

DISCIPLINA DEGLI AIUTI DI STATO ALLA COSTRUZIONE NAVALE

(2003/C 317/06)

1. INTRODUZIONE

1. Fin dai primi anni 70, gli aiuti di Stato alla costruzione navale sono stati oggetto di una serie di regimi comunitari specifici. I regimi applicabili alla costruzione navale prevedevano disposizioni ora più severe ora più flessibili rispetto ai settori industriali non sottoposti a norme specifiche. La presente disciplina stabilisce nuove norme per la valutazione degli aiuti di Stato alla costruzione navale una volta che il regolamento (CE) n. 1540/98 del Consiglio del 29 giugno 1998 relativo agli aiuti alla costruzione navale sarà giunto a scadenza il 31 dicembre 2003 ⁽¹⁾.

2. La presente disciplina intende, per quanto possibile, eliminare le differenze tra le norme applicabili alla costruzione navale e quelle applicabili ad altri settori industriali, al fine di semplificare e rendere più trasparente la politica della Commissione in questo settore, estendendo alla costruzione navale le disposizioni orizzontali di carattere generale.

3. La Commissione riconosce tuttavia che alcuni fattori specifici al settore della costruzione navale dovrebbero essere presi in considerazione nella politica di controllo degli aiuti di Stato della Commissione. Tali fattori includono:

- a) la sovraccapacità, il basso livello dei prezzi e la distorsione degli scambi commerciali nel mercato mondiale della costruzione navale;
- b) la natura delle navi, quali beni strumentali di considerevoli dimensioni, che accentua il potenziale rischio che i meccanismi di credito finanziati dallo Stato distorcano la concorrenza;
- c) il fatto che le discipline dell'Organizzazione mondiale per il commercio (OMC) sulle pratiche commerciali sleali siano difficilmente applicabili al settore della costruzione navale;
- d) l'esistenza di accordi con l'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo in Europa (OCSE) nel settore della costruzione navale, in particolare l'Accordo OCSE del 1998 relativo a «Guidelines for Officially Supported Export Credits» e il correlato «Sector Understanding on Export Credits for Ships», che si applicano nella Comunità a norma della decisione 2001/76/CE del Consiglio, del 22 dicembre 2000, che modifica la decisione del 4 aprile 1978 relativa all'applicazione di alcuni orientamenti in materia di crediti all'esportazione che beneficiano di pubblico sostegno – Accordo relativo all'applicazione di alcuni orientamenti in materia di crediti all'esportazione che beneficiano di pubblico sostegno ⁽²⁾.

4. La Commissione prende atto dei lavori attualmente in corso in ambito OCSE, finalizzati alla sostituzione dell'accordo del 1994 sulle normali condizioni di concorrenza nell'industria della costruzione e della riparazione navale ⁽³⁾, non entrato in vigore. La presente disciplina non intende minimamente pre-

giudicare l'esito di tali lavori e potrebbe essere rivista alla luce di un accordo concluso in ambito OCSE.

5. In considerazione delle citate peculiarità, oltre alla semplificazione delle norme applicabili, la presente disciplina è diretta a:

- a) promuovere una maggiore efficienza e competitività dei cantieri navali comunitari, in particolare tramite la promozione dell'innovazione;
- b) facilitare la riduzione delle capacità economicamente insostenibili, se del caso, e
- c) rispettare gli obblighi internazionali applicabili nel settore dei crediti all'esportazione e di aiuto allo sviluppo.

6. Per raggiungere tali obiettivi, la presente disciplina prevede misure specifiche con riguardo agli aiuti all'innovazione, agli aiuti per la chiusura, ai crediti all'esportazione, agli aiuti allo sviluppo e agli aiuti regionali.

7. Il settore della costruzione navale presenta alcune caratteristiche che lo rendono unico e lo distinguono dagli altri, si pensi alle serie di breve produzione, alle dimensioni, al valore e alla complessità delle unità prodotte e al fatto che le navi prototipo sono successivamente utilizzate commercialmente. Il settore navale è di conseguenza l'unico settore ammissibile agli aiuti all'innovazione. Gli aiuti agli investimenti per l'innovazione sono stati introdotti con il regolamento (CE) n. 1540/98 e sono autorizzati soltanto in casi debitamente giustificati, come incentivo a favore di progetti che comportano rischi tecnologici. L'attuazione di questa disposizione non è stata tuttavia soddisfacente. Si ritiene che, data la peculiarità del settore, si giustifichi il mantenimento di aiuti all'innovazione per esso specifici. Con la presente disciplina si intende pertanto migliorare il sostegno all'innovazione tenendo conto in particolare delle difficoltà legate all'applicazione delle norme esistenti.

8. La Commissione può ritenere compatibili con il mercato comune gli aiuti alla costruzione navale, alla riparazione navale e alla trasformazione navale, soltanto se si conformano alle disposizioni della presente disciplina.

9. La presente disciplina non pregiudica le misure temporanee adottate in forza del regolamento (CE) n. 1177/2002 del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativo ad un meccanismo difensivo temporaneo per la costruzione navale ⁽⁴⁾.

2. DEFINIZIONI

10. Ai fini della presente disciplina, si intende per:

- a) «costruzione navale», la costruzione, nella Comunità, di navi d'alto mare a propulsione autonoma;

⁽¹⁾ GU L 202 del 18.7.1998, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 32 del 2.2.2001, pag. 1. Decisione modificata dalla decisione 2002/634/CE (GU L 206 del 3.8.2002, pag. 16).

⁽³⁾ GU C 375 del 30.12.1994, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 172 del 2.7.2002, pag. 1.

- b) «riparazione navale», la riparazione o la revisione, nella Comunità, di navi d'alto mare a propulsione autonoma;
- c) «trasformazione navale», la trasformazione, nella Comunità, di navi d'alto mare a propulsione autonoma 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 infrastrutture per l'accoglienza dei passeggeri;
- d) «navi commerciali d'alto mare a propulsione autonoma»:
- i) le navi per il trasporto di passeggeri e/o di merci di almeno 100 tsl;
- ii) le navi adibite all'esecuzione di servizi specializzati (per esempio, draghe e rompighiaccio) di almeno 100 tsl;
- iii) i rimorchiatori con una potenza non inferiore a 365 kW;
- iv) i pescherecci di almeno 100 tsl relativamente ai crediti all'esportazione e agli aiuti allo sviluppo se conformi all'Accordo OCSE del 1998 sugli orientamenti in materia di crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico e all'Accordo settoriale sui crediti all'esportazione per le navi, o a qualsiasi accordo che modifica o sostituisce i citati accordi, nonché alle norme comunitarie in materia di aiuti nazionali nel settore della pesca e dell'acquacoltura;
- v) gli scafi non ancora terminati delle navi di cui ai punti da i) a iv) in grado di galleggiare e di essere spostati.

Per «nave d'alto mare a propulsione autonoma» si intende una nave che per il suo sistema permanente di propulsione e guida presenta tutte le caratteristiche della navigabilità autonoma in alto mare. Sono escluse le navi militari (ossia le navi che per le loro caratteristiche e capacità strutturali di base sono specificatamente destinate all'esclusivo utilizzo per scopi militari, quali le navi da guerra e le altre imbarcazioni per azioni offensive o difensive) e i lavori di modifica o l'installazione di apparecchiature supplementari eseguiti su altre navi esclusivamente a fini militari, purché le misure o le pratiche relative a tali navi, a tali modifiche e tali installazioni, non costituiscano azioni dissimulate a favore dell'industria della costruzione di navi mercantili in contrasto con le norme sugli aiuti di Stato;

- e) «entità collegata»: una persona fisica o giuridica che:
- i) possiede o controlla un'impresa attività di costruzione, trasformazione o riparazione navale, ovvero
- ii) è posseduta o controllata da un'impresa che svolge attività di costruzione, trasformazione o riparazione navale, direttamente o indirettamente, attraverso la partecipazione al capitale sociale oppure in qualsiasi altra forma.

Si presume che esista il controllo quando una persona o un'impresa che svolge attività di costruzione, trasformazione o riparazione navale possiede o controlla una partecipazione superiore al 25 % in un'altra impresa o viceversa;

- f) «aiuti»: gli aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato che istituisce le Comunità europee. Tale nozione comprende in particolare misure quali meccanismi di credito, garanzie e agevolazioni fiscali.

3. DISPOSIZIONI APPLICABILI

3.1. Campo di applicazione

11. Gli aiuti alla costruzione navale comprendono gli aiuti concessi, in modo diretto o indiretto, a un cantiere navale, a un'entità collegata, a un armatore o a un terzo, per la costruzione, la riparazione e la trasformazione di navi.

3.2. Applicazione delle disposizioni orizzontali

12. Il principio generale è che gli aiuti alla costruzione navale possono essere concessi a norma degli articoli 87 e 88 del trattato nonché di tutti gli atti normativi e delle misure adottate su questa base, ivi comprese le seguenti disposizioni:

- a) Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE ⁽¹⁾;
- b) Regolamento (CE) n. 68/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti destinati alla formazione ⁽²⁾;
- c) Regolamento (CE) n. 69/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti d'importanza minore («de minimis») ⁽³⁾;
- d) Regolamento (CE) n. 70/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato a favore delle piccole e medie imprese ⁽⁴⁾;
- e) Regolamento (CE) n. 1177/2002;
- f) Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà ⁽⁵⁾;
- g) Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente ⁽⁶⁾; e
- h) Disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla ricerca e sviluppo ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 10 del 13.1.2001, pag. 20.

⁽³⁾ GU L 10 del 13.1.2001, pag. 30.

⁽⁴⁾ GU L 10 del 13.1.2001, pag. 33.

⁽⁵⁾ GU C 288 del 9.10.1999, pag. 2.

⁽⁶⁾ GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

⁽⁷⁾ GU C 45 del 17.2.1996, pag. 5.

3.3. Disposizioni specifiche

13. Al principio generale enunciato nella sezione 3.2 sono ammesse le seguenti eccezioni, giustificate dai fattori specifici descritti nella sezione 1.

3.3.1. Aiuti alla ricerca, allo sviluppo e all'innovazione

14. Gli aiuti destinati a coprire le spese sostenute dalle imprese di costruzione, riparazione o trasformazione di navi per i progetti di ricerca e sviluppo possono essere considerati compatibili con il mercato comune se sono conformi alle norme stabilite dalla disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla ricerca e sviluppo o da qualsiasi atto che la sostituisca.

15. Gli aiuti all'innovazione concessi ai cantieri esistenti di costruzione, riparazione e trasformazione navale possono essere considerati compatibili con il mercato comune fino ad un'intensità massima del 20 % lordo, purché:

- a) siano connessi all'applicazione industriale di prodotti e processi innovativi, vale a dire prodotti o processi tecnologicamente nuovi o sensibilmente migliorati rispetto allo stato dell'arte del settore nella Comunità, e che comportano un rischio di insuccesso tecnologico o industriale;
- b) siano limitati al sostegno delle spese d'investimento, concezione, ingegneria industriale e collaudo direttamente ed esclusivamente collegate alla parte innovativa del progetto. In via eccezionale, possono essere ammissibili in misura limitata all'importo minimo necessario i costi di produzione aggiuntivi strettamente indispensabili per convalidare l'innovazione tecnologica.

3.3.2. Aiuti per la chiusura

16. Gli aiuti destinati a coprire i costi normali che derivano dalla chiusura parziale o totale di cantieri di costruzione, riparazione o trasformazione navale possono essere considerati compatibili con il mercato comune purché le riduzioni di capacità operate grazie a tali aiuti siano effettive ed irreversibili.

17. I costi ammissibili a beneficiare degli aiuti di cui al paragrafo 4 sono:

- a) le indennità versate ai lavoratori licenziati o prepensionati,
- b) le spese relative ai servizi di consulenza per lavoratori licenziati o che stanno per essere licenziati e quelli prepensionati, inclusi i versamenti effettuati dai cantieri per la creazione di piccole imprese indipendenti dai cantieri stessi e le cui attività non concernono principalmente la costruzione navale,

c) le indennità corrisposte ai lavoratori per la riqualificazione professionale,

d) le spese sostenute per riconvertire il cantiere, i fabbricati, gli impianti e le infrastrutture verso usi diversi dalla costruzione navale.

18. Inoltre, nel caso in cui un cantiere cessi totalmente ogni attività di costruzione, riparazione e trasformazione navale, anche le seguenti misure possono essere considerate compatibili con il mercato comune:

- a) aiuti di importo non superiore al più elevato dei due valori seguenti, stabiliti da una perizia di consulenti indipendenti: il valore contabile residuo degli impianti o gli utili di esercizio scontati, ottenibili in un periodo triennale (con detrazione dei benefici che l'impresa ricava dalla chiusura degli impianti);
- b) aiuti quali prestiti o garanzie su prestiti per il capitale di esercizio necessario al completamento di lavori in corso, a condizione che siano limitati al minimo indispensabile e che sia già stata eseguita una parte significativa dei lavori.

19. Le imprese destinatarie di un aiuto per la chiusura parziale non devono avere beneficiato di aiuti al salvataggio o alla ristrutturazione negli ultimi 10 anni. Se sono trascorsi meno di dieci anni dalla concessione di siffatti aiuti la Commissione autorizzerà un aiuto per la chiusura parziale soltanto in circostanze eccezionali e imprevedibili di cui l'impresa non sia responsabile.

20. L'importo e l'intensità dell'aiuto devono essere giustificati dall'entità delle chiusure in questione, in considerazione dei problemi strutturali della regione interessata e, nel caso di una riconversione verso altre attività industriali, della legislazione e delle norme comunitarie applicabili a queste nuove attività.

21. Per garantire l'irreversibilità delle chiusure che hanno beneficiato di aiuti, lo Stato membro interessato deve assicurare che gli impianti di costruzione navale restino chiusi per un periodo non inferiore a dieci anni.

3.3.3. Aiuti a favore dell'occupazione

22. Gli aiuti a favore della creazione di posti di lavoro e dell'assunzione di lavoratori svantaggiati o disabili o gli aiuti volti a coprire i costi supplementari legati all'assunzione di lavoratori disabili nei cantieri di costruzione, riparazione o trasformazione navale possono essere considerati compatibili con il mercato comune se sono conformi alle norme del 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⁽¹⁾.

⁽¹⁾ GU L 337 del 13.12.2002, pag. 3.

3.3.4. Crediti all'esportazione

23. Gli aiuti alla costruzione navale sotto forma di meccanismi di credito finanziati dallo Stato, concessi a un armatore o a un terzo per la costruzione, la riparazione e la trasformazione di navi, possono essere considerati compatibili con il mercato comune se conformi alle disposizioni dell'Accordo OCSE del 1998 sugli orientamenti in materia di crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico e a quelle dell'Accordo settoriale sui crediti all'esportazione per le navi, o di qualsiasi accordo che modifica o sostituisce i citati accordi.

3.3.5. Aiuto allo sviluppo

24. Gli aiuti alla costruzione e alla trasformazione navale concessi sotto forma di aiuti allo sviluppo a un paese in via di sviluppo possono essere considerati compatibili con il mercato comune se sono conformi alle pertinenti disposizioni dell'Accordo OCSE del 1998 sugli orientamenti in materia di crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico e del correlato accordo settoriale sui crediti all'esportazione o ad ogni disposizione successivamente inserita in tale accordo o che sostituisce l'accordo stesso.

25. La Commissione verificherà la specifica componente di «sviluppo» dell'aiuto previsto e che l'aiuto sia necessario e rientri nel campo d'applicazione dell'Accordo OCSE del 1998 sugli orientamenti in materia di crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico e del correlato accordo settoriale sui crediti all'esportazione o ad ogni disposizione successivamente inserita in tale accordo o che sostituisce l'accordo stesso. L'offerta di aiuto allo sviluppo deve essere aperta ai progetti presentati da diversi cantieri navali. Per le procedure di aggiudicazione si osservano, in quanto applicabili, le norme comunitarie in materia di pubblici appalti.

3.3.6. Aiuti regionali

26. Gli aiuti regionali alla costruzione, riparazione o trasformazione navale possono essere considerati compatibili con il mercato comune solo se ricorrono le seguenti condizioni:

- a) gli aiuti sono erogati per investimenti volti a migliorare o modernizzare i cantieri esistenti, senza che sussistano connessioni con la ristrutturazione finanziaria degli stessi, allo scopo di aumentare la produttività degli impianti esistenti;
- b) nelle regioni di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera a) del trattato rientranti nella carta degli aiuti regionali approvata dalla Commissione per ciascuno Stato membro, l'intensità dell'aiuto non supera il 22,5 %;

- c) nelle regioni di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato rientranti nella carta degli aiuti regionali approvata dalla Commissione per ciascuno Stato membro, l'intensità dell'aiuto non supera il 12,5 % ovvero l'intensità massima di aiuto applicabile per gli aiuti regionali, se questo è inferiore;
- d) gli aiuti si limitano a sostenere le spese ammissibili come definite negli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale.

4. OBBLIGO DI NOTIFICAZIONE

27. Qualsiasi progetto volto alla concessione di nuovi aiuti alla costruzione, riparazione o trasformazione navale, nella forma di regime di aiuti o di specifico aiuto ad hoc che non rientri in un regime autorizzato, è notificata alla Commissione, a meno che non soddisfi le condizioni previste in uno dei regolamenti di esenzione di alcune categorie di aiuti di Stato dall'obbligo di notificazione preliminare.

5. MONITORAGGIO

28. Gli Stati membri riferiscono annualmente alla Commissione sui regimi di aiuto esistenti a norma del regolamento (CE) n. 659/1999 e relative disposizioni di attuazione.

6. CUMULO DEGLI AIUTI DA FONTI DIVERSE

29. I massimali stabiliti nella presente disciplina si applicano a prescindere che l'aiuto sia finanziato interamente o in parte da risorse statali o da risorse comunitarie. Gli aiuti autorizzati a norma della presente disciplina non possono essere combinati con altre forme di aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato né con altre forme di finanziamento comunitario se tale cumulo comporta un'intensità d'aiuto superiore all'intensità prescritta dalla presente disciplina.

30. Nel caso di aiuti a finalità diverse che comportino però gli stessi costi ammissibili, si applica il massimale più favorevole.

7. APPLICAZIONE

31. La presente disciplina è applicabile dal 1° gennaio 2004 e fino al 31 dicembre 2006 al più tardi. Essa può essere oggetto di revisione da parte della Commissione durante detto periodo, in particolare alla luce degli obblighi internazionali assunti dalla Comunità.