

**Comunicazione C(2004) 43 della commissione — Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi**

(2004/C 13/03)

**1. INTRODUZIONE**

Il Libro bianco «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte» sottolinea l'importanza fondamentale dei servizi di trasporto marittimo per l'economia dell'Unione europea. Il 90 % degli scambi commerciali tra la Comunità e il resto del mondo avviene via mare. Il 69 % del volume di merci scambiate tra gli Stati membri viaggia per mezzo del trasporto marittimo a corto raggio (la percentuale è pari al 41 % se si comprende il trasporto nazionale). Il settore dei trasporti marittimi comunitari, insieme alle attività connesse, resta uno dei più importanti del mondo.

Le società di navigazione degli Stati membri controllano tuttora circa un terzo della flotta mondiale. L'adesione di Cipro e Malta <sup>(1)</sup> nel 2004 accrescerà ulteriormente la quota di traffico dell'Unione europea, dato che nei registri navali di questi due paesi è immatricolato circa il 10 % del tonnellaggio mondiale.

Dagli anni Settanta la flotta europea subisce la concorrenza del naviglio immatricolato nei paesi terzi, che non sempre rispettano le norme sociali e di sicurezza in vigore a livello internazionale.

La scarsa competitività del naviglio immatricolato nell'Unione europea è stata riconosciuta alla fine degli anni Ottanta e, in mancanza di misure europee armonizzate, alcuni Stati europei hanno adottato differenti formule per venire in aiuto al trasporto marittimo. Le strategie adottate e le risorse stanziare per sostenere le misure variano da uno Stato membro all'altro in funzione dell'atteggiamento del singolo Stato nei confronti degli aiuti pubblici o dell'importanza che viene attribuita al settore marittimo.

Inoltre, per incoraggiare la reimmatricolazione del naviglio, gli Stati membri hanno ammorbidito le regole concernenti gli equipaggi, in particolare con la creazione di secondi registri.

Per secondi registri si intendono innanzitutto i «registri off-shore» che appartengono a territori con un'autonomia più o meno grande nei confronti dello Stato membro, e in secondo luogo i «registri internazionali», direttamente dipendenti dallo Stato che li ha creati.

Malgrado gli sforzi fatti, gran parte della flotta europea continua ad essere registrata sotto bandiere di paesi terzi. Ciò avviene perché i registri dei paesi terzi che attuano una politica di immatricolazione aperta, concedendo quelle che sono definite

«bandiere di comodo», continuano ad offrire vantaggi sostanziali, in termini di concorrenza, rispetto ai registri degli Stati membri dell'Unione europea.

**Aiuti al settore navale dal 1989**

Vista la discordanza tra i sistemi di aiuto adottati dagli Stati membri che sono maggiormente alle prese con la concorrenza del naviglio battente bandiere non comunitarie, nel 1989 la Commissione europea ha fissato i primi orientamenti in materia, allo scopo di garantire una certa convergenza tra le azioni degli Stati membri. Il metodo si è tuttavia rivelato inefficace e il declino delle flotte comunitarie è continuato. Gli orientamenti sono stati quindi modificati, sfociando nel 1997 in una comunicazione con cui sono stati definiti i nuovi orientamenti in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi <sup>(2)</sup>.

Per quanto riguarda le misure di sostegno attuate dagli Stati membri nei confronti del settore marittimo, la novità più importante degli ultimi anni è costituita dalla diffusione in Europa dei sistemi di imposizione fiscale forfetaria sul tonnellaggio («imposta sul tonnellaggio»). L'imposta sul tonnellaggio è stata introdotta già da tempo in Grecia e si è progressivamente estesa ai Paesi Bassi (1996), alla Norvegia (1996), alla Germania (1999), al Regno Unito (2000), alla Danimarca, alla Spagna e alla Finlandia (2002), e all'Irlanda (2002). Nel 2002 anche il Belgio e la Francia hanno deciso di adottare tale forma di imposizione, mentre il governo italiano sta esaminando la possibilità di fare lo stesso.

**Risultati delle misure proposte dagli Stati membri e approvate dalla Commissione a confronto con gli obiettivi generali degli orientamenti modificati del 1997****a) Tendenze della flotta battente bandiera comunitaria (competitività della flotta)**

Secondo le risposte fornite dagli Stati membri al questionario della Commissione a metà del 2002 e i dati statistici più recenti <sup>(3)</sup>, gli Stati membri che hanno introdotto misure di aiuto, in particolare sotto forma di sgravi fiscali, hanno ottenuto la reimmatricolazione nei registri nazionali di un notevole volume di tonnellaggio di tutti i registri. In termini percentuali, la flotta iscritta nei registri degli Stati membri è così aumentata: il numero delle navi di una media dello 0,4 % annuo, il tonnellaggio dell'1,5 % e le navi portacontainer del 12,4 %. Nonostante nel caso dei primi registri il numero di unità inserite sia diminuito praticamente ovunque nel periodo 1989-2001, tali cifre possono essere considerate un rovesciamento della tendenza ad abbandonare le bandiere comunitarie, manifestatasi fino al 1997.

<sup>(1)</sup> Rispettivamente il sesto e il quinto registro mondiale delle navi in termini di tonnellaggio (navi superiori a 300 gt. Fonte: ISL 2001).

<sup>(2)</sup> Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi (97/C 205/05) (GU C 205 del 5.7.1997, pag. 5).

<sup>(3)</sup> ISL, Statistiche sulla navigazione 2001.

Durante lo stesso periodo, tuttavia, la percentuale di tonnellaggio immatricolata nei registri degli Stati membri è diminuita leggermente rispetto al totale del tonnellaggio mondiale. A fronte di una crescita complessiva del settore navale nel mondo, la crescita della flotta di gestione comunitaria battente bandiere di paesi terzi è stata più rapida di quella della flotta battente bandiere comunitarie.

#### b) Tendenze dell'occupazione

Secondo le stime più recenti, il numero di marittimi occupati a bordo di navi battenti bandiere comunitarie è sceso da 188 000 nel 1996 a circa 180 000 nel 2001<sup>(1)</sup>. Il numero totale di cittadini dell'Unione europea occupati a bordo di navi battenti bandiere comunitarie è attualmente di circa 120 000, con una diminuzione del 40 % rispetto al 1985, mentre il numero di cittadini di paesi terzi occupati a bordo di navi battenti bandiere comunitarie è salito dai 29 000 del 1983 ai circa 60 000 attuali. Nell'analizzare la diminuzione del numero totale di marittimi, occorre tener conto dei seguenti fattori:

- in primo luogo, la produttività per unità navale ha continuato ad aumentare. Inoltre, un equipaggio più ridotto permette di trasportare un volume pari, se non superiore, a quello trasportato in passato;
- in secondo luogo, la flotta battente bandiere comunitarie è stata rinnovata nel periodo 1997-2001. L'età media del naviglio è scesa da 22,9 anni a 17,2 anni. Il 35 % della flotta in servizio il 1° gennaio 2001 è stata costruita nel periodo 1996-2000. Il naviglio di nuova fabbricazione, dotato di tecnologia più avanzata, necessita di equipaggi meglio addestrati ma numericamente inferiori.

Ciononostante, sono evidenti notevoli differenze tra gli Stati membri per quanto riguarda il tasso di occupazione dei marittimi comunitari. Tuttavia, niente nelle cifre riportate indica un'inversione della tendenza per cui la flotta battente bandiere comunitarie è sempre più dipendente dai marittimi dei paesi terzi. Tale tendenza era già stata messa in evidenza dalla Commissione nel 2001, nella comunicazione sulla formazione professionale e l'arruolamento della gente di mare<sup>(2)</sup>.

#### c) Contributo all'attività economica nel suo complesso

Le industrie marittime sono indissolubilmente legate al trasporto via mare. Tale legame è un forte argomento a favore di misure positive mirate a mantenere una flotta che dipenda da armatori comunitari. Poiché il trasporto marittimo è una maglia della catena dei trasporti in generale e della catena dell'industria marittima in particolare, le misure finalizzate a salvaguardare la competitività della flotta europea

incidono anche sugli investimenti a terra dei settori connessi a quello marittimo<sup>(3)</sup> e sul contributo dei trasporti marittimi all'economia dell'Unione europea nel suo complesso e al mercato del lavoro in generale.

L'importanza del trasporto marittimo e dell'intero settore marittimo varia notevolmente in relazione a ciascun paese, ma il ruolo fondamentale del settore marittimo europeo e il suo impatto economico diretto sono chiaramente messi in evidenza dalle cifre: 1,550 milioni di dipendenti diretti, un fatturato/giro d'affari di 160 miliardi di euro nel 1997 (pari a circa 2 % del PIL dell'Unione europea)<sup>(4)</sup>. I dati di Danimarca (in cui il 3 % del PIL deriva dal settore marittimo), Grecia (2,3 %) e Paesi Bassi (2 %) possono essere considerati un valido esempio.

In tale contesto, quindi, non è inutile sottolineare che la flotta gestita da operatori europei con sede nell'Unione europea si è mantenuta intorno al 34 % del tonnellaggio mondiale, mentre quest'ultimo è aumentato del 10 % durante il periodo considerato. Vista la mobilità del settore marittimo e le agevolazioni offerte dai paesi terzi, si può concludere che eventuali misure di sostegno al trasporto marittimo potrebbero contribuire ad evitare una delocalizzazione generalizzata delle industrie connesse.

In sintesi, è possibile affermare che dove sono state adottate misure conformi agli orientamenti del 1997 il declino strutturale dei registri comunitari e della flotta dell'Unione è stato arrestato e gli obiettivi fissati dalla Commissione sono stati, almeno in parte, raggiunti.

La quota dei registri aperti nel tonnellaggio mondiale ha continuato tuttavia ad aumentare durante tale periodo, passando dal 43 % del 1996 al 54 % del 2001, e niente indica una significativa inversione della tendenza secondo cui la flotta ha fatto e fa sempre più spesso ricorso a marittimi dei paesi terzi. L'iniziativa avviata negli ultimi anni va portata avanti, ma in modo più mirato. Occorre in particolare monitorare più attivamente le misure a favore dei marittimi comunitari.

I risultati delle misure prese dagli Stati membri ed autorizzate dalla Commissione andranno sistematicamente analizzati.

Di conseguenza, e malgrado in linea di massima gli aiuti al funzionamento debbano avere carattere eccezionale, temporaneo e decrescente, la Commissione ritiene che gli aiuti di Stato al settore del trasporto marittimo europeo siano ancora giustificati e che l'approccio seguito dagli orientamenti del 1997 fosse corretto. La presente comunicazione si mantiene quindi fedele a tale approccio.

<sup>(1)</sup> Numero totale cumulato di marittimi comunitari e non comunitari.

<sup>(2)</sup> Comunicazione dalla Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sulla formazione professionale e l'arruolamento della gente di mare del 6 aprile 2001, COM(2001) 188 definitivo.

<sup>(3)</sup> Tali attività comprendono servizi portuali, logistica, costruzione, riparazione, manutenzione, ispezione e classificazione delle navi, gestione e intermediazione delle navi, attività bancarie e servizi finanziari internazionali, assicurazioni, consulenza e servizi professionali.

<sup>(4)</sup> Studio svolto dalla Commissione europea, DG Imprese (pubblicato sul sito Internet Europa).

## 2. PORTATA E OBIETTIVI GENERALI DEI NUOVI ORIENTAMENTI IN MATERIA DI AIUTI DI STATO

La presente comunicazione, che si sostituisce agli orientamenti del 1997, mira a fissare i parametri secondo i quali, conformemente alle norme sostanziali e procedurali comunitarie in materia di aiuti di Stato, la Commissione approverà gli aiuti di Stato al settore marittimo a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) e/o dell'articolo 86, paragrafo 2 del trattato.

I regimi di aiuto non devono andare a scapito delle economie degli altri Stati membri e va verificato che non sussistano rischi di distorsioni della concorrenza fra Stati membri in misura contraria all'interesse comune. Gli aiuti di Stato debbono sempre essere limitati a quanto è necessario per realizzare le finalità perseguite e devono essere concessi in modo trasparente. L'effetto cumulato di tutti gli aiuti concessi dalle autorità pubbliche (a livello nazionale, regionale e locale) è un elemento da tenere sempre in considerazione.

I presenti orientamenti si applicano alle attività di «trasporto marittimo» secondo la definizione del regolamento (CEE) n. 4055/86<sup>(1)</sup> e del regolamento (CEE) n. 3577/92<sup>(2)</sup>, cioè «il trasporto via mare di passeggeri o merci». In alcune parti specifiche essi si riferiscono inoltre alle operazioni di rimorchio e dragaggio.

### 2.1. Portata dei nuovi orientamenti in materia di aiuti di Stato

I presenti orientamenti riguardano gli aiuti concessi dagli Stati membri o mediante risorse statali a favore dei trasporti marittimi. Trattasi di qualsiasi vantaggio finanziario conferito in qualsivoglia forma e finanziato dalle autorità pubbliche (nazionali, regionali, provinciali, dipartimentali o locali). A tal fine, il termine «autorità pubbliche» può anche comprendere le imprese statali e le banche controllate dallo Stato. Rientrano altresì nella definizione di aiuto le eventuali misure con le quali lo Stato presta la propria garanzia ai prestiti o altri finanziamenti di banche commerciali. Non è fatta distinzione tra i tipi di beneficiari secondo la loro struttura giuridica (per esempio società di capitali, società di persone, o soggetti singoli), né tra proprietà pubblica o privata e qualsiasi riferimento a società deve essere inteso nel senso di comprendere ogni forma giuridica.

I presenti orientamenti non riguardano gli aiuti alla costruzione navale (ai sensi del regolamento (CE) n. 1540/98 del Consiglio<sup>(3)</sup> o degli atti successivi adottati in materia). Gli investimenti nell'infrastruttura non sono in linea di massima considerati comportare aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato se lo Stato prevede un accesso all'infrastruttura in

<sup>(1)</sup> Regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi (GU L 378 del 31.12.1986, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) (GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7).

<sup>(3)</sup> GU L 202 del 18.7.1998, pag. 1.

condizioni di libertà e di parità per tutti gli operatori interessati. Tuttavia la Commissione può esaminare se tali investimenti possano andare direttamente o indirettamente a beneficio di armatori specifici. Infine la Commissione ha stabilito il principio che non sussistono aiuti di Stato quando le autorità pubbliche conferiscono finanziamenti ad un'impresa con modalità che sarebbero accettabili per un investitore privato operante nelle normali condizioni di un'economia di mercato.

### 2.2. Obiettivi generali dei nuovi orientamenti in materia di aiuti di Stato

La Commissione ha sottolineato che è necessaria una maggiore trasparenza in materia di aiuti di Stato in modo da rendere consapevoli dei loro diritti e obblighi non soltanto le autorità nazionali in senso lato, ma anche le imprese e i soggetti singoli. Questi orientamenti mirano a contribuire a tale processo e a chiarire quali regimi di aiuto di Stato possono essere introdotti a sostegno degli interessi marittimi della Comunità, allo scopo di:

- realizzare un trasporto marittimo più sicuro, efficiente e rispettoso dell'ambiente,
- incoraggiare l'iscrizione o la reinscrizione del naviglio nei registri degli Stati membri,
- contribuire al consolidamento delle industrie marittime connesse stabilite negli Stati membri, e al mantenimento di una flotta globalmente competitiva sui mercati mondiali,
- mantenere e migliorare il know-how marittimo e proteggere e promuovere l'occupazione dei marittimi europei, e
- contribuire alla promozione di nuovi servizi nel settore del trasporto marittimo a corto raggio, in linea con il Libro bianco sulla politica dei trasporti nell'Unione europea.

In generale, è possibile concedere aiuti di Stato solo per navi immatricolate nei registri comunitari degli Stati membri. Tuttavia, in casi eccezionali possono essere concessi anche per navi immatricolate nei registri di cui al punto 3 dell'allegato, a condizione che:

- siano conformi alle norme internazionali e al diritto comunitario, anche in materia di sicurezza, prestazioni ambientali e condizioni di lavoro a bordo;
- siano gestite a partire dalla Comunità;

— l'armatore sia stabilito nella Comunità e lo Stato membro interessato dimostri che il registro contribuisce direttamente agli obiettivi sopra menzionati.

Inoltre, in alcuni casi eccezionali, possono essere autorizzate misure di aiuto indipendenti dalla bandiera battuta qualora sia chiaramente dimostrato un vantaggio per la Comunità.

### 3. MISURE FISCALI E SOCIALI VOLTE A PROMUOVERE LA COMPETITIVITÀ

#### 3.1. Regime fiscale delle società di navigazione

Vari paesi terzi hanno sviluppato importanti registri marittimi, a volte sostenuti da un'efficiente infrastruttura internazionale di servizi, che hanno attratto gli armatori grazie ad un contesto fiscale che è considerevolmente meno oneroso di quello degli Stati membri della Comunità europea. I ridotti oneri fiscali hanno fatto sì che le imprese fossero incentivate non soltanto a battere bandiera di paesi terzi, ma anche a prendere in considerazione una rilocalizzazione degli organi societari. È opportuno sottolineare che non esistono al momento regole internazionali effettive atte a frenare tale concorrenza a livello fiscale e sono poche le barriere amministrative, giuridiche o tecniche per chi voglia trasferire l'immatricolazione di una nave da un registro di uno Stato membro ad un altro. In tale contesto, la realizzazione di condizioni che consentano una più leale concorrenza con le bandiere di comodo sembra la migliore alternativa.

Dovrebbe essere affrontata la questione della concorrenza fiscale tra Stati membri. In questo momento non esistono elementi comprovanti che taluni regimi sono atti a provocare distorsioni della concorrenza negli scambi tra Stati membri in misura contraria agli interessi comuni. Di fatto sembra esistere un grado di convergenza crescente tra i diversi tipi di approccio degli Stati membri nei confronti degli aiuti ai trasporti marittimi. L'immatricolazione in un altro Stato membro appare un fenomeno raro. La concorrenza fiscale è soprattutto un problema tra Stati membri della Comunità da un lato e paesi terzi dall'altro, poiché le economie di costo realizzabili dagli armatori che scelgono l'immatricolazione in un paese terzo sono considerevoli se raffrontate con le possibilità esistenti all'interno della Comunità europea.

Per tale ragione molti Stati membri hanno adottato misure speciali per migliorare il contesto fiscale per gli armatori, ad esempio consentendo un ammortamento accelerato degli investimenti nel naviglio o il diritto per un certo numero di anni di accantonare a riserva in esenzione da imposta i profitti realizzati sulla vendita di navi, purché tali profitti vengano reinvestiti in navi.

Tali misure di sgravio fiscale che si applicano in modo particolare ai trasporti marittimi sono considerate aiuti di Stato. Del pari, il sistema di sostituire il normale regime di imposta sulle società mediante un'imposta sul tonnelloaggio costituisce un aiuto di Stato. L'imposta sul tonnelloaggio significa che l'armatore versa un'imposta connessa direttamente al tonnelloaggio di

naviglio in servizio. Tale imposta sarà corrisposta indipendentemente dagli effettivi profitti o perdite dell'impresa.

Trattasi di misure che sono risultate atte a salvaguardare un'occupazione di elevata qualità nel settore marittimo a terra, ad esempio le attività gestionali direttamente connesse con i trasporti marittimi ed anche in attività collegate (assicurazioni, intermediazione e finanziamenti). Considerata l'importanza di tali attività per l'economia della Comunità e a sostegno degli obiettivi sopramenzionati questi tipi di incentivazione fiscale possono in genere essere ammessi. Inoltre il mantenimento di un'occupazione di qualità e la promozione di un'industria competitiva dei trasporti marittimi stabilita in uno Stato membro, grazie ad incentivi fiscali insieme ad altre iniziative in materia di formazione e di promozione della sicurezza, sono interventi atti a facilitare lo sviluppo dei trasporti marittimi della Comunità sul mercato globale.

La Commissione è consapevole del fatto che i redditi degli armatori spesso provengono dall'esercizio di navi sotto bandiere diverse, ad esempio quando ricorrono al noleggio di navi battenti bandiera estera o di navi appartenenti ad armatori associati nel quadro di alleanze. È anche riconosciuto che l'incentivo a delocalizzare le attività amministrative e ausiliarie difficilmente scomparirà se l'armatore realizza un significativo vantaggio finanziario mantenendo sedi diverse e procedendo ad una contabilità separata per i redditi tratti dall'attività sotto bandiera comunitaria e per gli altri redditi. Tale ipotesi si verificherebbe ad esempio se i redditi realizzati dal naviglio che non batte bandiera comunitaria dovessero essere assoggettati all'aliquota integrale di imposta sulle società in uno Stato membro o ad un'aliquota ridotta all'estero qualora fosse possibile dimostrare che le attività amministrative sono svolte all'estero.

Gli aiuti di Stato nell'ambito della politica comune dei trasporti marittimi hanno l'obiettivo di promuovere la competitività della flotta comunitaria sul mercato globale dei trasporti marittimi. Di conseguenza gli sgravi fiscali dovrebbero in linea di massima dipendere dall'esistenza di un legame con una bandiera comunitaria. Peraltro in via eccezionale possono essere ammessi se si applicano all'intera flotta gestita da un armatore con sede nel territorio di uno Stato membro e soggetto all'imposta sulla società, sempreché sia dimostrato che la direzione strategica e commerciale della totalità del naviglio interessato è effettivamente effettuata a partire dal territorio in questione e che tale attività contribuisce sostanzialmente all'economia e all'occupazione della Comunità. Tale prova presentata dallo Stato membro interessato per dimostrare questo vincolo economico dovrebbe di norma comprendere informazioni sul naviglio immatricolato e gestito nella Comunità, sui cittadini comunitari occupati a bordo e nelle attività a terra e sugli investimenti in immobilizzazioni fisse. Va sottolineato che l'aiuto deve essere necessario per promuovere il rimpatrio nella Comunità della direzione strategica e commerciale di tutto il naviglio interessato e inoltre che i beneficiari degli aiuti devono essere soggetti all'imposta sulle società nella Comunità. La Commissione inoltre chiederebbe di comprovare che tutte le navi poste in servizio da imprese che beneficiano di tali misure rispettano i vigenti standard internazionali e comunitari di sicurezza, compresi quelli relativi alle condizioni di lavoro a bordo.

Come precisato nel punto precedente, va ricordato che, in linea di massima, per i regimi di sgravi fiscali occorre un legame con la bandiera di uno degli Stati membri. Prima che l'aiuto sia concesso (o confermato) in via eccezionale a flotte composte anche di unità battenti altre bandiere, gli Stati membri dovrebbero assicurarsi che le società beneficiarie si impegnino ad aumentare o mantenere almeno sotto la bandiera di uno degli Stati membri la quota di tonnellaggio da loro gestita sotto tali bandiere al momento della decorrenza degli effetti della presente comunicazione. Ogni volta che un'impresa controlla altre imprese che gestiscono navi ai sensi della direttiva 83/349/CEE<sup>(1)</sup> (articolo 1), la quota minima di tonnellaggio si applica all'impresa madre e alle società controllate considerate nel loro complesso. Qualora un'impresa (o gruppo) non rispetti tale quota minima, lo Stato membro interessato dovrebbe concedere ulteriori sgravi fiscali per le nuove navi non battenti bandiera comunitaria gestite da tale impresa soltanto se la quota di naviglio battente bandiera comunitaria sul tonnellaggio globale ammissibile per gli sgravi fiscali in tale Stato membro non è diminuita in media durante il periodo di riferimento indicato nel prossimo punto. Lo Stato membro informa la Commissione in merito all'applicazione di tale deroga. La quota minima di tonnellaggio comunitario prevista dal presente punto non si applica alle imprese la cui flotta batte almeno per il 60 % bandiere comunitarie.

In tutti i casi in cui sono stati approvati regimi fiscali in via eccezionale e per permettere allo Stato membro interessato di preparare ogni tre anni la relazione richiesta nel capitolo 12 («Osservazioni finali»), i beneficiari forniscono allo Stato membro in questione la prova che tutte le condizioni per la deroga al legame di bandiera sono state soddisfatte durante il periodo di riferimento. Va anche dimostrato che per la flotta beneficiaria la quota minima di tonnellaggio di cui al capoverso precedente è stato rispettato e che ogni unità di tale flotta è conforme alle norme internazionali e comunitarie pertinenti, comprese quelle concernenti la sicurezza, le prestazioni ambientali e le condizioni di lavoro a bordo. Se i beneficiari non sono in grado di fornire tale prova, non potranno continuare a beneficiare di questo regime fiscale.

Va inoltre precisato che mentre le società di navigazione basate nella Comunità sono i beneficiari naturali del regime fiscale di cui sopra, anche alcune società di gestione navale con sede nella Comunità sono ammissibili, alle stesse condizioni. Per società di gestione navale si intendono quegli enti che offrono vari tipi di servizi agli armatori, come ad esempio controlli tecnici, reclutamento e formazione dell'equipaggio, gestione dell'equipaggio o gestione della flotta. In alcuni casi a tali società vengono affidate sia la gestione tecnica che quella degli equipaggi delle navi. In tali casi essi si comportano da «armatori» classici, per quanto riguarda le operazioni di trasporto. Inoltre, come nel caso dei trasporti marittimi, tale settore subisce attualmente una forte e crescente concorrenza a livello internazionale. È per questo che appare opportuno estendere la possibilità di usufruire di sgravi fiscali anche alla categoria di società di gestione menzionate sopra.

Le società di gestione navale possono beneficiare di sgravi solo per le navi di cui assicurano la totalità della gestione dell'equipaggio e della gestione tecnica. In particolare, per poter usu-

fruire delle riduzioni fiscali, tali società devono assumere dal proprietario l'intera responsabilità delle operazioni della nave, oltre ad addossarsi tutti gli obblighi e le responsabilità stabiliti dal codice ISM<sup>(2)</sup>. Se esse forniscono altri servizi specializzati, pur attinenti al funzionamento delle navi, si deve garantire una contabilità distinta per tali attività, che non sono ammissibili ai regimi di sgravio fiscale. La summenzionata quota minima di naviglio battente bandiera comunitaria si applica quindi anche alle società di gestione navale<sup>(3)</sup>.

I presenti orientamenti si applicano esclusivamente al trasporto marittimo. La Commissione può tuttavia ammettere che il rimorchio in mare di altre navi, piattaforme petrolifere ecc. rientri in tale definizione.

La Commissione ha appreso tuttavia che in alcuni casi gli Stati membri concedono sgravi fiscali anche a rimorchiatori concepiti per operare in mare anche se questi operano raramente o non operano affatto in mare. È quindi utile che nei presenti orientamenti sia chiaramente indicata la linea di condotta cui la Commissione si è attenuta ed intende attenersi in merito.

Il «rimorchio» rientra nel campo di applicazione degli orientamenti soltanto se più del 50 % dell'attività di rimorchio effettivamente svolta da un rimorchiatore durante un dato anno costituisce un «trasporto marittimo». Il tempo di attesa può essere proporzionalmente assimilato alla parte dell'attività totale effettivamente svolta da un rimorchiatore che costituisce un «trasporto marittimo». Va sottolineato che il rimorchio effettuato in particolare nei porti o che consiste nell'assistere navi a propulsione autonoma ad entrare in porto non costituisce un «trasporto marittimo» ai fini della presente comunicazione. Nel caso di rimorchio non sono possibili deroghe al legame di bandiera.

Anche nel caso del dragaggio, l'esperienza degli ultimi anni indica che è necessario apportare alcuni chiarimenti.

Le attività di «dragaggio» non sono di massima ammissibili agli aiuti al trasporto marittimo. Tuttavia, si possono applicare disposizioni fiscali per le società (come l'imposta basata sul tonnellaggio) per quanto riguarda le draghe la cui attività costituisce «trasporto marittimo» — cioè un trasporto in mare aperto di materiali estratti — per più del 50 % del loro tempo di servizio annuo e solo in relazione a tali attività. Solo le draghe immatricolate in uno Stato membro sono ammissibili (nessuna deroga è possibile al legame di bandiera). In tali casi occorre una contabilità distinta per le attività di trasporto marittimo<sup>(4)</sup>.

<sup>(2)</sup> «Codice ISM», codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento, adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) mediante la risoluzione A.741 (18).

<sup>(3)</sup> La Commissione esaminerà gli effetti di tali disposizioni sulla gestione delle navi dopo tre anni di applicazione della presente comunicazione.

<sup>(4)</sup> Le navi usate da questi operatori inoltre estraggono o dragano i materiali che trasportano in seguito. L'estrazione o il dragaggio come tali non sono pertanto ammissibili agli aiuti di Stato al trasporto marittimo.

<sup>(1)</sup> GU L 193 del 18.7.1983, pag. 1.

Infine, il metodo per valutare i sistemi di tassazione del tonnellaggio finora notificati comprendeva le seguenti fasi: utili virtuali di armatori calcolati applicando al loro tonnellaggio un tasso di profitto teorico; applicazione all'importo così determinato dell'imposta nazionale sulle società. L'importo che ne risulta è l'«imposta sul tonnellaggio» da pagare.

I tassi di profitto teorici previsti dagli Stati membri sono rimasti finora omogenei. Tuttavia, poiché le aliquote dell'imposta sulle società possono variare significativamente nella Comunità, le imposte in base al tonnellaggio da pagare per uno stesso tonnellaggio potrebbero essere molto disuguali negli Stati membri. Per mantenere le attuali condizioni omogenee, la Commissione approverà soltanto i regimi che comportano per lo stesso tonnellaggio un carico fiscale simile a quelli dei regimi già approvati.

In tutti i casi i vantaggi derivati dai regimi di aiuto devono facilitare lo sviluppo del settore dei trasporti marittimi e l'occupazione a sostegno degli interessi comunitari. Di conseguenza i vantaggi fiscali soprammenzionati devono essere limitati alle attività di trasporto marittimo; quindi nei casi in cui un armatore sia anche attivo in altri settori commerciali, sarà chiesta la tenuta di una contabilità trasparente per evitare un effetto diffusivo dell'aiuto su attività non connesse con i trasporti marittimi. Tale approccio consentirà ai trasporti marittimi comunitari di divenire competitivi in presenza di oneri fiscali comparabili ai livelli applicati altrove nel mondo, ma lascerà impregiudicato il carico fiscale normale dello Stato membro sulle altre attività e sulla remunerazione personale degli azionisti e dei dirigenti.

### 3.2. Costo del lavoro

Come è già stato ricordato, i trasporti marittimi sono un settore che registra una concorrenza internazionale intensa. Le misure di sostegno al settore marittimo devono quindi mirare principalmente a ridurre i costi fiscali e gli altri costi e gli oneri sostenuti dagli armatori comunitari e dai marittimi comunitari verso livelli in linea con le norme mondiali. Le misure devono incentivare direttamente lo sviluppo del settore e l'occupazione, piuttosto che fornire un'assistenza finanziaria generica.

Coerentemente con questi obiettivi, si deve autorizzare la seguente azione sui costi del lavoro per i trasporti marittimi comunitari:

- contributi di sicurezza sociale ridotti per i marittimi comunitari che lavorano a bordo di navi immatricolate in uno Stato membro,
- aliquote di imposta ridotte per i marittimi comunitari che lavorano a bordo di navi immatricolate in uno Stato membro.

Ai fini del punto 3.2, si intendono per marittimi comunitari:

- i cittadini dell'UE o del SEE, nel caso di marittimi che lavorano a bordo di navi (inclusi i traghetti ro-ro<sup>(1)</sup>) che prestano servizi regolari di trasporto passeggeri e tra porti della Comunità;
- tutti i marittimi soggetti a imposte e/o a contributi previdenziali sociali in uno Stato membro, in tutti gli altri casi.

Gli orientamenti precedenti del 1997 consentivano tali sgravi per tutti i marittimi che lavorassero a bordo di navi immatricolate in uno Stato membro e soggetti a imposte e/o a contributi previdenziali sociali in uno Stato membro. Tuttavia, nel frattempo è apparso evidente che la pressione esercitata dalla concorrenza internazionale nei confronti degli armatori europei è molto forte nel caso del trasporto internazionale di merci, mentre è più leggera per i trasporti regolari di passeggeri all'interno della Comunità. Nel primo caso, quindi, obiettivo prioritario dell'aiuto è di potenziare la competitività del settore marittimo europeo. Impedire agli Stati membri di concedere sgravi fiscali per tutti i marittimi avrebbe in tal caso un effetto nefasto sulla competitività degli armatori europei, che potrebbero essere spinti ad immatricolare in altri registri il proprio naviglio. Inoltre, si è notato che la percentuale e il numero di cittadini comunitari occupati nei trasporti regolari di passeggeri all'interno della Comunità sono notevoli. In questo caso, quindi, l'obiettivo prioritario dell'aiuto è salvaguardare l'occupazione nella Comunità. Per ragioni fiscali interne alcuni Stati membri preferiscono non ricorrere alla riduzione sopra illustrata, ma rimborsare invece agli armatori — parzialmente o integralmente — i costi derivanti dai relativi prelievi. Un approccio di questo tipo può in genere essere considerato equivalente a un sistema di aliquote o di contributi ridotti come sopra descritto, purché esista un netto collegamento con il relativo prelievo, non sussista alcun elemento di sovraccompensazione e il sistema sia trasparente e non consenta abusi.

Per la parte marittima dell'attività di rimorchio e di dragaggio (trasporto marittimo di materiali), l'aiuto a favore dell'occupazione di marittimi comunitari può essere concesso in analogia alle regole del punto 3.2 della presente comunicazione soltanto se concerne marittimi comunitari che lavorano a bordo di rimorchiatori e draghe a propulsione propria di alto mare, immatricolati in uno Stato membro, che effettuano attività in mare almeno per il 50 % del loro tempo di servizio<sup>(2)</sup>.

Va infine ricordato che l'aiuto all'occupazione è coperto dall'esenzione di categoria prevista dal regolamento (CE) n. 2204/2002 della Commissione, del 12 dicembre 2002, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato a favore dell'occupazione<sup>(3)</sup>, che si applica anche al trasporto marittimo.

<sup>(1)</sup> Cfr. l'articolo 2, lettera a) della direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Le attività di dragaggio svolte, tra l'altro, nei porti non sono ammissibili agli aiuti a favore dell'occupazione di marittimi comunitari.

<sup>(3)</sup> GU L 337 del 13.12.2002, pag. 3.

#### 4. SOSTITUZIONE DEGLI EQUIPAGGI

Gli aiuti per la sostituzione degli equipaggi tendono a ridurre il costo dovuto all'impiego di marittimi comunitari, specialmente a bordo di navi operanti nelle acque di paesi lontani. Gli aiuti, che devono essere inferiori a un massimale (fissato al capitolo 11), possono essere concessi sotto forma di pagamento o di rimborso delle spese di rimpatrio dei marittimi comunitari che lavorano a bordo di navi immatricolate in registri degli Stati membri.

#### 5. AIUTI AGLI INVESTIMENTI

Gli aiuti per il rinnovo della flotta non sono comuni in altri modi di trasporto (trasporto su strada, aereo). Poiché tendono a provocare distorsioni della concorrenza, la Commissione si è dimostrata restia ad approvare tali regimi, salvo quando rientrano in una riforma strutturale che consentiva di ridurre la capacità globale.

Gli investimenti in nuove navi debbono in ogni caso rispettare il regolamento (CE) n. 1540/98 o qualsiasi altra disposizione comunitaria che lo sostituisca.

Nell'ambito dei presenti orientamenti possono tuttavia essere accordati altri aiuti agli investimenti coerentemente con la politica comunitaria sulla sicurezza dei mari, in alcune circostanze limitate, per migliorare le attrezzature a bordo di navi immatricolate in registri di Stati membri o per promuovere l'uso di navi sicure e non inquinanti. Possono essere ammessi gli aiuti che forniscono incentivi finalizzati a conformare le navi immatricolate nella Comunità a standard più rigorosi delle norme vincolanti in materia di sicurezza e di ambiente stabilite nelle convenzioni internazionali e in anticipo sull'adozione di norme più rigorose, in modo da migliorare i controlli in materia di sicurezza e di ambiente. Tali aiuti debbono essere conformi alle norme comunitarie applicabili in materia di costruzione navale.

Poiché il trasporto marittimo è un settore sostanzialmente caratterizzato da grande mobilità, gli aiuti regionali alle società di navigazione nelle regioni svantaggiate, che spesso assumono la forma di aiuti agli investimenti a favore delle imprese che investono in tali regioni, possono essere consentiti soltanto quando è chiaro che i vantaggi andranno a beneficio della regione entro un periodo di tempo ragionevole. Ad esempio, tale situazione si verificherebbe per la costruzione di depositi specializzati o l'acquisto di installazioni fisse di trasbordo. Gli aiuti agli investimenti per le società di navigazione nelle regioni svantaggiate possono quindi essere accordati soltanto quando essi si conformano anche alle norme in materia di aiuti regionali (cfr. capitolo 6).

#### 6. AIUTI REGIONALI SULLA BASE DELL'ARTICOLO 87, PARAGRAFO 3, LETTERE a) E c)

Nel contesto dei regimi di aiuto regionale la Commissione intende applicare le regole generali espresse nella sua comunicazione sugli aiuti regionali nazionali, o altre disposizioni in materia o le eventuali relative modifiche.

#### 7. FORMAZIONE

Va ricordato, in primo luogo, che l'aiuto alla formazione beneficia dell'esenzione di categoria prevista dal regolamento (CE) n. 68/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE all'ausilio alla formazione <sup>(1)</sup>, che si applica anche al trasporto marittimo.

Inoltre, molti regimi di formazione seguiti da marittimi e finanziati con il sostegno dello Stato non sono considerati aiuti di Stato in quanto hanno portata generale (che si tratti di formazione professionale o universitaria). Di conseguenza non sono soggetti a notifica e ad esame da parte della Commissione.

Se si considera che un regime comprende un aiuto di Stato, è necessaria una notifica. Questo può essere il caso se, per esempio, un regime particolare concerne specificatamente la formazione a bordo e il sostegno finanziario dello Stato è versato all'organizzazione di formazione, all'allievo ufficiale, al marittimo o all'armatore. La Commissione è favorevole agli aiuti concessi su base non discriminatoria alla formazione effettuata a bordo di navi immatricolate negli Stati membri. In via eccezionale, la formazione a bordo di altre navi può beneficiare di un aiuto se giustificata da criteri oggettivi, come la mancanza di posti disponibili su navi immatricolate nel registro di uno Stato membro.

Nella misura in cui sono erogati contributi finanziari per una formazione impartita a bordo, il tirocinante non può in linea di massima far parte dell'equipaggio, ma deve essere in sovrannumero. Tale disposizione mira a garantire l'impossibilità di erogare aiuti al salario netto per marittimi occupati in normali attività di equipaggio.

Analogamente, per salvaguardare e sviluppare le competenze marittime nella Comunità e la competitività delle industrie marittime comunitarie sono necessarie ulteriori importanti iniziative in materia di ricerca e sviluppo incentrate sulla qualità, sulla produttività, sulla sicurezza e sulla protezione dell'ambiente. Anche per tali progetti è possibile beneficiare di aiuti di Stato entro i limiti stabiliti dal trattato.

L'aiuto volto a migliorare e aggiornare le competenze degli ufficiali comunitari può essere ammesso durante tutta la loro carriera. L'aiuto può consistere in un contributo al costo della formazione e/o in una compensazione per la retribuzione corrisposta all'ufficiale durante il periodo di formazione. I regimi, tuttavia, devono essere concepiti in modo che l'aiuto alla formazione non sia direttamente o indirettamente deviato in una sovvenzione alla retribuzione degli ufficiali.

Sono anche ammessi aiuti alla riqualificazione professionale di pescatori di alto mare interessati a lavorare come marittimi.

<sup>(1)</sup> GU L 10 del 13.1.2001, pag. 20.

## 8. AIUTI ALLA RISTRUTTURAZIONE

Benché gli orientamenti comunitari in materia di ristrutturazione e salvataggio di imprese in difficoltà <sup>(1)</sup> si applichino ai trasporti soltanto nella misura in cui sia presa in considerazione la natura specifica del settore, la Commissione intende applicare tali orientamenti, o qualunque altro strumento comunitario che li sostituisca, quando è chiamata ad esaminare gli aiuti alla ristrutturazione per le imprese di navigazione.

## 9. OBBLIGHI DI PUBBLICO SERVIZIO E RELATIVI CONTRATTI

In materia di cabotaggio marittimo, possono essere imposti obblighi di servizio pubblico (OSP) o conclusi contratti di servizio pubblico (CSP) per i servizi di cui all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, a condizione che tali obblighi e contratti e le compensazioni che ne derivano siano conformi alle condizioni previste da tale norma nonché alle norme sostanziali e procedurali dettate dal trattato in materia di aiuti di Stato, nell'interpretazione datane dalla Corte di giustizia.

La Commissione accetta inoltre che, qualora un servizio di trasporto internazionale sia necessario per far fronte ad un'impellente necessità di trasporto pubblico, possano essere imposti obblighi di servizio pubblico o conclusi contratti di servizio pubblico, a condizione che ogni compensazione sia conforme alle summenzionate norme sostanziali e procedurali del trattato.

La durata dei contratti di servizio pubblico dovrebbe essere limitata a un periodo ragionevole e non eccessivo, di norma dell'ordine di sei anni, poiché i contratti per periodi notevolmente più lunghi possono comportare il rischio di porre in essere un monopolio (privato).

## 10. AIUTI AL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

Non esiste una definizione normativa di «trasporto marittimo a corto raggio», ma la comunicazione della Commissione sullo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio in Europa, del 29 giugno 1999 <sup>(2)</sup>, ne ha dato una definizione operativa, indicandolo come «il movimento di merci e passeggeri via mare tra porti situati nell'Europa geografica o tra questi porti e porti situati in paesi non europei con una linea costiera sui mari chiusi alle frontiere dell'Europa» <sup>(3)</sup>. In tale comunicazione la Commissione sottolinea il ruolo di questo modo di trasporto nella promozione di una mobilità sostenibile e sicura, nel rafforzamento della coesione della Comunità e nel miglioramento dell'efficienza dei trasporti nel contesto di un approccio intermodale. La Commissione riconosce inoltre che è necessario promuovere il trasporto marittimo a corto raggio a tutti i livelli, comunitario, nazionale e regionale.

<sup>(1)</sup> GU C 288 del 19.10.1999, pag. 2.

<sup>(2)</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni, «Lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio in Europa: un'alternativa dinamica in una catena di trasporto sostenibile — Seconda relazione biennale di avanzamento», COM(1999) 317 definitivo del 29 giugno 1999.

<sup>(3)</sup> Ibidem, pag. 2.

Poiché gli aiuti al trasporto marittimo a corto raggio mirano a migliorare la catena intermodale e decongestionare le strade degli Stati membri, ai fini della presente comunicazione la definizione di trasporto marittimo a corto raggio che appare nella comunicazione del 1999 va ristretta — ai fini della presente comunicazione — al trasporto tra porti situati nel territorio degli Stati membri.

La Commissione riconosce che il lancio dei servizi di trasporto marittimo a corto raggio può accompagnarsi a difficoltà finanziarie rilevanti che gli Stati membri possono volere attenuare per garantire la promozione di questi servizi.

In questo caso, la Commissione potrà approvare questo tipo di aiuti, a condizione che siano destinati agli armatori di cui all'articolo 1 del regolamento (CEE) n. 4055/86 per quanto riguarda le navi battenti bandiera di uno degli Stati membri. Tali aiuti dovranno essere notificati e soddisfare le condizioni seguenti:

- l'aiuto deve avere una durata non superiore a tre anni e concernere il finanziamento di un servizio marittimo che collega porti situati nel territorio degli Stati membri;
- il servizio deve permettere che il trasporto (essenzialmente di merci) effettuato su strada sia in tutto o in parte effettuato via mare, senza deviazioni del trasporto marittimo contrarie all'interesse comune;
- l'aiuto deve concernere l'attuazione di un progetto dettagliato che ha un impatto ambientale prestabilito, riguarda una nuova rotta o il miglioramento dei servizi su una rotta esistente, associando, se necessario, vari armatori. La stessa linea non può essere oggetto di più di un progetto finanziato e quest'ultimo non può essere rinnovato, prorogato o ripetuto;
- l'aiuto deve concernere la copertura dei costi d'esercizio del servizio in questione fino al 30 % <sup>(4)</sup>, o finanziare l'acquisto di attrezzature di trasbordo per la fornitura del servizio previsto, fino al 10 % di detti investimenti;
- l'aiuto alla realizzazione del progetto deve essere concesso sulla base di criteri trasparenti applicati in modo non discriminatorio rispetto agli armatori stabiliti nella Comunità. Di norma l'aiuto deve concernere un progetto selezionato dalle autorità dello Stato membro tramite un bando di gara in conformità con la normativa comunitaria applicabile;
- il servizio oggetto del progetto deve essere commercialmente redditizio dopo il periodo ammissibile per l'aiuto pubblico;

<sup>(4)</sup> Nel caso di finanziamenti comunitari o di ammissibilità a diversi regimi di aiuto, il massimale del 30 % si applica al totale cumulato di aiuto/sostegno finanziario. Va notato che l'intensità dell'aiuto è la stessa stabilita per le azioni di trasferimento modale previste dall'iniziativa comunitaria Marco Polo: cfr. articolo 5, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 1382/2003 (GU L 196 del 2.8.2003, pag. 1).

— l'aiuto non deve essere cumulabile con compensazioni di servizio pubblico (obblighi o contratto).

### 11. MASSIMALE

Come sopra indicato alcuni Stati membri forniscono aiuti al loro settore marittimo grazie a sgravi fiscali, mentre altri Stati membri preferiscono corrispondere aiuti diretti, ad esempio rimborsando l'imposta sul reddito dei marittimi. Considerata l'attuale mancanza di armonizzazione tra i sistemi fiscali degli Stati membri, dovrebbero rimanere aperte le due alternative. Ovviamente, i due approcci in taluni casi possono essere combinati. Tuttavia esiste il rischio che il cumulo degli aiuti raggiunga livelli proporzionati rispetto agli obiettivi di interesse comune della Comunità, tanto da dar luogo ad una spirale degli aiuti negli Stati membri.

L'azzeramento delle imposte sul reddito e dei contributi di sicurezza sociale dei marittimi e la riduzione dell'imposta sulle società per le attività di trasporto marittimo descritte al punto 3.1 (penultimo capoverso) sono il livello massimo di aiuto autorizzato. Per evitare distorsioni alla concorrenza, altri eventuali sistemi di aiuto non possono prevedere benefici maggiori di quelli previsti da tale regime. Inoltre, benché ciascun regime di aiuto notificato da uno Stato membro sia soggetto ad esame in funzione delle proprie caratteristiche positive, va ritenuto che l'entità totale dell'aiuto concesso nel quadro dei capitoli da 3 a 6 non debba superare l'importo complessivo delle imposte e dei contributi sociali riscossi per le attività di trasporto marittimo e per i marittimi.

### 12. OSSERVAZIONI FINALI

La Commissione continuerà a controllare regolarmente e attentamente le condizioni del mercato dei trasporti marittimi. Qualora queste ultime cambiassero, con la conseguenza che la necessità di un aiuto di Stato diminuisce o è superata, la Commissione adotterà tempestivamente le misure necessarie.

Tutte le nuove proposte di misure comunicate alla Commissione comprenderanno un calendario che indichi per i sei anni successivi gli effetti quantificati previsti per ogni obiettivo del punto 2.2. In particolare, si presenterà il rendimento macroeconomico previsto per le industrie marittime connesse, insieme

ad una stima del numero di posti di lavoro salvati o creati in tali proposte.

Durante il sesto anno di applicazione della presente comunicazione, gli Stati membri comunicheranno alla Commissione una valutazione degli effetti di tutti i regimi di aiuto (preesistenti o nuovi) che rientrano nel suo campo di applicazione.

Quando l'aiuto è stato approvato e concesso ad un beneficiario in deroga al legame di bandiera di cui al punto 3.1, lo Stato membro competente riferisce alla Commissione ogni tre anni, a decorrere dalla data di concessione dell'aiuto. Nella sua relazione, lo Stato membro quantifica gli effetti prodotti e li paragona a quelli previsti. Gli obblighi di relazione fissati nella presente comunicazione entrano in vigore alla data della sua pubblicazione.

Inoltre, ove necessario, ad esempio a seguito di una denuncia giustificata, lo Stato membro competente fornirà la prova alla Commissione che l'aiuto concesso al beneficiario nell'ambito di un regime approvato è rigorosamente conforme alla definizione in questo contenuta e ha inoltre prodotto gli effetti previsti.

### 13. OPPORTUNE MISURE

I presenti orientamenti sono applicabili dalla data della loro pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Conformemente all'articolo 88, paragrafo 1 del trattato, la Commissione propone agli Stati membri di modificare i rispettivi regimi di aiuti di Stato per renderli conformi ai presenti orientamenti entro il 30 giugno 2005. Si invitano gli Stati membri a confermare per iscritto entro il 30 giugno 2004 la loro accettazione delle opportune misure proposte.

Qualora uno Stato membro non confermi per iscritto la sua accettazione entro il termine suindicato, la Commissione applicherà l'articolo 19, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 659/1999 e, se necessario, avvierà il procedimento previsto dallo stesso articolo.

I presenti nuovi orientamenti saranno sottoposti a riesame entro sette anni a decorrere dal termine iniziale della loro applicabilità.

## ALLEGATO

**DEFINIZIONE DI REGISTRI NAVALI DEGLI STATI MEMBRI**

Per «registri degli Stati membri» si intendono i registri istituiti con legge di uno Stato membro e applicabili al rispettivo territorio facente parte della Comunità europea.

1. Sono registri degli Stati membri tutti i primi registri degli Stati membri.
  2. Inoltre sono registri degli Stati membri i seguenti registri tenuti negli Stati membri e soggetti alle rispettive leggi:
    - il registro navale internazionale danese (Danish International Register of Shipping, DIS),
    - il registro navale internazionale tedesco (German International Shipping Register, ISR),
    - il registro navale internazionale italiano (Italian International Shipping Register),
    - il registro navale internazionale di Madera (Madeira International Ship Register, MAR),
    - i registri delle Isole Canarie.
  3. Non sono considerati registri degli Stati membri altri registri, anche se in pratica rappresentano una prima alternativa per gli armatori con sede in quello Stato membro. Ciò deriva dal fatto che essi sono tenuti in territori e sono soggetti alla legge di territori cui il trattato non si applica né integralmente né in parte sostanziale. Di conseguenza non sono registri degli Stati membri i seguenti registri:
    - il registro delle isole Kerguelen (il trattato non si applica a questo territorio),
    - il registro delle Antille olandesi (trattasi di un territorio associato alla Comunità; soltanto la parte quarta del trattato si applica a questo territorio che ha competenza per il proprio regime fiscale),
    - i registri di:
      - Isola di Man [si applicano a tale isola soltanto alcune specifiche parti del trattato (cfr. articolo 227, paragrafo 5, lettera c) del trattato). Il Parlamento dell'Isola di Man ha il diritto esclusivo di legiferare in materia fiscale],
      - Bermuda e Cayman (fanno parte dei territori associati alla Comunità; ad essi si applica soltanto la parte quarta del trattato ed hanno autonomia fiscale).
  4. Nel caso di Gibilterra, il trattato si applica integralmente e, benché il territorio non sia considerato parte del Regno Unito, il registro di Gibilterra, ai fini dei presenti orientamenti, è considerato un registro di uno Stato membro.
-