

II

(Atti preparatori)

COMMISSIONE

Proposta di direttiva del Consiglio concernente gli aiuti alla costruzione navale

COM(90) 248 def.

(Presentata dalla Commissione il 20 luglio 1990)

(90/C 223/04)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 92, paragrafo 3, lettera d) e l'articolo 113,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

considerando che la direttiva 87/167/CEE del Consiglio, del 26 gennaio 1987, concernente gli aiuti alla costruzione navale ⁽¹⁾, giunge a scadenza il 31 dicembre 1990;

considerando che la politica di aiuti definita in detta direttiva ha consentito in linea di massima di conseguire gli obiettivi cui era diretta;

considerando che, nonostante gli importanti miglioramenti intervenuti nel mercato mondiale della costruzione navale a partire dal 1989, non è ancora stato raggiunto un equilibrio soddisfacente tra domanda e offerta e che i miglioramenti registrati nei prezzi sono ancora insufficienti, globalmente, per ristabilire normali condizioni di mercato nel settore, in modo che i prezzi coprano integralmente i costi di produzione, ivi compresa una ragionevole remunerazione dei capitali investiti;

considerando tuttavia che, secondo le previsioni delle associazioni dei costruttori navali e di rinomati analisti del mercato internazionale, dovrebbe proseguire nei prossimi anni su scala mondiale la tendenza positiva verso una normalizzazione del mercato;

considerando che, parallelamente a questo miglioramento del mercato, vengono promosse nel quadro dell'OCSE iniziative internazionali per raggiungere un accordo multilaterale tra le più importanti nazioni del mondo dedite alla cantieristica, in vista di una rapida eliminazione di tutte le misure consistenti in aiuti di Stato, diretti e indiretti, alla costruzione navale, alla trasformazione e alla riparazione di navi, nonché di tutti gli altri ostacoli che si frappongono al ripristino di condizioni di concorrenza normali e imparziali nel settore;

considerando che per la Comunità è indispensabile un'industria cantieristica competitiva; che essa contribuisce al suo sviluppo economico e sociale in quanto rappresenta un importante mercato per un complesso di settori economici, compresi quelli a tecnologia avanzata, e contribuisce altresì a mantenere il livello dell'occupazione in varie regioni della Comunità, in particolare in alcune regioni già colpite da un alto tasso di disoccupazione; che tali considerazioni sono valide anche per il settore della trasformazione e della riparazione navale;

considerando che non è ancora possibile eliminare completamente gli aiuti al settore in relazione all'attuale situazione di mercato e alla necessità di incoraggiare la ristrutturazione in numerosi cantieri; che dovrebbe essere seguita una politica di aiuti rigorosa e selettiva per sostenere l'attuale tendenza a produrre navi tecnologicamente avanzate e per garantire condizioni imparziali e uniformi di concorrenza intracomunitaria; che tale politica costituisce l'approccio più opportuno per garantire il mantenimento di un sufficiente livello di attività nei cantieri navali europei e pertanto la sopravvivenza di un'industria navale europea efficiente e competitiva;

considerando che la politica fondamentale di aiuti definita dalla vigente direttiva 87/167/CEE del Consiglio, che intende differenziare, da un lato, gli aiuti alla produzione limitati da un massimale comune e, dall'altro, gli aiuti alla ristrutturazione destinati a sostenere l'evoluzione strutturale che è auspicabile portare avanti, rimane lo strumento più adeguato per garantire la competitività a lungo termine dell'industria;

considerando che, malgrado la proposta di equiparare la trasformazione alla costruzione navale, non dovrebbero essere consentiti aiuti a favore della riparazione navale a

⁽¹⁾ GU n. L 69 del 12. 3. 1987, pag. 55.

causa della perdurante sovraccapacità del settore, fatti salvi gli aiuti agli investimenti, gli aiuti per chiusure e gli aiuti alla ricerca e allo sviluppo;

considerando che, per motivi di trasparenza e di equità, l'attuale politica di aiuti deve continuare a comprendere anche l'aiuto indiretto alla costruzione navale prestato attraverso aiuti agli investimenti erogati agli armatori per la costruzione e la trasformazione di navi;

considerando che il livello ridotto di aiuti ammessi per le piccole navi specializzate, per le quali la concorrenza è soprattutto intraeuropea, dovrebbe, sulla base dell'esperienza, potersi applicare alla parte più ampia possibile di questo mercato;

considerando che la presente direttiva persegue l'obiettivo essenziale di una maggiore efficienza; che, di conseguenza, risulta fondamentale il principio della progressiva riduzione degli aiuti che deve pertanto essere pienamente rispettato;

considerando che è di vitale importanza per il ripristino di una sana industria cantieristica nel lungo periodo che la Comunità, unitamente ai più importanti paesi costruttori, garantisca effettivamente che le riduzioni strutturali di capacità ottenute all'interno del suo territorio con l'applicazione della politica di aiuti restino irreversibili sino al momento in cui non sia stato raggiunto un adeguato equilibrio tra domanda e offerta;

considerando che il periodo transitorio concesso alla Spagna e al Portogallo giunge a scadenza il 31 dicembre 1990;

considerando che l'efficacia e la fiducia nell'attuale politica di aiuti possono essere ottenute esclusivamente attraverso un tempestivo e rigoroso controllo esercitato dalla Commissione sull'attuazione dei regimi di aiuto da parte degli Stati membri; che occorre pertanto garantire che gli Stati membri ottemperino all'obbligo di presentare relazioni, sul quale è basato tale sistema di controllo, disponendo la sospensione dei pagamenti di tutti gli aiuti già approvati finché non siano pervenute alla Commissione tutte le relazioni richieste; che tale possibilità di sospensione deve valere anche in caso di mancata trasmissione delle relazioni riguardanti i regimi di aiuto già autorizzati,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Ai fini della presente direttiva si intende per:

a) «costruzione navale»:

la costruzione nella Comunità delle seguenti navi a scafo metallico:

- navi mercantili per il trasporto di passeggeri e/o di merci, di almeno 100 tsl,
- pescherecci di almeno 100 tsl,
- draghe o altre navi per lavori in mare, escluse le piattaforme di trivellazione, di almeno 100 tsl,
- rimorchiatori con una potenza non inferiore a 365 kW;

b) «trasformazione navale»:

la trasformazione, effettuata nella Comunità, delle navi a scafo metallico definite alla lettera a), di almeno 1 000 tsl, purché i lavori eseguiti comportino una modifica radicale del piano di carico, dello scafo, del sistema di propulsione o delle strutture destinate ad ospitare i passeggeri;

c) «riparazione navale»:

la riparazione delle navi di cui alla lettera a);

d) «aiuti»:

gli aiuti di Stato di cui agli articoli 92 e 93 del trattato; tale nozione comprende non solo gli aiuti concessi dallo Stato stesso, ma anche quelli accordati dagli enti pubblici regionali o locali, nonché gli elementi di aiuto eventualmente contenuti nelle misure di finanziamento messe in atto dagli Stati membri a favore delle imprese di costruzione e riparazione navale da essi controllate direttamente o indirettamente e che non rientrano nel capitale di rischio messo a disposizione di una società secondo la normale prassi in un'economia di mercato.

Questi aiuti possono essere considerati compatibili con il mercato comune a condizione che soddisfino le disposizioni derogatorie previste dalla presente direttiva;

e) «valore contrattuale al netto dell'aiuto»:

il prezzo previsto nel contratto, con l'aggiunta degli aiuti concessi direttamente al cantiere navale.

Articolo 2

Gli aiuti ai sensi della presente direttiva non possono essere subordinati a condizioni discriminatorie nei confronti dei prodotti originari degli altri Stati membri.

Articolo 3

Aiuti agli armatori

1. Tutte le forme di aiuto agli armatori o a terzi, disponibili in quanto aiuti per la costruzione o la trasformazione di navi, sono soggette alle norme di notifica previste all'articolo 9.

Questi aiuti comprendono le agevolazioni di credito, le garanzie e i vantaggi fiscali concessi agli armatori o a terzi ai fini di cui al primo comma.

2. L'equivalente sovvenzione di tali aiuti è soggetta pienamente alle norme di cui all'articolo 4 e alle procedure di sorveglianza di cui all'articolo 10 quando gli aiuti stessi sono effettivamente utilizzati per la costruzione o la trasformazione di navi nei cantieri della Comunità.

3. Gli aiuti concessi da uno Stato membro agli armatori nazionali o a terzi nello stesso Stato per la costruzione o per la trasformazione di navi non devono provocare distorsioni di concorrenza tra i cantieri nazionali e i cantieri degli altri Stati membri nell'attribuzione delle commesse.

4. Il presente articolo non pregiudica in alcun modo le future normative comunitarie in materia di aiuti agli armatori.

CAPO II

AIUTI AL FUNZIONAMENTO

Articolo 4

Aiuti alla produzione connessi al contratto

1. Gli aiuti alla produzione a favore della costruzione e della trasformazione di navi possono essere considerati compatibili con il mercato comune a condizione che l'importo totale dell'aiuto accordato ad un singolo contratto non superi, in equivalente sovvenzione, un massimale comune espresso in percentuale del valore contrattuale al netto dell'aiuto, in seguito denominato «massimale».

2. La Commissione fissa il massimale sulla base della differenza esistente tra i costi dei cantieri più competitivi della Comunità e i prezzi praticati dai loro principali concorrenti internazionali, con particolare riguardo per i comparti di mercato nei quali i cantieri della Comunità restano relativamente più competitivi.

I criteri definiti nel primo comma di questo paragrafo per la determinazione del massimale non ostano ad eventuali modifiche necessarie per l'adempimento degli obblighi internazionali contratti dalla Comunità.

Tuttavia, la Commissione si adopera in modo particolare affinché venga mantenuto al livello più basso possibile l'aiuto alla costruzione di piccole navi specializzate, in particolare di piccole navi con un prezzo contrattuale inferiore a 10 milioni di ecu, che costituiscono un segmento di mercato normalmente rifornito da piccoli cantieri e per il quale la concorrenza è soprattutto intraeuropea, tenendo nondimeno conto della situazione particolare in Grecia.

3. Il massimale viene ridotto progressivamente. A tal fine è riesaminato ogni dodici mesi o a intervalli più brevi, se richiesto da circostanze eccezionali. Nel riesaminare il massimale la Commissione vigila affinché non si producano, in misura contraria agli interessi comunitari, concentrazioni eccessive dell'attività di costruzione navale in specifici comparti di mercato.

Il massimale di aiuto applicabile al contratto è costituito dal massimale urgente alla data della firma del contratto definitivo. Questa regola non si applica tuttavia alle navi consegnate dopo più di tre anni dalla data della firma del contratto definitivo. In tal caso il massimale applicabile al contratto è quello in vigore tre anni prima della consegna della nave.

4. Il massimale si applica non solo ad ogni forma di aiuti alla produzione, — accordati direttamente ai cantieri in base a regimi di aiuti settoriali, generali o regionali — ma anche agli aiuti di cui all'articolo 3, paragrafo 2.

5. Il cumulo degli aiuti concessi nell'ambito dei vari regimi non deve comunque superare il massimale stabilito a norma del paragrafo 2. La concessione di singoli aiuti non deve essere preventivamente notificata alla Commissione né da questa autorizzata.

Tuttavia, quando vi sia concorrenza tra cantieri di differenti Stati membri per un determinato contratto, la Commissione richiede, su domanda di uno Stato membro, la notifica preventiva dei progetti di aiuto in questione. In tal caso la Commissione si pronuncia entro trenta giorni a decorrere dalla notifica; tali progetti di aiuto non possono essere eseguiti senza l'autorizzazione della Commissione. Con la sua decisione, la Commissione accerta che l'aiuto previsto non condizioni gli scambi in misura contraria all'interesse comune.

6. Gli aiuti sotto forma di agevolazioni di credito per la costruzione o la trasformazione di navi, conformi alla risoluzione del Consiglio dell'OCSE del 3 agosto 1981 (accordo sui crediti all'esportazione di navi) o ad eventuali accordi sostitutivi, non rientrano nel massimale. Tali

aiuti possono essere considerati compatibili con il mercato comune, purché rispettino la suddetta risoluzione o gli eventuali accordi sostitutivi.

7. Gli aiuti connessi alla costruzione e alla trasformazione di navi, accordati come aiuti allo sviluppo ai paesi in via di sviluppo, non sono soggetti al massimale. Essi possono essere considerati compatibili con il mercato comune purché soddisfino le condizioni all'uopo stabilite dal gruppo di lavoro n. 6 dell'OCSE nell'accordo concernente l'interpretazione degli articoli 6, 7 e 8 dell'accordo di cui al paragrafo 6 del presente articolo, nonché le aggiunte o rettifiche di tale accordo.

Alla Commissione deve essere previamente notificato ogni singolo progetto di aiuto. La Commissione verifica la specifica finalità di «sviluppo» contenuta nell'aiuto prospettato e si assicura che l'aiuto rientri nel campo di applicazione dell'accordo di cui al primo comma.

Articolo 5

Altri aiuti al funzionamento

1. Gli aiuti destinati a facilitare il mantenimento in attività di una società di costruzione o trasformazione navale, compresi quelli destinati a ripianare le perdite, gli aiuti di salvataggio e tutti gli altri tipi di aiuti al funzionamento che non sostengano direttamente le misure di ristrutturazione specifiche di cui al capo III possono essere considerati compatibili con il mercato comune purché, insieme agli aiuti alla produzione concessi direttamente per singoli contratti di costruzione e trasformazione navale a norma dell'articolo 4, paragrafo 4, non superino il massimale espresso in percentuale del fatturato annuo del beneficiario dell'aiuto nel settore della costruzione e della trasformazione navale.

2. Gli Stati membri sono tenuti a provare in che misura il fatturato o le perdite del beneficiario dell'aiuto provengano, da un lato, dalle sue attività nel settore della costruzione e della trasformazione di navi e, dall'altro, da altre sue eventuali attività e, se l'aiuto è in parte destinato a coprire le spese o compensare le perdite inerenti alle misure di ristrutturazione di cui al capo III, ad indicare e specificare tali misure.

CAPO III

AIUTI ALLA RISTRUTTURAZIONE

Articolo 6

Aiuti agli investimenti

1. Gli aiuti agli investimenti, generali o specifici, non possono essere accordati per la creazione di nuovi cantieri o per investimenti in cantieri esistenti, qualora rischino di aumentare la capacità di produzione nel settore navale degli Stati membri.

Siffatti aiuti non possono essere concessi ai cantieri di riparazione, a meno che non siano legati ad un piano di ristrutturazione risultante da una riduzione della capacità globale di riparazione navale dello Stato membro interessato. In questo contesto, la Commissione può prendere in considerazione riduzioni di capacità effettuate negli anni immediatamente precedenti.

2. Il paragrafo 1 non si applica né all'apertura di un nuovo cantiere in uno Stato membro che altrimenti non avrebbe alcun impianto di costruzione navale, né agli investimenti nell'unico cantiere di uno Stato membro, purché l'impatto del cantiere in oggetto sul mercato comunitario sia minimo.

3. A norma del paragrafo 1, gli aiuti agli investimenti possono essere considerati compatibili con il mercato comune purché:

- il loro importo e la loro intensità siano giustificati dall'entità degli sforzi di ristrutturazione necessari;
- si limitino a coprire le spese direttamente connesse con gli investimenti.

4. Nell'esame degli aiuti di cui ai paragrafi 1 e 3 la Commissione tiene conto dell'entità del contributo del programma di investimenti in questione ad obiettivi comunitari del settore, quali l'innovazione, la specializzazione, le condizioni di lavoro, la salute, la sicurezza e l'ambiente.

Articolo 7

Aiuti per chiusure

1. Gli aiuti destinati a coprire i normali costi di chiusure parziali o totali di cantieri di costruzione o 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 di costruzione e riparazione navale che sono stati chiusi lo rimarranno per un periodo non inferiore a cinque anni.

Durante tale periodo di cinque anni il cantiere che sia stato chiuso non potrà essere adibito ad attività dirette al ripristino della costruzione navale allo scadere del quinquennio.

Qualora, dopo un periodo di cinque anni, uno Stato membro desideri riaprire un cantiere di costruzione o riparazione navale precedentemente chiuso, deve ottenere l'approvazione preventiva della Commissione.

La decisione della Commissione è adottata tenendo conto sia dell'equilibrio mondiale esistente in quel momento tra domanda e offerta sia di eventuali aiuti concessi per la riapertura delle installazioni.

2. I costi che possono beneficiare di tali aiuti sono in particolare:

- le indennità versate ai lavoratori licenziati o prepensionati;
- le spese relative ai servizi di consulenza per lavoratori licenziati o prepensionati, inclusi i versamenti effettuati dai cantieri per la creazione di piccole imprese;
- le indennità corrisposte ai lavoratori per la riqualificazione professionale;
- le spese sostenute per riconvertire i cantieri, i fabbricati, le installazioni e le infrastrutture verso usi diversi da quelli specificati nell'articolo 1, lettere a), b) e c);
- in caso di chiusura totale di un cantiere, il valore contabile residuo delle installazioni (senza tener conto della parte delle rivalutazioni posteriori al 1° gennaio 1982 che superi il tasso d'inflazione nazionale).

3. L'importo e l'intensità degli aiuti devono essere giustificati dall'entità degli sforzi di ristrutturazione necessari, fermo restando che si deve tener conto dei problemi strutturali della regione interessata e, in caso di riconversione verso altre attività industriali, della legislazione comunitaria e delle norme comunitarie relative al nuovo settore interessato.

Articolo 8

Aiuti alla ricerca e allo sviluppo

1. Gli aiuti destinati a coprire le spese sostenute dalle imprese di costruzione e riparazione navale per progetti di ricerca e sviluppo possono essere considerati compatibili con il mercato comune.

2. Ai fini della presente direttiva, i costi ammissibili sono quelli direttamente connessi con la ricerca fondamentale, la ricerca industriale di base, la ricerca applicata e lo sviluppo, definiti dalla Commissione nell'allegato I della disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla ricerca/sviluppo⁽¹⁾, esclusi quelli connessi con le applicazioni industriali e lo sfruttamento commerciale dei risultati.

CAPO IV

PROCEDURA DI CONTROLLO

Articolo 9

1. Gli aiuti alle imprese di costruzione, trasformazione e riparazione navali contemplati dalla presente direttiva, oltre che agli articoli 92 e 93 del trattato, sono soggetti alle norme speciali di notifica di cui al paragrafo 2.

2. Gli Stati membri notificano preventivamente alla Commissione e non mettono in atto senza la sua autorizzazione:

- a) i regimi di aiuti nuovi o già esistenti e le modifiche ai regimi di aiuti esistenti contemplati dalla presente direttiva;
- b) le decisioni di applicare alle imprese di cui alla presente direttiva un regime di aiuti con finalità generale o regionale;
- c) i casi individuali di applicazione dei regimi di aiuti di cui all'articolo 4, paragrafo 5, secondo comma, e i casi in cui la Commissione abbia espressamente previsto una notificazione individuale al momento dell'autorizzazione del regime di aiuto in questione.

Articolo 10

1. Per consentire alla Commissione di vigilare sull'applicazione delle norme in materia di aiuti di cui ai capi II e III, gli Stati membri devono trasmetterle a suo uso esclusivo:

- relazioni su ogni contratto di costruzione o trasformazione navale al momento dell'ordinativo e a lavori ultimati, con tutti i particolari relativi al contributo finanziario accordato a favore del contratto, presentate conformemente al modulo n. 1 figurante in allegato;
- relazioni semestrali — da presentare il 1° ottobre e il 1° aprile per i semestri precedenti — sugli aiuti concessi agli armatori, presentate conformemente al modulo n. 2 figurante in allegato;
- relazioni annuali contenenti i particolari dei risultati annuali di ogni cantiere nazionale che ha beneficiato di un aiuto e del totale del contributo finanziario accordato, presentate conformemente al modulo n. 3 figurante in allegato;
- relazioni annuali sul conseguimento degli obiettivi di ristrutturazione da parte delle imprese che hanno fruito di aiuti a norma degli articoli 6 e 7, presentate conformemente al modulo n. 4 figurante in allegato.

⁽¹⁾ GU n. C 83 dell'11. 4. 1986, pag. 2.

2. Sulla scorta delle informazioni comunicate a norma dell'articolo 9 e del paragrafo 1 del presente articolo, la Commissione redige annualmente una relazione generale che serve come base di discussione con gli esperti nazionali. Tale relazione indica, in particolare, il livello degli aiuti connessi al contratto e degli altri aiuti al funzionamento concessi da ciascuno Stato membro nel periodo considerato, nonché il volume complessivo degli aiuti accordati per la ristrutturazione e i progressi conseguiti nella realizzazione degli obiettivi di ristrutturazione in ciascuno Stato membro nello stesso periodo.

3. Qualora uno Stato membro non rispetti pienamente l'obbligo di trasmettere le relazioni di cui al primo para-

grafo, la Commissione può, dopo averlo debitamente preavvisato, esigere che lo Stato membro sospenda ogni pagamento di un aiuto già approvato fino a quando non le siano pervenute tutte le relazioni richieste.

Articolo 11

La presente direttiva è applicabile dal 1° gennaio 1991 al 31 dicembre 1992.

Articolo 12

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.
