

ENQUADRAMENTO DOS AUXÍLIOS ESTATAIS À CONSTRUÇÃO NAVAL

(2011/C 364/06)

1. INTRODUÇÃO

1. Desde o início da década de setenta, os auxílios estatais à construção naval têm sido objecto de uma série de regimes de auxílios estatais específicos, que têm vindo a ser gradualmente alinhados pelas disposições horizontais relativas aos auxílios estatais. O actual Enquadramento dos auxílios estatais à construção naval⁽¹⁾ chega ao seu termo de vigência em 31 de Dezembro de 2011. Em conformidade com a sua política de assegurar o reforço da transparência e a simplificação das regras em matéria de auxílios estatais, a Comissão tem por objectivo, na medida do possível, suprimir as diferenças existentes entre as regras aplicáveis ao sector da construção naval e a outros sectores industriais, através da extensão das disposições horizontais de carácter geral ao sector da construção naval⁽²⁾.

2. No entanto, a Comissão reconhece que certas características conferem ao sector da construção naval um carácter específico que o distingue de outros sectores, nomeadamente a extensão limitada das séries de produção, a dimensão, o valor e a complexidade das unidades produzidas e o facto de os protótipos serem geralmente utilizados comercialmente.

3. Tendo em conta estas características especiais, a Comissão considera adequado continuar a aplicar disposições específicas relativamente aos auxílios à inovação no sector da construção naval, garantindo ao mesmo tempo que tais auxílios não afectam negativamente as condições das trocas comerciais e a concorrência numa medida contrária ao interesse comum.

4. Os auxílios estatais a favor da inovação devem conduzir a uma mudança de comportamento por parte do beneficiário do auxílio, de molde a que este aumente o nível das suas actividades de inovação e realize projectos ou actividades de inovação que, de outro modo, não teriam lugar ou teriam uma menor dimensão. Os efeitos de incentivo são verificados através de análises contrafactuais, comparando os níveis de actividade previstos com e sem auxílios. Por conseguinte, o presente enquadramento identifica condições específicas que permitirão aos Estados-Membros assegurar a inclusão de um efeito de incentivo.

5. A Comissão tem vindo a desenvolver, juntamente com o sector, e tem aplicado no âmbito da sua prática decisória um conjunto informal de regras relativas aos auxílios à inovação no sector da construção naval respeitantes, nomeadamente, aos custos elegíveis e à certificação do carácter inovador do projecto. Por motivos de transparência, tais regras devem ser integradas formalmente nas regras em matéria de auxílios à inovação.

⁽¹⁾ JO C 317 de 30.12.2003, p. 11.

⁽²⁾ Ver Plano de acção no domínio dos auxílios estatais, COM(2005) 107 final, ponto 65: «a Comissão decidirá se continua a ser necessário um Enquadramento dos auxílios estatais a favor da construção naval ou se este sector deve pura e simplesmente reger-se por regras horizontais».

6. No que se refere aos auxílios regionais, a Comissão irá rever, em 2013, as Orientações horizontais relativas aos auxílios estatais com finalidade regional para o período 2007-2013⁽³⁾. Consequentemente, a Comissão continuará a aplicar até essa altura as mesmas regras específicas em vigor em matéria de auxílios regionais ao sector da construção naval, actualmente previstas no Enquadramento de 2003. Por outro lado, irá re-apreciar a situação no contexto da revisão das Orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional.

7. Relativamente aos créditos à exportação, o objectivo do presente enquadramento consiste em respeitar as obrigações internacionais aplicáveis.

8. O presente enquadramento inclui assim disposições específicas em relação aos auxílios à inovação e aos auxílios com finalidade regional a favor do sector da construção naval, bem como disposições em matéria de créditos à exportação. Além disso, considera-se que os auxílios ao sector da construção naval são compatíveis com o mercado interno nos termos do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e ao abrigo de instrumentos horizontais em matéria de auxílios estatais⁽⁴⁾, salvo disposição em contrário nos referidos instrumentos.

9. Em conformidade com o artigo 346.º do Tratado e sem prejuízo do disposto no artigo 348.º do Tratado, qualquer Estado-Membro pode tomar as medidas que considere necessárias para a protecção dos interesses essenciais da sua segurança em matéria de financiamento de navios militares.

10. A Comissão tenciona aplicar os princípios estabelecidos no presente enquadramento a partir de 1 de Janeiro de 2012 e até 31 de Dezembro de 2013. Após essa data, a Comissão prevê incluir as disposições em matéria de inovação no Enquadramento comunitário dos auxílios estatais à investigação e desenvolvimento e à inovação⁽⁵⁾ e integrar os auxílios com finalidade regional ao sector da construção naval nas Orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional.

2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

11. Ao abrigo do presente enquadramento, a Comissão pode autorizar auxílios a estaleiros navais, no caso de créditos à exportação, auxílios a armadores concedidos para a construção, reparação ou transformação navais, auxílios à inovação concedidos para a construção de estruturas *offshore* flutuantes e móveis.

⁽³⁾ JO C 54 de 4.3.2006, p. 13.

⁽⁴⁾ Por exemplo, o Enquadramento comunitário dos auxílios estatais a favor do ambiente (JO C 82 de 1.4.2008, p. 1) fixa as condições em que podem ser autorizados auxílios aos estaleiros navais a favor de uma produção mais respeitadora do ambiente. Além disso, podem ser concedidos a armadores auxílios à aquisição de novos veículos de transporte que excedam as normas da União ou que aumentem o nível de protecção ambiental na ausência de normas da União, contribuindo assim globalmente para um transporte marítimo mais ecológico.

⁽⁵⁾ JO C 323 de 30.12.2006, p. 1.

12. Para efeitos do presente enquadramento, entende-se por:

- a) «Construção naval», a construção, na União, de navios comerciais autopropulsionados;
- b) «Reparação naval», a reparação ou a renovação, efectuada na União, de navios comerciais autopropulsionados;
- c) «Transformação naval», a transformação, efectuada na União, de navios comerciais autopropulsionados, com um mínimo de 1 000 toneladas de AB ⁽¹⁾, desde que os trabalhos executados impliquem uma modificação radical do plano de carga, do casco, do sistema de propulsão ou das infra-estruturas de acolhimento dos passageiros;
- d) «Navio comercial autopropulsionado», um navio que, graças ao seu sistema permanente de propulsão e comando, possui todas as características de autonavegabilidade no alto mar ou em vias de navegação interiores e pertence a uma das categorias seguintes:
 - i) navios de mar com, pelo menos, 100 toneladas de AB e navios de navegação interior de dimensão equivalente, utilizados para o transporte de passageiros e/ou mercadorias,
 - ii) navios de mar e de navegação interior com, pelo menos, 100 toneladas de AB, utilizados para assegurar um serviço especializado (por exemplo, dragas e quebra-gelos),
 - iii) rebocadores de potência não inferior a 365 kW,
 - iv) cascos em fase de acabamento das embarcações referidas nas subalíneas i) a iii), flutuantes e móveis;
- e) «Estruturas *offshore* flutuantes e móveis», estruturas utilizadas para a pesquisa, exploração ou produção de petróleo, gás ou energias renováveis, com características de um navio comercial, com excepção do facto de não serem autopropulsionadas e de serem concebidas para serem deslocadas várias vezes durante a sua vida útil.

- a) Os auxílios devem ser concedidos para investir no melhoramento ou modernização dos estaleiros existentes, que não estejam ligados a uma reestruturação financeira do(s) estaleiro(s) em causa, com o objectivo de melhorar a produtividade das instalações existentes;
- b) Nas regiões referidas no artigo 107.º, n.º 3, alínea a), do Tratado e que se enquadram no mapa aprovado pela Comissão para cada Estado-Membro para efeitos de concessão de auxílios com finalidade regional, a intensidade do auxílio não deve exceder 22,5 % de equivalente-subvenção bruto;
- c) Nas regiões referidas no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado e que se enquadram no mapa aprovado pela Comissão para cada Estado-Membro para efeitos de concessão de auxílios com finalidade regional, a intensidade do auxílio não deve exceder 12,5 % de equivalente-subvenção bruto ou o limite máximo do auxílio regional aplicável, consoante o valor que for mais baixo;
- d) Os auxílios devem limitar-se a cobrir despesas elegíveis, tal como definidas nas Orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional para o período 2007-2013.

3.2. Auxílios à inovação

3.2.1. Candidaturas elegíveis

14. Os auxílios à inovação concedidos a favor da construção, reparação e transformação navais podem ser considerados compatíveis com o mercado interno até uma intensidade máxima bruta de auxílio de 20 %, desde que estejam relacionados com a aplicação industrial de produtos e processos inovadores, isto é, produtos e processos tecnologicamente novos ou substancialmente melhorados comparativamente à situação existente neste sector na União e que impliquem um risco de insucesso tecnológico ou industrial. Os auxílios à inovação a favor de embarcações de pesca não serão considerados compatíveis com o mercado interno a não ser que estejam preenchidos os requisitos estabelecidos no artigo 25.º, n.ºs 2 e 6, do Regulamento (CE) n.º 1198/2006 do Conselho, de 27 de Julho de 2006, relativo ao Fundo Europeu das Pescas ⁽²⁾ ou nas normas que lhe sucederam. Não podem ser concedidos auxílios a estaleiros navais se, relativamente à mesma embarcação, tiverem sido concedidos auxílios pelo Fundo Europeu das Pescas ou nos termos do instrumento jurídico que lhe sucedeu.

3. MEDIDAS ESPECÍFICAS

3.1. Auxílios com finalidade regional

13. Os auxílios regionais à construção, reparação ou transformação navais só podem ser considerados compatíveis com o mercado interno se satisfizerem, em especial, as seguintes condições:

15. Os produtos e processos inovadores, na acepção do ponto 14, incluem melhorias no domínio ambiental relacionadas com a qualidade e o desempenho, tais como a optimização do consumo de combustível, as emissões dos motores, a gestão dos resíduos e a segurança.

⁽¹⁾ AB — arqueação bruta.

⁽²⁾ JO L 223 de 15.8.2006, p. 1.

16. Quando a inovação tiver por objectivo reforçar a protecção do ambiente e permitir o cumprimento de normas da União adoptadas, pelo menos, um ano antes de tais normas entrarem em vigor, ou melhorar o nível de protecção do ambiente na ausência de normas da União, ou tornar possível ultrapassar tais normas, a intensidade máxima de auxílio pode ser aumentada para 30 % brutos. As expressões «normas da União» e «protecção do ambiente» devem ser entendidas na acepção que lhes é dada no Enquadramento comunitário dos auxílios estatais a favor do ambiente.

17. Desde que preencham os critérios referidos no ponto 14, os produtos inovadores dizem respeito ou a uma nova classe de navios, conforme definida pelo primeiro navio (protótipo) de uma série potencial de navios idênticos, ou a partes inovadoras de um navio, que podem ser isoladas do navio como um elemento separado.

18. Desde que preencham os critérios previstos no ponto 14, os processos inovadores dizem respeito ao desenvolvimento e aplicação de novos processos nas áreas da produção, gestão, logística ou engenharia.

19. Os auxílios à inovação só serão considerados compatíveis com o mercado interno se forem concedidos relativamente à primeira aplicação industrial dos produtos e processos inovadores.

3.2.2. Custos elegíveis

20. Os auxílios à inovação relativos a produtos e processos devem limitar-se a cobrir os custos respeitantes a investimentos, à concepção e a actividades de engenharia e de ensaio directa e exclusivamente relacionados com a parte inovadora do projecto e incorridos após a data do pedido de auxílio à inovação⁽¹⁾.

21. Os custos elegíveis incluem os custos do estaleiro naval, assim como os custos decorrentes dos contratos de aquisição de bens e serviços fornecidos por terceiros (por exemplo, fornecedores de sistemas, fornecedores de instalações «chaves na mão» e empresas de subcontratação), na medida em que esses bens e serviços estejam estritamente relacionados com a inovação. Os custos elegíveis são definidos com mais pormenor no anexo.

22. A autoridade nacional competente, designada pelo Estado-Membro para efeitos da aplicação dos auxílios à inovação, deve analisar os custos elegíveis com base nas estimativas fornecidas e demonstradas pelo requerente. Quando o pedido incluir os custos decorrentes dos contratos de aquisição de bens e serviços junto de fornecedores, tais custos não devem ter sido objecto de auxílios estatais concedidos aos fornecedores com os mesmos objectivos.

⁽¹⁾ Com excepção dos custos respeitantes a estudos de viabilidade realizados nos 12 meses anteriores ao pedido de auxílio a favor de um processo inovador.

3.2.3. Confirmação do carácter inovador do projecto

23. Para que um auxílio à inovação seja considerado compatível com o mercado interno ao abrigo do presente enquadramento, deve ser apresentado à autoridade nacional competente um pedido de auxílios à inovação antes de o requerente concluir um acordo vinculativo no sentido de executar o projecto específico para o qual é solicitado o auxílio à inovação. O pedido deve incluir uma descrição da inovação, tanto em termos qualitativos como quantitativos.

24. A autoridade nacional competente deve solicitar a um perito independente e tecnicamente competente, que confirme que o auxílio é solicitado para um projecto que diz respeito a um produto ou processo tecnologicamente novo ou substancialmente melhorado comparativamente à situação existente no sector da construção naval na União (apreciação qualitativa). O auxílio só será considerado compatível com o mercado interno se o perito independente e tecnicamente competente confirmar à autoridade nacional competente que os custos elegíveis do projecto foram calculados de modo a cobrir exclusivamente as partes inovadoras do projecto em questão (apreciação quantitativa).

3.2.4. Efeito de incentivo

25. Os auxílios à inovação na acepção do presente enquadramento devem ter um efeito de incentivo, ou seja, devem desencadear no beneficiário uma alteração do seu comportamento que o leve a intensificar as suas actividades de inovação. Na sequência do auxílio, as actividades de inovação devem aumentar em termos de dimensão, âmbito, orçamento ou ritmo.

26. Em conformidade com o ponto 25, a Comissão considera que o auxílio é desprovido de efeito de incentivo para o beneficiário sempre que o projecto (?) tenha sido iniciado antes de o beneficiário apresentar um pedido de auxílio às autoridades nacionais.

27. A fim de verificar se os auxílios levam os beneficiários a alterar o seu comportamento e a aumentar o nível das suas actividades de inovação, os Estados-Membros devem fornecer uma avaliação *ex-ante* do aumento das actividades de inovação com base numa análise comparativa entre a situação com e sem a concessão do auxílio. Entre os critérios a utilizar podem incluir-se o aumento das actividades de inovação em termos de dimensão, âmbito, orçamento ou ritmo, juntamente com outros factores quantitativos e/ou qualitativos relevantes apresentados pelo Estado-Membro na sua notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado.

28. Se puder ser demonstrado um efeito significativo sobre pelo menos um desses elementos, a Comissão, tendo em conta o comportamento normal de uma empresa do sector em causa, conclui geralmente que o projecto de auxílio tem um efeito de incentivo.

⁽²⁾ Tal não exclui que o potencial beneficiário já tenha feito estudos de viabilidade não abrangidos pelo pedido de auxílio estatal.

29. Ao apreciar um regime de auxílios, considera-se que as condições para estabelecer a existência do efeito de incentivo estão preenchidas se o Estado-Membro se comprometer a só conceder auxílios individuais ao abrigo do regime aprovado depois de ter verificado a existência de um efeito de incentivo e a apresentar relatórios anuais sobre a aplicação do regime de auxílios autorizado.

30. A aprovação do pedido de auxílio fica sujeita à condição de o beneficiário celebrar um contrato vinculativo para executar o projecto ou processo específico de construção, reparação ou transformação navais para o qual é solicitado o auxílio à inovação. Os pagamentos só podem ser efectuados após a assinatura do contrato relevante. Se o contrato for anulado ou o projecto abandonado, todos os auxílios pagos devem ser reembolsados, acrescidos de juros a partir da data em que o auxílio foi pago. De igual modo, se o projecto não for concluído, os auxílios que não tenham sido utilizados para cobrir as despesas elegíveis relacionadas com a inovação devem ser reembolsados com juros. A taxa de juro deve ser, pelo menos, igual às taxas de referência adoptadas pela Comissão.

3.3. Créditos à exportação

31. Os auxílios à construção naval sob a forma de linhas de crédito que beneficiam de apoio do Estado, concedidos a armadores nacionais e estrangeiros ou a terceiros para a construção ou transformação de navios, podem ser considerados compatíveis com o mercado interno se respeitarem as condições estabelecidas no Convénio de 1998 relativo às linhas directrizes no domínio dos créditos à exportação que beneficiam de apoio oficial, celebrado no âmbito da OCDE, e no seu Acordo sectorial sobre créditos à exportação de navios, bem como em quaisquer disposições que os alterem ou substituam.

4. ACOMPANHAMENTO E RELATÓRIOS

32. O Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de Março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE ⁽¹⁾ e o Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão, de 21 de Abril de 2004, relativo à aplicação do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE ⁽²⁾ exigem que os Estados-Membros apresentem à Comissão

relatórios anuais sobre todos os regimes de auxílio existentes. No âmbito da adopção de uma decisão relativa a auxílios à inovação concedidos ao abrigo de um regime autorizado a favor de grandes empresas, nos termos do presente enquadramento, a Comissão pode solicitar aos Estados-Membros que indiquem de que forma a condição respeitante ao efeito de incentivo foi respeitada no que respeita a auxílios a grandes empresas, utilizando nomeadamente os critérios mencionados no ponto 3.2.4.

5. CUMULAÇÃO

33. São aplicáveis os limites máximos de auxílio estabelecidos no presente enquadramento, independentemente de o auxílio em causa ser inteira ou parcialmente financiado através de recursos estatais ou de recursos da União. Os auxílios autorizados ao abrigo do presente enquadramento não podem ser cumulados com outras formas de auxílios estatais na acepção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado ou com outras formas de financiamento da União, se tal cumulação der origem a uma intensidade de auxílio superior à prevista no presente enquadramento.

34. No caso de auxílios com finalidades diferentes e respeitantes aos mesmos custos elegíveis, é aplicável o limite máximo de auxílio mais favorável.

6. APLICAÇÃO DO PRESENTE ENQUADRAMENTO

35. A Comissão aplicará os princípios estabelecidos no presente enquadramento entre 1 de Janeiro de 2012 e 31 de Dezembro de 2013. A Comissão aplicará esses princípios a todas as medidas de auxílio estatal notificadas relativamente às quais deva tomar uma decisão após 31 de Dezembro de 2011, mesmo se os projectos tiverem sido notificados antes dessa data.

36. Nos termos da comunicação da Comissão relativa à determinação das regras aplicáveis à apreciação dos auxílios estatais concedidos ilegalmente ⁽³⁾, a Comissão aplicará os princípios estabelecidos no presente enquadramento aos auxílios não notificados, concedidos após 31 de Dezembro de 2011.

⁽¹⁾ JO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

⁽²⁾ JO L 140 de 30.4.2004, p. 1.

⁽³⁾ JO C 119 de 22.5.2002, p. 22.

ANEXO

Custos elegíveis para efeitos de auxílios à inovação no sector da construção naval

1. NOVA CLASSE DE NAVIOS

Para a construção de uma nova classe de navios susceptível de beneficiar de auxílios à inovação, são elegíveis os seguintes custos:

- a) Custos de desenvolvimento do conceito;
- b) Custos de concepção geral;
- c) Custos de concepção funcional;
- d) Custos com a concepção pormenorizada;
- e) Custos de estudos, ensaios e maquetes; custos similares relacionados com o desenvolvimento e concepção do navio
- f) Custos de planeamento da implementação da concepção;
- g) Custos de testes e ensaios do produto;
- h) Custos de mão-de-obra e encargos gerais suplementares relativos a uma nova classe de navio (curva de aprendizagem).

Para efeitos das alíneas a) a g), são excluídos os custos relacionados com um projecto de engenharia normal equivalente ao de uma classe de navio anterior.

Para efeitos da alínea h), os custos de produção adicionais estritamente necessários para validar a inovação tecnológica podem ser elegíveis desde que estejam limitados ao montante mínimo necessário. Devido aos desafios técnicos associados à construção de um protótipo, os custos de produção de um primeiro navio excedem normalmente os custos de produção dos navios gémeos subsequentes. Os custos de produção adicionais são definidos como a diferença entre os custos da mão-de-obra e os encargos gerais associados ao primeiro navio de uma nova classe de navios e os custos de produção dos navios subsequentes da mesma série (navios gémeos). Os custos de mão-de-obra incluem os salários e os encargos sociais.

Assim, em casos excepcionais e devidamente justificados, podem ser considerados elegíveis 10 %, no máximo, dos custos de produção associados à construção de uma nova classe de navios, no caso de tais custos serem necessários para validar a inovação técnica. Considera-se que um caso se encontra devidamente justificado se for estimado que os custos de produção adicionais são superiores a 3 % dos custos de produção dos navios gémeos subsequentes.

2. NOVOS COMPONENTES OU SISTEMAS DE UM NAVIO

Relativamente aos novos componentes ou sistemas susceptíveis de beneficiar de auxílios à inovação, são elegíveis os seguintes custos, desde que estejam estritamente relacionados com a inovação:

- a) Custos de concepção e desenvolvimento;
- b) Custos de ensaio da componente inovadora e maquetes;
- c) Custos de material e equipamento;
- d) Em casos excepcionais, os custos da construção e instalação de uma nova componente ou de um novo sistema, que sejam necessários para validar a inovação, desde que estejam limitados ao montante mínimo necessário.

3. NOVOS PROCESSOS

Relativamente aos novos processos susceptíveis de beneficiar de auxílios à inovação, são elegíveis os seguintes custos, desde que estejam estritamente relacionadas com o processo inovador:

- a) Custos de concepção e desenvolvimento;
 - b) Custos de material e equipamento;
 - c) Custos de ensaio do novo processo, se aplicável;
 - d) Custos de estudos de viabilidade realizados nos 12 meses anteriores ao pedido de auxílio.
-