

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (71)1333

Vol. 1971/0213

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

COM(71) 1333 def.

Bruxelles, 24 novembre 1971

PROPOSTA DI DIRETTIVA

concernente gli aiuti alle costruzioni navali

(presentata dalla Commissione al Consiglio)

COM(71) 1333 def.

Relazione della Commissione al Consiglio
a norma dell'articolo 4, § 2 della Direttiva del Consiglio 69/262/CEE

Oggetto : Aiuti alle costruzioni navali

I. Prefazione

Lo scopo delle proposte che la Commissione ha sottoposto al Consiglio il 13.4.1965 (1), e che questo ha adottato il 28.7.1969 (2), dopo avervi apportato alcune modifiche, era duplice :

- proteggere le costruzioni navali della Comunità contro le distorsioni constatate sul mercato internazionale ; tale industria era allora tanto più minacciata in quanto attraversava un difficile periodo di transizione ;
- armonizzare all'interno della Comunità gli aiuti alle costruzioni navali, per poi sopprimerli a termine.

La presente relazione, elaborata a norma della direttiva 69/262/CEE, descrive le principali modifiche sopraggiunte nel mercato internazionale delle costruzioni navali nel quadro dei due suddetti obiettivi. Alla relazione sono unite proposte relative alle misure da adottare per il periodo successivo a quello di validità della Direttiva, applicabile fino al 31.12.1971.

II. Modifiche sopraggiunte sul piano delle distorsioni di concorrenza nel mercato internazionale delle costruzioni navali

Dall'epoca in cui la direttiva è stata proposta, e in seguito adottata, le distorsioni di concorrenza sul mercato internazionale delle costruzioni navali sono state notevolmente ridotte.

Questa riduzione, avviata nel 1969, è diventata realmente significativa dall'inizio del 1971, grazie soprattutto agli sforzi compiuti nell'ambito dell'OCSE, in cui sono raggruppati i principali paesi

.../...

(1) IV/COM(65)161 fin. del 13.4.1965.

(2) G.U. n° L.206/25 del 15.8.1969.

costruttori di navi, tra cui gli Stati membri. Il Consiglio dell'OCSE ha così adottato, in data 30.5.1969 e 16.12.1970, due risoluzioni relative ad accordi concernenti i crediti all'esportazione di navi. Gli accordi OCSE hanno fissato per le esportazioni di navi condizioni di credito ottimali, oltre le quali gli aiuti degli Stati non possono andare.

Gli accordi OCSE, uniti alla recente evoluzione dei tassi d'interesse sui mercati finanziari, hanno avuto l'effetto indiretto di ridurre notevolmente l'incidenza degli aiuti destinati a limitare il costo del credito all'esportazione di navi. Va notato che tali aiuti sono concessi nella maggior parte dei paesi costruttori e che possono essere annoverati tra i principali fattori di distorsione sul mercato internazionale.

Tuttavia, questi primi risultati, benché importanti, non risolvono ancora il problema delle distorsioni di concorrenza nel mercato internazionale delle costruzioni navali, dato che, oltre al credito all'esportazione, esistono anche altre forme di aiuti.

Inoltre, gli aiuti volti al miglioramento delle condizioni di credito all'esportazione di navi, pur restando entro determinati limiti fissati dagli accordi OCSE, continuano ad essere concessi, in maggiore o minore misura, nella maggior parte dei paesi costruttori.

L'attualità del problema delle distorsioni di concorrenza sul mercato internazionale è dimostrata dai lavori avviati nell'ambito dell'OCSE - essa stessa consapevole del fatto che gli accordi attuali costituiscono soltanto un primo passo nel senso della normalizzazione del mercato internazionale - intesi a giungere ad un accordo globale sulla soppressione progressiva, ma totale, di tutte le forme di aiuti alle costruzioni navali.

III. Modifiche sopraggiunte nel mercato delle costruzioni navali in genere

L'industria delle costruzioni navali è soggetta a notevoli movimenti ciclici. Nondimeno, la tendenza fondamentale che vi manifesta è nel senso dell'espansione.

.../...

Le ordinazioni complessive mondiali (1) sono così passate da 12 milioni di tonnellate di stazza lorda alla fine del 1954 a 35 milioni alla fine del 1957, calando a 17 milioni alla fine del 1962. Da questa data esse hanno subito un incremento continuo, toccando di nuovo i 34 milioni di tonnellate di stazza lorda alla fine del 1966 e attenstandosi sugli 84 milioni al 1°.7.1971.

Dal 1969, l'espansione della domanda è stata accompagnata da una trasformazione sostanziale del mercato delle costruzioni navali. Da acquirente, quale esso era da una decina di anni, esso è infatti divenuto, perlomeno per numerosi tipi di navi, venditore. I prezzi delle navi sono notevolmente aumentati e sono sempre più soggetti a clausole di revisione.

Questa evoluzione ha indotto la maggior parte dei paesi costruttori a mostrarsi più reticenti nella concessione di aiuti alle costruzioni navali e spiega in gran parte i risultati ottenuti nell'ambito dell'OCSE. Tuttavia, di essa si dovrebbe rapidamente approfittare per concludere nel quadro dell'OCSE un accordo globale volto a sopprimere tutti gli aiuti concessi alle costruzioni navali. E' opportuno che le Comunità contribuisca, secondo i propri mezzi, alla realizzazione di tale accordo, dato che il modo più efficace di conseguire una normalizzazione delle condizioni di concorrenza è quello di agire sul piano internazionale.

IV. Modifiche sopraggiunte nelle costruzioni navali della Comunità

- 1) Quando la Commissione formulò le sue proposte, nell'aprile del 1965, la situazione relativa delle costruzioni navali della Comunità subiva un gravissimo processo di deterioramento, durato fino al 1967. Dal 1967 al 1969, la situazione dell'industria delle costruzioni navali ha registrato un lieve miglioramento, seguito da una stabilizzazione ad un livello nettamente inferiore a quello degli anni '50.

Nel corso degli ultimi anni, l'evoluzione delle produzioni comunitaria e giapponese (principale concorrente della produzione comunitaria) è stata la seguente in % della produzione mondiale (2) :

.../...

(1) Ad esclusione della Cina e dell'URSS. Fonte : American Bureau of Shipping e Lloyd's Register of Shipping.

(2) Produzione = messa in bacino + varo x 2 + consegna

	<u>CEE</u>	<u>Japon</u>
1956/7/8	33%	25%
1967	16%	50%
1969	19%	47%
1° semestre 1971	18%	47%

La situazione delle costruzioni navali della Comunità è migliorata più di quanto non risulti da queste percentuali. In effetti, nel corso degli ultimi anni l'industria europea si è sempre più specializzata in costruzioni di navi a grande valore aggiunto, adeguandosi alle nuove esigenze del trasporto marittimo. Così la Comunità supera il Giappone nella costruzione di navi attrezzate per il trasporto di casse mobili, di navi mercantili destinate a linee rapide, di navi mercantili munite di impianti frigoriferi, di navi mercantili attrezzate per il trasporto di gas allo stato liquido e di prodotti chimici, di navi-traghetti e di navi da crociera. La produzione comunitaria migliora quindi nettamente le sue posizioni se espressa in tonnellate di stazza lorda ponderata (la ponderazione dà una migliore indicazione delle produzioni navali, in quanto essa tiene conto del numero di ore per tonnellata di stazza lorda, estremamente variabile a secondo delle dimensioni o dei tipi di navi) invece che in semplici tonnellate di stazza lorda.

Percentuali di vari nella CEE rispetto al totale Giappone + Europa occidentale (1)

	<u>Tonnellate di stazza lorda</u>	<u>Tonnellate di stazza lorda ponderata</u>
1969	21 %	28 %
1970	20 %	30 %

- 2) Una decina di anni fa, l'industria delle costruzioni navali comunitarie accusava un netto ritardo, rispetto alle industrie concorrenti giapponesi e svedesi, per quanto riguarda l'adattamento delle sue installazioni di produzione alle profonde trasformazioni avvenute sia sul piano tecnico che su quello marittimo. Del resto, a questo ritardo non era estraneo il peggioramento della situazione finanziaria dei cantieri navali, dovuto alle distorsioni di concorrenza sul mercato internazionale. Il ritardo e il peggioramento suddetti erano responsabili del deterioramento persistente della situazione relativa dell'industria navale comunitaria.

.../...

(1) Fonte : relazione 1971 della "Chambre Syndicale des Constructeurs de Navires et de Machines Marines de France".

Le azioni volte a compensare le distorsioni di concorrenza sul mercato internazionale, unite ad altre azioni, hanno permesso di accelerare l'adattamento del settore alle nuove condizioni del mercato e della tecnica. Sono stati concepiti e applicati programmi per la riforma delle strutture, la razionalizzazione delle attività, l'ammodernamento delle attrezzature e la loro concentrazione nei settori più sani, la più intensa specializzazione delle produzioni in funzione dei più recenti sviluppi dei trasporti marittimi, ecc. Il miglioramento relativo della situazione delle costruzioni navali attualmente constatato risulta, tra l'altro, dagli sforzi sinora compiuti in questo campo.

Tuttavia, è opportuno sottolineare che questa vasta operazione di risanamento e di ristrutturazione delle costruzioni navali comunitarie non è ancora terminata e richiederà ancora qualche tempo prima di poter produrre tutti i suoi effetti.

- 3) Le varie modifiche di cui sopra - in complesso favorevoli all'industria navale comunitaria - sono ancora troppo recenti per aver già potuto ristabilire la redditività dei cantieri navali. Questi attraversano al momento un delicato periodo di transizione, in attesa che i fattori favorevoli al loro risanamento producano tutti i loro effetti.

La situazione risulta ancora più complicata dal fatto che alle suddette difficoltà transitorie si sono aggiunti i recenti ed eccezionali aumenti dei costi di produzione (manodopera, prodotti siderurgici, credito), sopraggiunti mentre sono in corso di esecuzione commesse accettate a prezzo fisso.

La situazione finanziaria della maggior parte dei cantieri navali europei è quindi temporaneamente tesa, come è del resto provato dalle recenti difficoltà di alcuni grandi cantieri.

V. Modifiche sopraggiunte sul piano degli aiuti all'interno della Comunità

- 1) All'entrata in vigore del Trattato di Roma, la situazione in materia di aiuti alle costruzioni navali differiva notevolmente da un paese all'altro. In Germania, nei Paesi Bassi e nel Belgio non veniva concesso alcun aiuto, mentre gli aiuti accordati in Francia e in Italia potevano incidere per più del 30 % sul prezzo di vendita.

Dal 1967, è dato constatare un maggiore equilibrio. Prima la Germania, nel 1962, quindi i Paesi Bassi e il Belgio, nel 1967, decidevano

.../...

di intervenire a favore delle costruzioni navali. Dal canto loro, gli aiuti della Francia e dell'Italia avevano subito una notevole riduzione. L'incidenza degli aiuti specifici concessi nella Comunità alle costruzioni navali si è da allora aggirata, per alcuni anni, attorno al 10% del prezzo di vendita, fatta eccezione per gli aiuti italiani, in genere più elevati.

Più recentemente, si son potuti registrare nuovi progressi sostanziali nel senso di un'armonizzazione verso il basso, tanto che, attualmente, l'incidenza media degli aiuti specifici si situa attorno al 5% del prezzo di vendita, ad eccezione degli aiuti italiani, che si aggirano attorno al 10%.

- 2) Se ci si limita ai soli aiuti specifici, il bilancio comunitario in materia di aiuti alle costruzioni navali sembra pertanto scddisfacente.

Tuttavia, in vari paesi della Comunità esistono regimi generali di aiuti - agevolazioni di credito all'esportazione e pressì garantiti - che sono largamente applicati alle costruzioni navali e il cui effetto sui prezzi delle navi è determinante quanto quello degli aiuti specifici.

Nella fattispecie, si tratta principalmente delle agevolazioni generali di credito a medio termine all'esportazione concesse in Francia, in Italia e nel Belgio.

Di norma, queste agevolazioni di credito sono concesse a tutte le esportazioni di navi, aggiungendosi agli aiuti specifici. La loro incidenza puo' essere valutata al 5% circa in Francia, al 2,½ % circa nel Belgio e al 7,½ % circa in Italia.

L'incidenza cumulativa degli aiuti specifici e delle eventuali agevolazioni generali di credito rappresenta il 5-6% in Germania, nei Paesi Bassi e nel Belgio, il 10% circa in Francia e quasi il 18% in Italia.

E' opportuno notare in proposito che gli aiuti specifici tedeschi e olandesi consistano precisamente in agevolazioni di credito, concesse per supplire alla mancanza in questi paesi di agevolazioni generali di credito all'esportazione. Di conseguenza tutti i paesi della Comunità concedono agevolazioni di credito, alle quali, in Italia, in Francia e

.../...

nel Belgio, si aggiungono sovvenzioni dirette. Tuttavia, se si volesse limitare il campo d'applicazione della nuova direttiva ai soli aiuti specifici, le agevolazioni di credito sarebbero prese in considerazione soltanto in taluni paesi (Germania e Paesi Bassi), e precisamente in quelli in cui hanno forma di aiuti specifici e non di aiuti generali.

L'altro regime generale di aiuti che può avere un effetto determinante sui prezzi delle navi è il sistema dei prezzi garantiti applicato in Francia per le navi, sistema che, sotto certi aspetti, può essere considerato come un'applicazione particolare del regime generale COFACE. Sembra giusto che la nuova direttiva prenda in considerazione anche questa misura.

- 3) La situazione italiana in materia si differenzia da numerosi anni da quella constatata in media per la Comunità. L'incidenza degli aiuti concessi in Italia è infatti più elevata che altrove.

Nonostante gli sforzi di adattamento compiuti finora, l'industria navale italiana non è ancora riuscita a raggiungere un grado di competitività soddisfacente sul piano europeo. A titolo eccezionale e per l'ultima volta, la Commissione prevede di autorizzare in Italia un certo superamento dei massimali comunitari, a condizione che entro un periodo relativamente breve siano adottate le misure necessarie per evitare il persistere della situazione attuale.

VI. Modifiche sopraggiunte nella congiuntura internazionale in genere

Le misure monetarie e commerciali adottate il 15 agosto dagli Stati Uniti sono attualmente fonte di molte incertezze per quanto riguarda l'evoluzione della congiuntura internazionale. In queste circostanze, le disposizioni comunitarie previste devono essere concepite in maniera sufficientemente elastica per poter essere eventualmente modificate in funzione delle ripercussioni, dirette o indirette, che l'evoluzione della congiuntura potrebbe avere sul mercato delle costruzioni navali.

VII. Proposte relative alle misure da adottare per il periodo successivo alla cessazione di efficacia della Direttiva.

In base a quanto precede, la Commissione propone al Consiglio di adottare nei più brevi termini la Direttiva il cui progetto figura in allegato. Scopo della nuova Direttiva è, da un lato, di ridurre sensibilmente il massimale degli aiuti alle costruzioni navali e, dall'altro, di proseguire gli sforzi di armonizzazione di tali aiuti all'interno della Comunità.

P R O P O S T A

di direttiva concernente gli aiuti alle costruzioni navali

Il Consiglio delle Comunità Europee

Visto il Trattato che istituisce la Comunità Economica Europea, in particolare gli articoli 92 e 113.

Vista la proposta della Commissione

Considerando che la direttiva del Consiglio 69/262 CEE ha effettivamente contribuito, da un lato, a ridurre gli aiuti alle costruzioni navali, e, dall'altro, ad armonizzarli all'interno della Comunità

Considerando i mutamenti avvenuti nel mercato internazionale delle costruzioni navali dopo l'adozione della suddetta direttiva e, quindi, l'opportunità di riconsiderare quest'ultima alla luce di tali mutamenti

*
* *

Considerando che le distorsioni di concorrenza sul mercato internazionale delle costruzioni navali sono state recentemente ridotte, principalmente mediante i successivi accordi conclusi fra i principali paesi costruttori in seno all'OCSE per armonizzare le condizioni di credito all'esportazione di navi

Considerando che in misura crescente i governi di numerosi paesi costruttori di navi giungono alla conclusione che l'industria delle costruzioni navali deve riuscire a funzionare senza aiuti

.../...

Considerando, d'altra parte, il relativo miglioramento della situazione della costruzione navale comunitaria in seguito all'espansione della domanda e ai primi risultati ottenuti sul piano della ristrutturazione dei cantieri navali

Considerando che la direttiva 69/262/CEE deve perciò essere rivista nel senso di una riduzione degli aiuti alle costruzioni navali

*
* *

Considerando che nella maggior parte dei paesi costruttori di navi continuano nondimeno a sussistere aiuti destinati a migliorare le condizioni di credito all'esportazione di navi, dato che gli attuali accordi dell'OCSE sono soltanto intesi a fissare, sul piano internazionale, condizioni di credito ottimali, che non vanno oltrepassate mediante aiuti di Stato ; che oltre ai crediti all'esportazione di navi esistono altre forme di aiuto che provocano distorsioni di concorrenza sul mercato internazionale

Considerando che, in tali condizioni, il mantenimento di un aiuto, anche se ridotto, alle costruzioni navali nella Comunità presenta attualmente un interesse comune

Considerando che un aiuto ridotto nel senso di cui sopra può inoltre facilitare il proseguimento delle particolari azioni di ristrutturazione ancora necessarie nel settore delle costruzioni navali nella Comunità, azioni rese ancor più difficili dal deterioramento delle situazioni finanziaria di numerosi cantieri navali in seguito alle distorsioni della concorrenza verificatesi sul mercato internazionale

*
* *

Considerando che la costruzione navale è un settore molto sensibile alla congiuntura internazionale, in particolare ai fattori commerciali, finanziari e monetari ; che le circostanze attuali danno luogo a serie incertezze in merito all'evoluzione della congiuntura; che, di conseguenza, le disposizioni della presente direttiva devono poter essere adattate rapidamente a tale evoluzione ;

*
* *

Considerando che gli aiuti alle costruzioni navali non devono alterare le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune

ha adottato la presente direttiva :

Articolo 1

Gli aiuti di cui beneficiano le costruzioni navali, a titolo specifico o in applicazione di regimi generali di aiuti, possono essere considerati compatibili con il Mercato comune nella misura in cui siano rispettate le condizioni enunciate negli articoli 2 e 3.

Articolo 2

Possono essere concessi aiuti per la costruzione, in un cantiere navale della Comunità, di navi con scafo metallico destinate alla navigazione marittima, che presentano le seguenti caratteristiche :

- navi mercantili per il trasporto di passeggeri e/o di merci, di stazza lorda di 150 t o più ;
- navi da pesca di stazza lorda di 150 t o più ;
- draghe di stazza lorda di 150 t o più ;
- rimorchiatori di 500 CV o più.

.../...

Articolo 3

- 1) Per ogni costruzione navale che rientra nell'articolo 2, gli aiuti concessi possono consistere .
 - a) in facilitazioni di credito all'esportazione, volte a migliorare le condizioni di credito per le navi portandone la durata a 8 anni, fissando all'80% la percentuale del prezzo di contratto coperta da detto credito e al 7,5% il tasso di interesse al netto di tutte le spese ;
 - b) in qualsiasi forma di sostegno diversa da quella descritta al paragrafo a), la cui incidenza non superi il 5% del prezzo di contratto nel 1972, e, salvo decisione contraria adottata dal Consiglio su proposta della Commissione, il 4% nel 1973 e il 3% nel 1974.
- 2) Il prezzo di contratto è il prezzo di vendita fissato contrattualmente, tenuto conto delle eventuali clausole di revisione del prezzo.
- 3) Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata su proposta della Commissione, ritoccherà, al momento opportuno e se necessario, le disposizioni previste dal presente articolo.

Articolo 4

Gli Stati membri comunicano alla Commissione, nella misura necessaria, le norme e le modalità di applicazione dei regimi di aiuti di cui beneficino le costruzioni navali.

Dalle suddette norme e modalità di applicazione deve risultare chiaramente l'osservanza delle condizioni stabilite negli articoli da 2 a 4.

Articolo 5

Gli Stati membri devono astenersi di ogni misura che possa imporre l'obbligo che la costruzione di navigli o di prodotti ivi incorporati venga effettuata nell'ambito del loro territorio nazionale.

.../...

Articolo 6

- 1) La presente direttiva è applicabile fino al 31 dicembre 1974.
- 2) Prima della fine dell'anno 1974, e senza pregiudizio dell'esame permanente previsto dall'articolo 93, paragrafo 1 del Trattato, la Commissione esamina la situazione del mercato internazionale e sottopone al Consiglio un rapporto corredato eventualmente di proposte relative alle misure da adottare per il periodo successivo.

Il Consiglio dispone di un termine di sei mesi per decidere in merito alle suddette proposte.

Nell'ipotesi di presentazione al Consiglio delle proposte di cui sopra, la durata di validità della presente direttiva è prorogata oltre la scadenza del 31 dicembre 1974, fino alla data di entrata in vigore della decisione del Consiglio e comunque non oltre il 30 giugno 1975.

Articolo 7

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì

Per il Consiglio,

Il Presidente,