,794 milioni di DEM per la nave portacontainer n. 110 costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato CE.
2. L'aiuto di Stato indicato al paragrafo 1 è autorizzato come aiuto per la chiusura ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 90/684/CEE.

Articolo 3

1. Le fideiussioni del Land Brema per 32,50 milioni di DEM e 31,60 milioni di DEM, il contributo per un importo di 3,794 milioni di DEM, nonché la compensazione delle perdite per 6,70 milioni di DEM, finanziata dal Land Brema per la costruzione della nave portacontainer n. 111, sono considerati aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato CE.
2. L'aiuto di Stato indicato al paragrafo 1 è autorizzato come aiuto per la chiusura ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 90/684/CEE.

Articolo 4

La Germania è tenuta ad adempiere al suo impegno di chiudere Bremer Vulkanwerft GmbH di Vegesack, in fallimento, immediatamente dopo il completamento della costruzione delle navi n. 110 e n. 111 e dei restanti lavori alla nave n. 108.

La Germania comunica alla Commissione la data esatta di chiusura. Ove essa non avvenga entro la fine di agosto 1997, la Commissione deve esserne informata, con l'indicazione dei motivi.

La Germania è tenuta a rispettare integralmente le condizioni previste dall'articolo 7 della direttiva 90/684/CEE.

Articolo 5

La Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 21 maggio 1997.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione