

DISCIPLINA DEGLI AIUTI DI STATO ALLA COSTRUZIONE NAVALE

(2011/C 364/06)

1. INTRODUZIONE

1. Fin dai primi anni '70, gli aiuti di Stato alla costruzione navale sono stati oggetto di una serie di regimi specifici, gradualmente allineati alle disposizioni sugli aiuti di Stato orizzontali. L'attuale disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale⁽¹⁾ giungerà a scadenza il 31 dicembre 2011. Coerentemente con la sua politica di trasparenza e semplificazione delle norme sugli aiuti di Stato, la Commissione intende, nella misura più ampia possibile, eliminare le differenze tra le norme applicabili alla costruzione navale e quelle applicabili ad altri settori industriali, estendendo alla costruzione navale le disposizioni orizzontali di carattere generale⁽²⁾.

2. Ciò nonostante, la Commissione riconosce che il settore della costruzione navale presenta alcune caratteristiche distintive, ad esempio le serie produttive limitate, le dimensioni, il valore e la complessità delle unità prodotte e il fatto che le navi prototipo sono successivamente utilizzate commercialmente.

3. In considerazione delle citate peculiarità, la Commissione ritiene opportuno continuare ad applicare al settore della costruzione navale specifiche disposizioni relative agli aiuti all'innovazione, avendo cura di garantire che tali aiuti non incidano negativamente sulle condizioni degli scambi e sulla concorrenza in misura contraria al comune interesse.

4. Gli aiuti di Stato all'innovazione devono indurre il beneficiario a cambiare comportamento, inducendolo ad accrescere il livello di innovazione e a realizzare progetti innovativi che diversamente non sarebbero stati realizzati o lo sarebbero stati in misura più limitata. L'effetto di incentivazione è individuato mediante un'analisi controfattuale, che compara i livelli previsti di attività con e senza aiuti. La presente disciplina individua pertanto condizioni specifiche che consentiranno agli Stati membri di accertarsi della presenza di un effetto di incentivazione.

5. Una serie di regole informali relative agli aiuti all'innovazione per il settore della costruzione navale, concernenti in particolare i costi ammissibili e la conferma del carattere innovativo del progetto, è stata elaborata di concerto con l'industria ed è applicata dalla Commissione nella sua prassi decisionale. Per motivi di trasparenza, tali regole dovrebbero essere formalmente integrate nelle norme sugli aiuti all'innovazione.

⁽¹⁾ GU C 317 del 30.12.2003, pag. 11.

⁽²⁾ Cfr. Piano d'azione sugli aiuti di Stato, COM(2005) 107 definitivo, punto 65: «la Commissione deciderà se vi sia ancora bisogno di una disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale o se invece il settore possa essere disciplinato semplicemente da norme orizzontali».

6. Per quanto riguarda gli aiuti a finalità regionale, nel 2013 la Commissione rivedrà gli orientamenti orizzontali in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013⁽³⁾. Pertanto, fino ad allora la Commissione continuerà ad applicare le stesse norme specifiche per gli aiuti a finalità regionale nel settore della costruzione navale che sono attualmente previste nella disciplina del 2003. La Commissione riesaminerà la situazione nel contesto della revisione degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale.

7. Per quanto riguarda i crediti all'esportazione, la presente disciplina intende rispettare gli obblighi internazionali applicabili in materia.

8. La presente disciplina contiene pertanto specifiche disposizioni relative agli aiuti all'innovazione e agli aiuti a finalità regionale applicabili al settore della costruzione navale, nonché disposizioni in materia di crediti all'esportazione. Inoltre, gli aiuti al settore della costruzione navale possono essere considerati compatibili con il mercato interno ai sensi del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e delle disposizioni orizzontali in materia di aiuti di Stato⁽⁴⁾, salvo se disposto diversamente in tali strumenti.

9. A norma dell'articolo 346 del trattato e fatte salve le disposizioni dell'articolo 348 del trattato, ogni Stato membro può adottare le misure che ritenga necessarie alla tutela degli interessi essenziali della propria sicurezza per quanto riguarda le sovvenzioni relative alle navi militari.

10. La Commissione intende applicare i principi previsti nella presente disciplina dal 1° gennaio 2012 al 31 dicembre 2013. Successivamente a tale data la Commissione prevede di includere le disposizioni relative agli aiuti all'innovazione nella disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato a favore di ricerca, sviluppo e innovazione⁽⁵⁾ e di integrare gli aiuti di Stato a finalità regionale per il settore della costruzione navale negli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale.

2. CAMPO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

11. In base alla presente disciplina, la Commissione può autorizzare aiuti concessi ai cantieri navali, o, in caso di crediti all'esportazione, gli aiuti agli armatori per la costruzione, la riparazione e la trasformazione di navi, nonché aiuti all'innovazione concessi per la costruzione di strutture galleggianti e mobili in alto mare.

⁽³⁾ GU C 54 del 4.3.2006, pag. 13.

⁽⁴⁾ Ad esempio la Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela ambientale (GU C 82 dell'1.4.2008, pag. 1) stabilisce le condizioni alle quali possono essere autorizzati aiuti ai cantieri navali per processi produttivi più rispettosi dell'ambiente. Inoltre, gli aiuti per l'acquisto di nuovi veicoli per il trasporto e gli interventi di equipaggiamento che superano le norme dell'Unione o innalzano il livello di tutela ambientale in assenza di norme dell'Unione possono essere concessi agli armatori, contribuendo in questo modo a trasporti marittimi più puliti.

⁽⁵⁾ GU C 323 del 30.12.2006, pag. 1.

12. Ai fini della presente disciplina, valgono le seguenti definizioni:

- a) «costruzione navale»: la costruzione, nell'Unione, di navi mercantili a propulsione autonoma;
 - b) «riparazione navale»: la riparazione o la revisione, nell'Unione, di navi mercantili a propulsione autonoma;
 - c) «trasformazione navale», la trasformazione, nell'Unione, di navi mercantili a propulsione autonoma di almeno 1 000 tsl ⁽¹⁾, 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) per «nave mercantile 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 o per vie navigabili interne e appartiene a una delle seguenti categorie:
 - i) navi marittime di almeno 100 tsl e le navi della navigazione interna di dimensione equivalente adibite al trasporto di passeggeri e/o di merci;
 - ii) navi marittime di almeno 100 tsl e le navi della navigazione interna di dimensione equivalente adibite all'esecuzione di servizi specializzati (per esempio, draghe e rompighiaccio);
 - iii) rimorchiatori con una potenza non inferiore a 365 kW;
 - iv) scafi non ancora terminati delle navi di cui ai punti i), ii) e iii), che siano galleggianti e mobili;
 - e) «strutture galleggianti e mobili in alto mare»: strutture per l'esplorazione, lo sfruttamento e la produzione di petrolio, gas o energia rinnovabile che presentano le caratteristiche di una nave mercantile, tranne la propulsione autonoma, e sono destinate a essere spostate più volte nel corso del loro ciclo di funzionamento.
- a) gli aiuti devono essere 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 107, paragrafo 3, lettera a), del trattato rientranti nella carta degli aiuti a finalità regionale approvata dalla Commissione per ciascuno Stato membro, l'intensità dell'aiuto non deve superare il 22,5 % equivalente sovvenzione lordo;
 - c) nelle regioni di cui all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato e che corrispondono alla carta degli aiuti a finalità regionale approvata dalla Commissione per ciascuno Stato membro, l'intensità dell'aiuto non deve superare il 12,5 % equivalente sovvenzione lordo o il massimale applicabile per gli aiuti regionali, se questo è inferiore;
 - d) inoltre, l'aiuto deve limitarsi a sovvenzionare le spese ammissibili, conformemente alla definizione degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013.

3.2. Aiuti all'innovazione

3.2.1. Domande ammissibili

14. Gli aiuti all'innovazione concessi per la costruzione, la riparazione o la trasformazione navale possono essere considerati compatibili con il mercato interno fino a un'intensità massima del 20 % lordo, a condizione che riguardino l'applicazione industriale di prodotti e processi innovativi, vale a dire prodotti o processi tecnologicamente nuovi o sensibilmente migliorati rispetto allo stato dell'arte dell'industria cantieristica nell'Unione e che comportino un rischio di insuccesso tecnologico o industriale. Gli aiuti all'innovazione a favore dell'armamento o l'ammmodernamento dei pescherecci non saranno considerati compatibili con il mercato interno, a meno che siano rispettate le condizioni di cui all'articolo 25, paragrafi 2 e 6, del regolamento (CE) n. 1198/2006 del Consiglio, del 27 luglio 2006, relativo al Fondo europeo per la pesca ⁽²⁾, o norme che a queste succedano. A un cantiere navale non è concesso ricevere un aiuto qualora per la stessa nave esso riceva già aiuti dal Fondo europeo per la pesca, o da uno strumento che ad esso succeda, o altri aiuti pubblici.

3. MISURE SPECIFICHE

3.1. Aiuti a finalità regionale

13. Gli aiuti regionali alla costruzione, riparazione o trasformazione navale possono essere considerati compatibili con il mercato interno se ricorrono, in particolare, le seguenti condizioni:

15. I prodotti e processi innovativi ai sensi del punto 14 comprendono i miglioramenti nel settore ambientale in termini di qualità e prestazioni, come ad esempio l'ottimizzazione del consumo di carburante, le emissioni dei motori, i rifiuti e la sicurezza.

⁽¹⁾ Stazza lorda.

⁽²⁾ GU L 223 del 15.8.2006, pag. 1.

16. Qualora l'innovazione abbia l'obiettivo di aumentare la tutela dell'ambiente e comporti il rispetto di norme adottate dall'Unione almeno un anno prima che tali norme entrino in vigore, o accresca il livello di tutela dell'ambiente in mancanza di norme dell'Unione o consenta di andare oltre le norme dell'Unione, l'intensità massima di aiuto può essere aumentata al 30 % lordo. Le espressioni «norme dell'Unione» e «tutela dell'ambiente» sono intese secondo la definizione di cui alla disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela ambientale.

17. A condizione che soddisfino i criteri di cui al punto 14, i prodotti innovativi si riferiranno a una nuova classe di navi basate su una prima nave di una serie potenziale (prototipo) o a parti innovative di una nave, tali da poter essere isolate da questa come elemento separato.

18. A condizione che soddisfino i criteri di cui al punto 14, i processi innovativi riguarderanno lo sviluppo e l'applicazione di nuovi processi attinenti ai settori della produzione, della gestione, della logistica e dell'ingegneria.

19. Gli aiuti all'innovazione possono essere considerati compatibili con il mercato interno solo se sono concessi per la prima applicazione industriale di un prodotto o processo innovativo.

3.2.2. Costi ammissibili

20. Gli aiuti all'innovazione per prodotti e processi sono limitati al sostegno delle spese d'investimento, progettazione, ingegneria industriale e collaudo direttamente ed esclusivamente collegate alla parte innovativa del progetto e sostenute dopo la data della domanda di aiuti all'innovazione ⁽¹⁾.

21. I costi ammissibili comprendono i costi del cantiere navale e i costi sostenuti per l'acquisto di merci e servizi presso terzi (ad esempio, fornitori di sistemi, fornitori «chiavi in mano» e società subappaltatrici), nella misura in cui siano direttamente ed esclusivamente connessi alla parte innovativa del progetto. Una definizione più particolareggiata dei costi ammissibili è riportata nell'allegato.

22. L'autorità nazionale competente, designata dallo Stato membro per l'applicazione degli aiuti all'innovazione, deve esaminare i costi ammissibili sulla base delle stime fornite e giustificate dal richiedente. Se la domanda comprende costi relativi all'acquisto di beni o servizi da un fornitore, quest'ultimo non deve aver beneficiato, per detti beni o servizi, di aiuti di Stato finalizzati ai medesimi obiettivi.

⁽¹⁾ Con l'eccezione degli studi di fattibilità eseguiti nei 12 mesi precedenti la domanda di aiuto destinato ad un processo innovativo.

3.2.3. Conferma del carattere innovativo del progetto

23. Affinché gli aiuti all'innovazione possano essere considerati compatibili con il mercato interno in base alla presente disciplina, una domanda di aiuto all'innovazione deve essere presentata alla competente autorità nazionale prima che il richiedente concluda un accordo vincolante relativo all'attuazione dello specifico progetto per il quale viene chiesto l'aiuto all'innovazione. La domanda di aiuto deve includere una descrizione dell'innovazione, in termini qualitativi e quantitativi.

24. L'autorità nazionale competente deve chiedere a un esperto indipendente e tecnicamente competente conferma del fatto che l'aiuto è destinato ad un progetto consistente in un prodotto o processo tecnologicamente nuovo o sensibilmente più avanzato rispetto allo stato dell'arte dell'industria cantieristica nell'Unione (valutazione qualitativa). L'aiuto può essere ritenuto compatibile con il mercato interno solo se l'esperto indipendente e tecnicamente competente conferma all'autorità nazionale competente che i costi ammissibili del progetto sono stati calcolati considerando esclusivamente le parti innovative del progetto in esame (valutazione quantitativa).

3.2.4. Effetto di incentivazione

25. Un aiuto all'innovazione ai sensi della presente disciplina deve avere un effetto di incentivazione, deve cioè determinare un cambiamento di comportamento da parte del beneficiario inducendolo ad accrescere il suo livello di attività di innovazione. Per effetto dell'aiuto, le attività di innovazione devono aumentare in termini di dimensione, portata, importi di spesa e ritmo.

26. Conformemente al punto 25, la Commissione ritiene che l'aiuto non costituisca un incentivo per il beneficiario se il progetto ⁽²⁾ è già stato avviato prima che il beneficiario abbia presentato domanda di aiuto alle autorità nazionali.

27. Per verificare se gli aiuti inducono i beneficiari a modificare il proprio comportamento in modo da aumentare il loro livello di attività di innovazione, gli Stati membri devono fornire una valutazione ex ante dell'accresciuta attività di innovazione sulla base di un'analisi controfattuale fra due situazioni caratterizzate rispettivamente dalla presenza e dall'assenza di aiuti. I criteri da applicare possono comprendere l'aumento di attività di innovazione in termini di dimensione, portata, importi di spesa e ritmo, unitamente ad altri fattori quantitativi e/o qualitativi pertinenti indicati dallo Stato membro nella sua notifica ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato.

28. Qualora si possa dimostrare un effetto significativo su almeno uno di questi elementi, tenuto conto del comportamento normale di un'impresa nel settore interessato, la Commissione, in generale, concluderà che l'aiuto ha un effetto di incentivazione.

⁽²⁾ Ciò non esclude che il potenziale beneficiario possa avere già realizzato studi di fattibilità non coperti dalla domanda di richiesta di aiuti di Stato.

29. Quando esamina un regime d'aiuti, la Commissione ritiene che le condizioni necessarie per stabilire l'esistenza dell'effetto di incentivazione siano soddisfatte se lo Stato membro si è impegnato a concedere singoli aiuti ai sensi di detto regime unicamente dopo aver verificato l'esistenza di tale effetto e a fornire relazioni annue sull'attuazione del regime di aiuti approvato.

30. L'approvazione della domanda di aiuto deve essere subordinata alla condizione che il beneficiario sottoscriva un contratto vincolante per la realizzazione del progetto o processo specifico di costruzione, riparazione o trasformazione navale per il quale è richiesto l'aiuto. L'aiuto può essere erogato soltanto dopo la firma del contratto in questione. In caso di annullamento del contratto o di abbandono del progetto tutti gli aiuti erogati devono essere rimborsati con gli interessi a decorrere dalla data di erogazione. Analogamente, in caso di realizzazione parziale del progetto, gli aiuti non utilizzati per le spese di innovazione ammissibili devono essere rimborsati maggiorati degli interessi. Il tasso di interesse deve essere almeno equivalente ai tassi di riferimento adottati dalla Commissione.

3.3. Crediti all'esportazione

31. 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 o la trasformazione di navi, possono essere considerati compatibili con il mercato interno 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.

4. CONTROLLO E RELAZIONI

32. Il regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE ⁽¹⁾ e il regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del

trattato CE ⁽²⁾ prevedono che gli Stati membri presentino alla Commissione relazioni annuali su tutti i regimi di aiuto esistenti. Quando adotta una decisione in forza della presente disciplina, per tutti gli aiuti all'innovazione concessi a imprese di grandi dimensioni nel quadro di un regime di aiuti autorizzato, la Commissione può chiedere agli Stati membri di spiegare come è stato rispettato il criterio dell'effetto d'incentivazione per gli aiuti concessi alle grandi imprese, in particolare utilizzando i criteri di cui al punto 3.2.4.

5. CUMULO

33. I massimali di aiuto stabiliti dalla presente disciplina sono di applicazione sia quando l'aiuto è finanziato integralmente mediante risorse pubbliche sia quando è finanziato in tutto o in parte mediante risorse dell'Unione. Gli aiuti autorizzati in forza della presente disciplina non possono essere cumulati con altri aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, né con altre forme di finanziamento dell'Unione, se tale cumulo comporta un'intensità d'aiuto superiore a quella ammessa dalla presente disciplina.

34. Se gli aiuti perseguono scopi diversi ma comportano gli stessi costi ammissibili, si applica il massimale più favorevole.

6. APPLICAZIONE DELLA PRESENTE DISCIPLINA

35. La Commissione applicherà i principi indicati nella presente disciplina dal 1° gennaio 2012 al 31 dicembre 2013. La Commissione applicherà tali principi a tutte le misure di aiuto notificate sulle quali è chiamata a decidere successivamente al 31 dicembre 2011, anche qualora i progetti siano stati notificati prima della pubblicazione stessa.

36. In linea con la comunicazione della Commissione relativa alla determinazione delle norme applicabili alla valutazione degli aiuti di Stato illegalmente concessi ⁽³⁾, la Commissione applicherà i principi previsti dalla presente disciplina in caso di aiuti non notificati erogati dopo il 31 dicembre 2011.

⁽¹⁾ GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 140 del 30.4.2004, pag. 1.

⁽³⁾ GU C 119 del 22.5.2002, pag. 22.

ALLEGATO

Costi ammissibili agli aiuti all'innovazione nel settore della costruzione navale

1. NUOVA CLASSE DI NAVI

Relativamente alla realizzazione di una nuova classe di navi, ammissibile agli aiuti all'innovazione, si considerano ammissibili i seguenti costi:

- a) costi di sviluppo concettuale;
- b) costi di progettazione di base;
- c) costi di progettazione funzionale;
- d) costi di progettazione di dettaglio;
- e) costi relativi a studi, test, modelli e costi analoghi connessi allo sviluppo e alla progettazione della nave;
- f) costi di pianificazione e realizzazione del progetto;
- g) costi dei test e collaudi del prodotto;
- h) costi incrementali di manodopera e spese generali aggiuntive per una nuova classe di navi (curva di apprendimento).

Ai fini dei punti da a) a g), sono esclusi i costi connessi alla normale progettazione ingegneristica equivalente a quella eseguita per una classe di navi precedente.

Ai fini del punto h), i costi di produzione aggiuntivi strettamente indispensabili per convalidare l'innovazione tecnologica possono essere ammissibili, in misura limitata all'importo minimo necessario. Le sfide di ordine tecnico inerenti alla costruzione di un prototipo rendono i costi di produzione della prima nave generalmente superiori ai costi delle «navi gemelle» costruite successivamente. I costi di produzione aggiuntivi costituiscono la differenza tra i costi di manodopera e le spese generali connesse imputabili alla produzione della prima nuova classe di navi e i costi di produzione delle navi della stessa serie (navi gemelle). I costi di manodopera includono i salari e i costi sociali.

Conseguentemente, in casi eccezionali e debitamente giustificati, i costi di produzione connessi con la costruzione di una nuova classe di navi possono essere considerati ammissibili fino ad un massimo del 10 %, se tali costi risultano necessari per convalidare l'innovazione tecnica. Un caso è considerato debitamente giustificato se la stima dei costi di produzione aggiuntivi è superiore al 3 % dei costi di produzione delle navi gemelle che saranno costruite successivamente.

2. NUOVI COMPONENTI E SISTEMI DI UNA NAVE

Relativamente ai componenti o sistemi ammissibili agli aiuti all'innovazione, sono ammissibili i costi seguenti nella misura in cui sono strettamente connessi all'innovazione:

- a) costi di sviluppo e progettazione;
- b) costi dei test e modelli della parte innovativa;
- c) costi di materiali e attrezzature;
- d) in casi eccezionali i costi di costruzione e di installazione di un nuovo componente o sistema necessario a convalidare l'innovazione, a condizione che siano limitati all'importo minimo necessario allo scopo.

3. NUOVI PROCESSI

Relativamente ai processi ammissibili agli aiuti all'innovazione, sono ammissibili i costi seguenti nella misura in cui sono strettamente connessi al processo d'innovazione:

- a) costi di sviluppo e progettazione;
 - b) costi di materiali e attrezzature;
 - c) se applicabili, costi dei test e collaudi del nuovo processo;
 - d) costi relativi a studi di fattibilità eseguiti nei 12 mesi precedenti la domanda di aiuto.
-