

**ARCHIVES HISTORIQUES
DE LA COMMISSION**

**COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"**

COM (77)517

Vol. 1977/0164

Historical Archives of the European Commission

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

COM(77) 517 def.

Bruxelles, 28 ottobre 1977.

Proposta di

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

concernente gli aiuti alla costruzione navale

(presentata dalla Commissione al Consiglio)

COM(77) 517 def.

1. Introduzione

1.1. Situazione del settore della costruzione navale

Negli ultimi anni, la situazione della costruzione navale si è notevolmente aggravata sul piano mondiale, in quanto le grandi eccedenze di capacità registrate dal settore del trasporto marittimo ha avuto come conseguenza una rapida riduzione dei nuovi ordini degli armatori e, quindi, una diminuzione considerevole dei portafogli ordini dei cantieri.

Ne deriva per i prossimi anni, sul piano mondiale, una notevole eccedenza di capacità, valutabile al 40% del potenziale produttivo del settore. In tali circostanze si accentua l'impatto della concorrenza di alcuni paesi terzi (Giappone, Corea, ecc.).

Di conseguenza, per numerosi cantieri della Comunità, che non possono fronteggiare tale concorrenza, risulta difficile poter conservare le loro attività. Ne deriva che in tali cantieri l'occupazione necessariamente dovrà segnare un livello inferiore rispetto a quello degli anni 1974 e 1975. Gli Stati membri si trovano pertanto nella necessità di adottare misure nazionali idonee a fronteggiare la crisi, che con ogni probabilità di protrarrà oltre l'anno 1980.

1.2. Possibilità di un'azione comunitaria

Le istanze comunitarie non possono restare indifferenti a questi sviluppi. In occasione dell'approvazione, da parte del Parlamento europeo, della risoluzione sull'industria navale nel mese di febbraio (1), la Commissione si è d'altronde impegnata ad agire rapidamente in questo campo. Inoltre, la discussione con gli Stati membri ha consentito di constatare che esiste la necessità di un'azione sul piano comunitario, ed ha messo in luce, una netta preferenza degli Stati membri per il proseguimento dell'azione concretizzata nelle

.../...

(1) Risoluzione del 10.2.1977
rif. 181 e/77 ASS 109umd

tre direttive precedenti, salvo peraltro l'adattamento di tale orientamento alle attuali circostanze, caratterizzate dalla crisi che investe il settore.

1.3. Orientamenti del progetto di direttiva

1.3.1. In passato, le direttive adottate in tempi successivi dal Consiglio per gli aiuti alla costruzione navale hanno avuto come obiettivo essenziale l'armonizzazione degli interventi in questo settore e la riduzione dell'intensità degli aiuti più pregiudizievoli per la concorrenza intracomunitaria, come gli aiuti alla produzione. Inoltre, le suddette direttive sono state progressivamente estese a forme di aiuti che inizialmente non erano contemplate. Così è avvenuto in particolare per la terza direttiva, che scadrà alla fine dell'anno 1977, contenente disposizioni per gli aiuti agli investimenti e gli aiuti di salvataggio delle imprese. La nuova direttiva segue questa stessa linea d'azione, con gli adattamenti resi necessari dalle circostanze particolarmente difficili sopra menzionate (punto 1.1.).

1.3.2. Continuando infatti l'orientamento delle direttive precedenti verso l'eliminazione degli aiuti alla produzione, il progetto di quarta direttiva esclude la concessione di tali aiuti in situazione normale. Tuttavia, per fronteggiare la crisi sono state previste disposizioni specifiche che autorizzano gli aiuti in questione, purché siano collegati alla ristrutturazione del settore e non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. Quest'ultima condizione significa che gli aiuti in oggetto possono essere tollerati soltanto a condizione di essere finalizzati all'allineamento dei prezzi dei cantieri comunitari su quelli dei paesi terzi, ed a condizione altresì che non comportino la soppressione di ordinativi che, in mancanza di tali aiuti, normalmente sarebbero stati indirizzati ad un altro cantiere comunitario.

1.3.3. In un altro settore, che riguarda determinati aiuti agli armatori collegati direttamente all'acquisto di navi, è previsto l'esercizio di un controllo a posteriori, per evitare che gli Stati membri si servano di questo strumento per incentivare in via esclusiva, gli ordinativi ai cantieri nazionali.

In effetti, ciò costituisce non soltanto una discriminazione a livello della costruzione, ma anche una violazione della libertà d'azione dell'armatore, vale a dire della sua facoltà di ordinare la costruzione della nave al cantiere che gli riserva le più favorevoli condizioni economiche.

1.4. Collocazione della direttiva nell'ottica di un'azione industriale

Il progetto di quarta direttiva è stato elaborato tenendo conto degli elementi di analisi del settore generalmente accessibili. Le conclusioni dei lavori effettuati nel quadro dell'OCSE, dalla Commissione e da rappresentanti di categoria concordano sui probabili orientamenti di fondo del settore nel periodo che arriva fino al 1980. Tali orientamenti sono stati brevemente descritti nel punto 1.1. Gli esperti nazionali hanno generalmente confermato questi elementi di fatto in sede di discussione del progetto di direttiva, effettuata in successive riunioni multilaterali.

Il progetto di direttiva tiene ampiamente conto dei problemi strutturali dell'industria della costruzione navale e non deve pertanto essere considerato un semplice quadro giuridico destinato a limitare la concessione degli aiuti a tale industria, perchè costituisce invece un elemento fondamentale di un approccio industriale per il settore in oggetto.

1.5. Approccio flessibile della direttiva

In sede di elaborazione della presente direttiva, è stato sottolineato lo stretto nesso che esiste fra le disposizioni previste in funzione anti-crisi e la loro durata effettiva. Misure consimili sono infatti giustificabili soltanto in caso di difficoltà gravi, ed è per questo motivo che la direttiva ne prevede la modificabilità, più particolarmente in caso di miglioramento delle condizioni in cui si trova il

.../...

settore. Questa eventualità potrebbe realizzarsi qualora le discussioni sul piano internazionale pervenissero ad un risultato concreto ovvero le condizioni prevalenti sul mercato subissero un miglioramento.

2. Elementi costitutivi della direttiva

2.1. Gli aiuti alla produzione e alla vendita (artt. 1 e 2)

La direttiva non prevede un'autorizzazione degli aiuti alla produzione in tempi normali. Questa evoluzione scaturisce dal carattere decrescente dei massimali, stabilito nelle direttive precedenti.

Le disposizioni sulle facilitazioni di credito alla vendita si riferiscono all'accordo dell'OCSE in materia.

E' opportuno rilevare che per la trasformazione di navi la soglia ammissibile può essere ridotta a 1.500 t di stazza lorda quando si tratti di allinearsi sulle condizioni offerte da un cantiere di un paese terzo.

2.2. Gli aiuti agli investimenti (art. 4)

Questo articolo prevede la notificazione preventiva dei progetti d'intervento a favore di investimenti che hanno per effetto l'incremento delle capacità di produzione. In tal modo, la Commissione può fare opposizione ai progetti contrari all'interesse comune .

D'altra parte, tutte le decisioni di concessione di aiuti a favore di investimenti d'importo superiore a 5 milioni di UCE devono essere oggetto di comunicazione semestrale alla Commissione. In tal modo, la Commissione sarà in grado di avere una veduta d'insieme degli investimenti che vengono effettuati nel settore.

2.3. Gli aiuti a carattere conservativo destinati al salvataggio di un'impresa (art. 5)

Questo articolo stabilisce che gli aiuti a favore del salvataggio di un'impresa di costruzione, riparazione o trasformazione di navi possono essere dichiarati compatibili con il Mercato comune a condizione che l'operazione porti

.../...

ad una soluzione accettabile nel più lungo periodo. Si tratta nella fattispecie di un intervento inteso a evitare improvvise chiusure di cantieri, che comportino conseguenze pregiudizievoli per i lavoratori.

2.4. Aiuti per fronteggiare la crisi (art. 6)

Si tratta di un articolo destinato a rendere possibile un'azione coordinata degli Stati membri di fronte alla crisi. In applicazione dell'articolo, gli aiuti alla produzione potranno essere dichiarati compatibili con il Mercato comune purché siano collegati alla realizzazione di obiettivi di ristrutturazione e non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.

Inoltre, l'articolo prevede l'elaborazione di un elenco dei regimi di aiuti considerati compatibili con il Mercato comune a norma dell'articolo stesso.

2.5. Clausole di non discriminazione (artt. 7 e 9)

Questi articoli prevedono che gli aiuti a favore degli armatori e le misure a favore della costruzione, trasformazione e riparazione di navi non possono avere natura discriminatoria nei confronti di prodotti provenienti dagli altri Stati membri.

Inoltre, l'articolo 8 prevede che gli Stati membri trasmettono periodicamente informazioni in merito alle decisioni di concessione di aiuti agli armatori.

2.6. Clausole di revisione (art. 10)

L'articolo precisa che la direttiva può essere modificata se la situazione registri uno sviluppo in senso favorevole o se le discussioni internazionali pervengano ad un risultato concreto. In tal modo la direttiva non si allontana dalla strategia seguita nei confronti dei nostri partner nell'ambito dell'OCSE, allorché è stato convenuto di adattare le misure da prendere alle circostanze reali della crisi.

.../...

2.7. Durata della direttiva

Si tratta di una direttiva che contiene disposizioni intese in particolare a fronteggiare la crisi : è opportuno pertanto che la durata della direttiva stessa non superi i tre anni. Infatti, occorre riesaminare la situazione alla fine del triennio, per determinare se le misure disposte sono ancora necessarie o se eventualmente non siano sufficienti.

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

concernente gli aiuti alla costruzione navale

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITA' EUROPEE,

1. visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 92, paragrafo 3, lettera d) e l'articolo 113,
2. vista la proposta della Commissione,
3. visto il parere dell'assemblea,
4. visto il parere del Comitato economico e sociale,
5. considerando che la situazione della costruzione navale è andata notevolmente aggravandosi negli ultimi anni e che i cantieri della Comunità, in una situazione di generale flessione della domanda, devono inoltre affrontare sul mercato mondiale depresso una concorrenza vivace a livello dei prezzi; che ne deriva una riduzione considerevole dei portafogli di commesse dei cantieri, che ha l'effetto di aggravare i problemi strutturali del settore e potrà anche pregiudicarne la sopravvivenza;
6. considerando che un'industria delle costruzioni navali sana e competitiva è indispensabile alla Comunità; che essa contribuisce al suo sviluppo economico e sociale in quanto rappresenta un importante mercato per un complesso di settori, compresi quelli a tecnologia avanzata; che essa contribuisce altresì alla salvaguardia dell'occupazione in numerose regioni della Comunità; che tali considerazioni sono valide anche per il settore della trasformazione e riparazione di navi;

.../...

7. considerando che in una situazione normale del settore il mantenimento degli aiuti al funzionamento non si giustifica perché tali aiuti hanno unicamente un effetto conservativo e non sono idonei ad accrescere in modo significativo e durevole il livello di competitività mondiale della costruzione navale comunitaria; che aiuti di questo tipo possono tuttavia essere ammessi nel presente periodo di crisi sotto forma di misure che siano nel contempo transitorie - per consentire all'industria di affrontare le nuove condizioni del mercato - e degressive per incentivare l'adattamento dell'industria in oggetto alle suddette condizioni; che gli aiuti in questione devono poter essere applicati con una flessibilità sufficiente per permettere ai cantieri comunitari di affrontare determinate situazioni particolari del mercato e che essi possono essere completati, nell'ipotesi di un aggravamento della crisi; che gli aiuti in oggetto devono essere assoggettati ad un controllo che da un lato consenta di evitare le disposizioni di concorrenza intracomunitaria contrarie all'interesse comune e dall'altro di stabilire il legame con la ristrutturazione del settore;

8. considerando che per fronteggiare le attuali difficoltà che il settore deve affrontare, i paesi membri dell'OCSE hanno approvato una serie di orientamenti generali specificando che per rimediare allo squilibrio strutturale dell'industria navale tutti i paesi costruttori devono intraprendere un'azione diretta a far sì che l'inevitabile riduzione della capacità di costruzione navale nel mondo possa realizzarsi con equità e in modo da causare il minimo di danni; che la Comunità intende proseguire i suoi sforzi in ordine all'applicazione dei suddetti orientamenti, per ottenere una più giusta ripartizione degli oneri della crisi sia sul piano interno - mediante la definizione di un approccio settoriale a livello della Comunità - sia sul piano internazionale, in particolare nel quadro dell'OCSE;

°
° . °

9. considerando che la direttiva 75/432/CEE relativa agli aiuti alla costruzione navale era intesa in particolare a correggere le distorsioni di concorrenza sul mercato internazionale ed ha contribuito sia a ridurre gli aiuti diretti alla costruzione navale sia ad armonizzarli all'interno della Comunità; che tale direttiva viene a scadenza il 31 dicembre 1977;

.../...

10. considerando che anche in questa difficile situazione del settore le distorsioni di concorrenza esistenti sul mercato internazionale sono state attenuate in virtù dei successivi accordi conclusi dai principali paesi costruttori nell'ambito dell'OCSE per armonizzare le condizioni di credito alle esportazioni di navi, che, nel quadro dello stesso organismo i principali paesi costruttori hanno concluso un accordo generale per la progressiva riduzione delle misure specifiche di aiuto che falsano la concorrenza nell'industria della costruzione navale ;
11. considerando che le strutture produttive devono essere adattate alle nuove condizioni del mercato in modo che da un lato le imprese del settore possano essere in grado di seguire normalmente l'evoluzione economica generale e di fronteggiare la concorrenza mondiale senza il sostegno di interventi dei pubblici poteri, e che d'altro lato lo sforzo d'investimento a livello settoriale sia compatibile con l'equilibrio mondiale della domanda e dell'offerta ; che, all'atto della valutazione degli aiuti di cui alla presente direttiva, la Commissione dovrà tener conto anche degli obiettivi comuni per il risanamento del settore a livello comunitario, una volta avvenuta la definizione di tali obiettivi ;
12. considerando inoltre che un'azione efficace in questo settore richiede una soluzione globale per tutti gli aiuti e gli interventi che incidono direttamente o indirettamente sulle condizioni di concorrenza e di scambio presenti sul mercato della costruzione, trasformazione e riparazione di navi ;
13. considerando che, in tali condizioni, è opportuno limitare gli aiuti e gli interventi di salvataggio, destinati a costituire una soluzione di temporanea conservazione di imprese di costruzione, trasformazione e riparazione di navi, a quegli aiuti che sono necessari per evitare i problemi sociali più urgenti ;
14. considerando che eventuali misure a favore degli armatori nazionali possono produrre conseguenze dannose sulla situazione competitiva di altri cantieri e sulla struttura della flotta degli Stati membri ; che tali misure non dovranno in alcun caso essere discriminatorie nei confronti di determinati cantieri della Comunità ;
15. considerando che per rimediare ad una certa mancanza di interpenetrazione del mercato comunitario occorre che gli armatori della CEE indirizzino per quanto possibile i loro bandi di gara anche ai cantieri degli altri Stati membri ;

.../...

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Ai fini dell'applicazione della presente direttiva i termini sottoelencati avranno il significato rispettivamente precisato in appresso:

- a) "costruzione" significa costruzione nella Comunità delle seguenti navi a scafo metallico:
- navi mercantili per il trasporto di passeggeri e/o merci, di stazza lorda non inferiore a 150 t;
 - pescherecci di stazza lorda non inferiore a 150 t;
 - draghe o navi per lavori in mare di stazza lorda non inferiore a 150 t;
 - rimorchiatori di potenza non inferiore a 500 cavalli;
- b) "trasformazione" significa la trasformazione di navi a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 5.000 t, fatta salva l'eccezione di cui all'articolo 2, purché i lavori eseguiti comportino una modifica radicale del piano di carico dello scafo, o del sistema di propulsione;
- c) "riparazione" significa la riparazione dei bastimenti elencati alla lettera a);
- d) "vendita" significa la vendita dei bastimenti elencati alla lettera a) ad armatori nazionali di altri paesi della Comunità o situati nei paesi terzi.

Articolo 2

Possono essere considerati compatibili con il Mercato comune, purché rispettino le disposizioni previste nella risoluzione del Consiglio dell'OCSE del 18 luglio 1974 o negli accordi che eventualmente sostituiranno tale risoluzione, gli aiuti e gli interventi sotto forma di facilitazioni di credito:

- a favore di qualsiasi vendita o trasformazione di navi;
- a favore della trasformazione di navi di stazza lorda non inferiore alle 1.500 t, purché si tratti di un allineamento sulle condizioni offerte da un costruttore di un paese non firmatario della risoluzione dell'OCSE del 18 luglio 1974.

.../...

Articolo 3

Malgrado le disposizioni particolari della presente direttiva, le disposizioni generali degli articoli 92 e 93 del trattato CEE si applicano integralmente al settore della costruzione, trasformazione e riparazione di navi.

Articolo 4

Aiuti agli investimenti

Quando uno Stato membro intende concedere - in base ad un regime di aiuti, a qualunque titolo - un aiuto a favore di investimenti che avranno per effetto l'aumento della capacità di produzione del cantiere, esso notifica il progetto alla Commissione in conformità delle disposizioni dell'articolo 93, paragrafo 3, del trattato. I progetti di investimenti non possono essere messi in esecuzione senza il preventivo accordo della Commissione.

Nel valutare i progetti di cui sopra la Commissione tiene conto in particolare di ogni compensazione dell'aumento di capacità mediante riduzioni di capacità in altri cantieri dello stesso Stato membro, nonché del contesto regionale in cui si situa l'investimento.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione le loro decisioni di concedere aiuti ad investimenti nei cantieri di costruzione, trasformazione o riparazione di navi qualora l'importo di tali investimenti superi 5 milioni di UC. La comunicazione si effettua ogni anno, sotto forma di una tabella redatta secondo il modello riportato nell'allegato I, alla data del 1° marzo per le decisioni adottate nel secondo semestre dell'anno civile precedente, e alla data del 1° settembre per le decisioni adottate nel primo semestre dell'anno civile in corso.

Articolo 5

Aiuti a carattere conservativo a favore di un'impresa

Gli aiuti e gli interventi a carattere conservativo destinati a costituire una soluzione temporanea per salvare un'impresa di costruzione, trasformazione o riparazione di navi, in attesa di una soluzione definitiva dei problemi che tale impresa deve affrontare, possono essere considerati compatibili con il Mercato comune, ai sensi della presente direttiva, purché

risultino giustificati dall'urgenza dei problemi sociali. I progetti di questi aiuti devono essere comunicati in via preventiva e in ogni singolo caso alla Commissione, in applicazione dell'articolo 93, paragrafo 3 del trattato. Gli aiuti non possono essere messi in esecuzione senza il preventivo accordo della Commissione.

Articolo 6

Aiuti per fronteggiare la crisi

1. Gli aiuti e gli interventi alla produzione possono essere considerati compatibili con il Mercato comune ai sensi della presente direttiva quando siano concessi per rimediare ad una crisi grave che conduca ad una riduzione importante del portafoglio ordini in uno Stato membro e successivamente ad una diminuzione della produzione. Gli aiuti di questo tipo devono essere decrescenti; la loro concessione deve essere legata alla realizzazione di obiettivi di ristrutturazione del settore, intesi a rendere l'industria competitiva e capace di funzionare senza necessità di interventi.
2. I progetti di interventi singoli a titolo delle misure contemplate nel precedente paragrafo 1 dovranno essere notificati in via preventiva alla Commissione allorché siano confrontati all'offerta di un cantiere di un altro Stato membro. Detti progetti non possono essere messi in esecuzione senza il preventivo accordo della Commissione, che verificherà che essi non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.
3. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione, da un lato una tabella riservata ad esclusivo uso di quest'ultima, redatta sul modello riportato nell'allegato II, in cui figurano le decisioni di concessione degli aiuti e le decisioni di interventi di cui al paragrafo 1, nonché la stima dei loro effetti, e d'altro lato una relazione sulla realizzazione degli obiettivi di ristrutturazione.

La comunicazione si effettua ogni anno il 1° marzo per le decisioni adottate nel secondo semestre dell'anno civile precedente, e il 1° settembre per le decisioni adottate nel primo semestre dell'anno civile in corso.

.../...

La Commissione verificherà, sulla base di tali relazioni, se gli sforzi intesi alla realizzazione degli obiettivi di ristrutturazione di cui al paragrafo 1 del presente articolo contribuiscono effettivamente all'adattamento del settore alle nuove condizioni del mercato mondiale della costruzione navale.

La Commissione redige periodicamente una relazione generale che deve consentire una discussione con gli esperti nazionali.

4. Gli interventi in forma di garanzia di prezzi possono essere considerati compatibili con il Mercato comune ai sensi della presente direttiva purché siano rispettate le condizioni menzionate nel precedente paragrafo 1.
5. Gli aiuti e gli interventi di cui all'elenco contenuto nell'allegato III sono considerati compatibili con il Mercato comune in applicazione dei paragrafi 1 e 4 del presente articolo.

La Commissione modificherà l'elenco dell'allegato III in funzione delle decisioni che essa adotterà relativamente ai progetti di aiuti o ai regimi esistenti.

Articolo 7

Gli aiuti all'acquisto di navi, concessi agli armatori di uno Stato membro, non possono essere discriminatori nei confronti dei cantieri della costruzione navale negli altri Stati membri.

Gli aiuti suddetti che vengono concessi su base selettiva saranno oggetto di una relazione semestrale degli Stati membri, alla data del 1° marzo per le decisioni di concessione di aiuti adottate nel secondo semestre dell'anno civile precedente e alla data del 1° settembre per le decisioni adottate nel primo semestre dell'anno civile in corso. La comunicazione si effettua utilizzando una tabella redatta in base al modello riportato nell'allegato 4. In base agli elementi che le vengono comunicati, la Commissione redige periodicamente una relazione che riproduce in forma globale le informazioni individuali.

Tali relazioni saranno oggetto di discussioni con gli Stati membri allo scopo di verificare che l'applicazione di questi aiuti non produca discriminazioni a livello della costruzione navale. Le presenti disposizioni non pregiudicano le eventuali regolamentazioni future che la Comunità possa adottare in materia di aiuti agli armamenti.

Articolo 8

Nella valutazione degli aiuti nazionali di cui alla presente direttiva, la Commissione terrà conto del comune interesse concretizzato anche per mezzo di obiettivi comuni, per il risanamento del settore a livello comunitario, una volta che tali obiettivi saranno stati definiti dal Consiglio su proposta della Commissione.

Articolo 9

Gli Stati membri si astengono da qualsiasi intervento che non sia previsto dagli articoli 2-7 o diverso da quelli considerati compatibili con il Mercato comune ai sensi degli articoli 92 e 93 del trattato, che favorisca all'interno del territorio nazionale la costruzione, trasformazione e riparazione delle navi definite nell'articolo 1, nonché la fabbricazione di prodotti in esse incorporati.

Articolo 10

All'occorrenza, il Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata su proposta della Commissione, apporterà al momento opportuno le necessarie modifiche alla presente direttiva.

Le modifiche possono derivare tanto da un miglioramento della situazione della domanda quanto da una favorevole evoluzione dei contatti internazionali.

Articolo 11

La presente direttiva è applicabile fino al 31 dicembre 1980.

Articolo 12

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Tabella degli aiuti a favore degli investimenti ai sensi dell'articolo 4

Descrizione dell'investimento	Oggetto dell'investimento (1)	Importo dell'investimento	Tipo di incentivo	Equivalentente-sovvenzione in % dell'importo dell'investimento

(1) Inserimento eventuale in un programma di sviluppo settoriale o regionale

Informazioni che gli Stati membri devono comunicare in merito agli aiuti ed interventi di cui all'articolo 6, paragrafo 1

Numero d'ordine	Tipo di nave	Stazza lorda in tonnellate	Incidenze finanziarie in % del prezzo contrattuale (1)

(1) L'equivalente-sovvenzione viene calcolato mediante un tasso di attualizzazione dell'8%. Quando i pagamenti sono frazionati, i corrispondenti equivalenti-sovvenzione vengono indicati nella tabella relativa al periodo in cui tali pagamenti sono stati effettuati.

Elenco degli aiuti considerati compatibili con il Mercato comune
in applicazione dell'articolo 6, paragrafo 1

1. Regime di aiuti a favore della costruzione navale, notificato alla Commissione il 22 marzo 1977, in merito al quale la Commissione ha inviato al governo olandese una lettera in data 1° luglio 1977 nella quale dichiara di non aver riserve da formulare nei confronti del regime in oggetto.

2. Regime di aiuti a favore della costruzione navale, notificato alla Commissione il 18 febbraio 1977, in merito al quale la Commissione ha inviato al governo britannico una lettera in data 1° luglio 1977 nella quale dichiara di non aver riserve da formulare nei confronti del regime in oggetto.

Allegato IV

Informazioni che gli Stati membri devono comunicare in merito
agli aiuti agli armatori in conformità dell'articolo 7

Numero d'ordine	Tipo di nave	Stazza lorda in tonnellate	Modalità dell'aiuto	Incidenze finanziarie in % del prezzo contrattuale	Paese di costruzione