II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 9 dicembre 1998

relativa alla misura che l'Irlanda intende attuare a favore dei datori di lavoro per il rimborso degli oneri sociali versati per i marittimi in servizio su certe categorie di navi che non sono tenute a registrazione in uno Stato membro

[notificata con il numero C(1998) 4278]

(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(1999/651/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità, in particolare l'articolo 93, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

visti gli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi [1],

dopo aver invitato i terzi interessati a presentare le loro osservazioni conformemente alle disposizioni citate,

considerando quanto segue:

1. **Procedimento**

Con lettera del 15 maggio 1997, protocollata presso la Commissione il 20 maggio 1997, l'Irlanda ha notificato alla Commissione l'aiuto N 322/97. Con lettere del 30 giugno e dell'8 settembre 1997 la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni. Il 9 luglio 1997 ha avuto luogo una riunione bilaterale. Con lettere protocollate presso la Commissione il 31 luglio, il 27 ottobre, il 7, 13, 19 e 27 novembre 1997 nonché il 2, 4, 8 e 10 dicembre 1997, le autorità irlandesi hanno trasmesso alla Commissione informazioni supplementari.

Con lettera del 20 gennaio 1998, la Commissione ha informato l'Irlanda della sua decisione:

— di autorizzare l'aiuto per quanto riguarda le navi del tipo 1;

— di non contestare il rimborso dei contributi corrisposti per pensioni di vecchiaia a favore di lavoratori autonomi ed ex lavoratori autonomi che hanno versato contributi su base volontaria, di età pari a 56 anni alla data del 6 aprile 1998, in quanto trattasi di misura che non costituisce aiuto e

— di iniziare il procedimento di cui all'articolo 93, paragrafo 2 del trattato per quanto riguarda gli aiuti per navi del tipo 2 (misura tipo 2) in forza delle norme di previdenza sociale (Social Welfare Regulations, 1997, Consolidated Contributions and Insurability, (Amendment) (N. 2) Refunds).

La decisione della Commissione di iniziare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* [2]. La Commissione ha invitato i terzi interessati a presentare le loro osservazioni sulla misura.

Con lettera del 23 febbraio 1998, protocollata presso la Commissione il 24 febbraio 1998, l'Irlanda ha trasmesso alla Commissione le sue osservazioni per quanto riguarda il suddetto procedimento ex articolo 93, paragrafo 2. Successivamente, in varie occasioni hanno avuto luogo contatti bilaterali fra rappresentanti della Commissione e le autorità irlandesi.

Alla Commissione non è pervenuta nessuna osservazione da altri Stati membri o da terzi interessati.

[1] GU C 205 del 5.7.1997, pag. 5.

[2] GU C 103 del 4.4.1998, pag. 15.

2. **Descrizione analitica della misura di aiuto**

a) *La misura «tipo 2»*

Tale parte del regime di aiuto N 322/97 nei cui confronti la Commissione ha avviato il procedimento prevede il rimborso ai datori di lavoro fino al 100 % degli oneri sociali corrisposti per l'assunzione di marittimi comunitari su navi utilizzate nei trasporti marittimi mercantili e date a noleggio senza equipaggio dal noleggiante non residente in Irlanda (navi del tipo 2).

Le navi del tipo 2 che sono noleggiate in Irlanda e amministrativamente gestite da questo paese non sono tenute a battere la bandiera di uno Stato membro nel quadro della misura sopra citata. A titolo di premessa è utile ricordare che le navi del tipo 1 sono navi in proprietà per non meno del 51 % di un soggetto o di soggetti residenti in Irlanda e necessariamente immatricolate in Irlanda.

b) *Entità e durata dell'aiuto*

L'aiuto da assegnare in forza della misura «tipo 2» è stato notificato cumulativamente alla misura «tipo 1» (approvata dalla decisione della Commissione sopra menzionata) L'importo totale previsto per entrambe le misure è 8 milioni di IEP erogabili a concorrenza di 2 milioni di IEP all'anno per un periodo di quattro anni a decorrere da 6 aprile 1996 e fino al 5 aprile 2000. Poiché secondo le indicazioni delle autorità irlandesi al momento della notificazione esisteva una sola nave del tipo 2 che presentava i requisiti per l'aiuto «tipo 2» e poiché non è prevista nel prossimo futuro l'introduzione di altre navi, soltanto una piccola parte di tali risorse complessive sarebbero assegnate alla misura «tipo 2».

Il finanziamento della predetta misura proviene da imposte in precedenza riscosse.

c) *Beneficiari*

I beneficiari del rimborso degli oneri sociali irlandesi sono datori di lavoro che impiegano marittimi a bordo delle navi del tipo 2 sopra menzionate destinate ai trasporti marittimi mercantili.

d) *Obiettivo*

Secondo le autorità irlandesi l'introduzione del rimborso dei contributi di sicurezza sociale e la sua applicazione alle navi sopra descritte è un elemento importante di una strategia a favore del settore marittimo irlandese volta a:

— mantenere l'immatricolazione nei registri nazionali ed attrarre nuove navi;

— potenziare il nesso economico tra gli armatori e operatori irlandesi e lo Stato e

— promuovere la qualità del trasporto marittimo medio della Comunità.

e) *Possibili effetti dell'aiuto*

Grazie al rimborso a favore dei datori di lavoro dei contributi di sicurezza sociale versati per l'occupazione su navi del tipo 2 di marittimi che sono contribuenti in Irlanda le autorità irlandesi mirano a sostenere le imprese di trasporto marittimo irlandesi.

f) *Motivi di avvio del procedimento*

Considerando che la misura di tipo 2 non prevede l'obbligo per le navi ammissibili al beneficio di essere immatricolate in uno Stato membro (vale a dire di battere bandiera di uno Stato membro) come indicato dagli orientamenti in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, la Commissione ha ritenuto che esistessero gravi dubbi circa la compatibilità di tale misura con il mercato comune. Per conseguenza con la sua lettera del 20 gennaio 1998 la Commissione ha comunicato di avviare il procedimento di cui all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato per quanto riguarda la misura di tipo 2 sopra descritta.

3. **Osservazioni presentate dall'Irlanda**

L'Irlanda, nell'ambito del procedimento di cui all'articolo 93, paragrafo 2, ha sollevato in particolare due contestazioni:

— il caso della motonave del tipo 2, «Normandy» e

— l'argomentazione in base alla quale l'aiuto «tipo 2» rientrerebbe nel punto 3.1 piuttosto che nel punto 3.2 degli orientamenti.

a) *Navi del tipo 2*

Per quanto riguarda il procedimento ex articolo 93, paragrafo 2, del trattato nei confronti di navi che rientrano nella misura di tipo 2, l'Irlanda ha osservato che l'unica nave avente i requisiti per la misura di tipo 2 — la «Normandy» — attualmente è noleggiata a Irish Continental Group plc., Ferryport, Dublino, per il periodo gennaio 1998/ottobre 1999.

Nelle osservazioni trasmesse alla Commissione le autorità irlandesi citano altresì il fatto che considerano il contratto di noleggio della «Normandy» conforme allo spirito degli orientamenti, ancorché la nave batta bandiera delle Bahamas.

Le argomentazioni di tale assunto sono sotto riepilogate:

i) la nave è di proprietà di una società (svedese) con sede nella Comunità;

ii) l'equipaggio della nave è costituito esclusivamente da cittadini dell'Unione europea (in predominanza dell'Irlanda e del Regno Unito), 150 persone in bassa stagione e 250 persone in alta stagione;

iii) la nave opera sotto la direzione amministrativa di una società della Comunità, Irish Ferries, insediata a Dublino e Rosslare e a Liverpool per il mercato del Regno Unito. Tali attività generano un notevole numero di posti di lavoro per cittadini dell'Unione a Dublino e Rosslare e in società collegate sul territorio continentale dell'Europa;

iv) la nave è in servizio su una rotta marginale e periferica tra Rosslare in Irlanda e il territorio continentale europeo, che è importante per il turismo interno alla Comunità e il traffico commerciale. Tale collegamento, che è stato avviato nel 1973, risultava a rischio a causa della pressione delle forze del mercato e dell'introduzione di nuove regole di sicurezza che escludevano l'impiego ulteriore della nave già operante sulla rotta in questione.

La redditività economica dell'esercizio della rotta resta incerta. Nondimeno Irish Ferries ha noleggiato la motonave «Normandy» per un periodo di 21 mesi per mantenere aperto il collegamento e valutarne la sua redditività futura. Le autorità irlandesi sono assolutamente a favore del mantenimento di tale rotta per ragioni strategiche (in alternativa al percorso via terra attraverso il Regno Unito) nonché quale contributo alla politica generale di sostegno ad un maggiore uso dei trasporti di cabotaggio nella Comunità;

v) l'attuale contratto di noleggio è stipulato a titolo temporaneo (fino all'ottobre 1999). In sede di acquisizione di una nave sostitutiva per la rotta Rosslare, Irish Ferries ha presentato offerte per l'acquisto di due navi con l'intenzione di immatricolarle sotto bandiera irlandese. Tuttavia le offerte non hanno avuto esito positivo. L'unica nave che poteva essere acquisita con sufficiente cubatura per posti letto per la rotta è stata la motonave «Normandy».

Alla scadenza del contratto di noleggio nel 1999, Irish Ferries potrà negoziare con gli armatori della nave la bandiera di appartenenza. In alternativa, qualora fosse accertata la redditività della rotta, Irish Ferries può forse acquisire una nave a tale destinazione che potrebbe in seguito essere immatricolata sotto bandiera irlandese. Di conseguenza l'attuale situazione andrebbe considerata transitoria in quanto sarà applicabile soltanto fino all'ottobre 1999;

vi) La nave fa parte della flotta che la società opera sui servizi tra l'Irlanda, il Regno Unito e la Francia ed è l'unica della flotta che non è immatricolata nel registro irlandese.

Inoltre per quanto riguarda le navi del tipo 2 in genere, le autorità irlandesi hanno sottolineato che trattasi di navi per le quali è comprovabile la conformità con tutti i requisiti delle Merchant Shipping Acts 1894 — 1996 (che prescrivono le condizioni per l'immatricolazione nei registri irlandesi), e sono soggette a tale normativa come se fossero state immatricolate in un registro irlandese.

Le autorità irlandesi di conseguenza ricordano che la motonave «Normandy», che è una nave del tipo 2, è equiparata, in forza della legge irlandese ai fini degli aiuti di Stato, ad una nave immatricolata in un registro irlandese:

b) *Applicabilità degli orientamenti alla misura di aiuto di tipo 2*

Per quanto riguarda il punto degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi che si applica nel presente caso, l'Irlanda sostiene che la riscossione di contributi di sicurezza sociale a carico dei datori di lavoro correlata ai salari per i dipendenti dovrebbe essere considerata una forma di imposta sulla società assolutamente diversa dalle imposte sulle persone come l'imposta sul reddito o i contributi sociali a carico dei dipendenti. L'Irlanda considera la flessibilità implicita di cui al punto 3.1 degli orientamenti sul «regime fiscale delle società di navigazione» pertinente nel presente caso nella misura in cui il contributo del datore di lavoro (assicurazione sociale connessa alla retribuzione, «pay-related social insurance» — PRSI) è riscosso sulle retribuzioni complessive corrisposte dalla società ai marittimi.

Secondo l'Irlanda esistono validi motivi per ritenere che il regime più flessibile implicito al punto 3.1 degli orientamenti debba applicarsi in particolare agli sgravi nel settore imposte a carico delle società di trasporto marittimo per quanto riguarda il personale occupato. Il principale valore aggiunto riconducibile al trasporto marittimo della Comunità può spesso essere l'occupazione di marittimi comunitari; le riduzioni nei costi del lavoro dovute a tali sgravi sono gli strumenti più efficaci e mirati disponibili per raggiungere detto obiettivo.

Benché l'aiuto in questione non sia finalizzato a rimpatriare le attività manageriali e ausiliarie — essendo queste già situate all'interno della Comunità — esso contribuirà a consolidare la posizione della società grazie ad una base ancorata nella Comunità e servirà a mantenere e a consolidare detta base, evitando così la necessità di rimpatrio in un'eventuale fase ulteriore.

4. **Valutazione**

a) *Base giuridica della valutazione*

Gli articoli 92 e 93 del trattato dettano le regole sulla compatibilità degli aiuti di Stato con il mercato comune.

Gli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi forniscono indirizzi per quanto riguarda la compatibilità con il mercato comune, conformemente all'articolo 92 del trattato, delle misure di aiuto di Stato a favore del settore dei trasporti marittimi.

b) *Compatibilità dell'aiuto*

i) Esistenza di un aiuto di Stato

L'articolo 92, paragrafo 1, del trattato stabilisce che «Sono incompatibili con il mercato comune nella misura in cui incidano sugli Stati membri gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».

Per effetto del rimborso di contributi per la protezione sociale dei marittimi lo Stato riscuote entrate inferiori ed esso deve quindi essere considerato un aiuto concesso mediante risorse statali. Poiché l'aiuto del tipo 2 favorisce soltanto il settore marittimo, è da ritenere che si tratti di un aiuto settoriale. Inoltre essendo il trasporto marittimo un settore caratterizzato da nette connotazioni internazionali ed intracomunitarie, un eventuale aiuto pubblico a suo favore rischia di falsare la concorrenza e di incidere sulle attività di trasporto marittimo degli altri Stati membri. Ne segue che il citato rimborso dei contributi di sicurezza sociale deve essere quindi considerato un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato.

ii) Punto 3.2 degli orientamenti

Gli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi indicano al punto 3.2 che un aiuto configurato come sgravio degli oneri relativi ai contributi di sicurezza sociale per i marittimi comunitari dovrebbe essere autorizzato sempreché tali marittimi siano impiegati su navi immatricolate nel registro di uno Stato membro. Gli orientamenti consentono detti aiuti fino ad un massimo di uno sgravio pari al 100 % dai contributi. Sulla base di tale interpretazione la Commissione ha avviato il procedimento ex articolo 93, paragrafo 2, nei confronti dell'aiuto di tipo 2 considerato che le navi del tipo 2 non sono tenute ad essere immatricolate nel registro di uno Stato membro.

iii) Applicabilità del punto 3.2 degli orientamenti

Riepilogando le osservazioni relative al procedimento ex articolo 93, paragrafo 2, sopra menzionate, l'Irlanda sostiene che la riscossione di contributi di sicurezza sociale a carico dei datori di lavoro commisurati alle retribuzioni dovrebbe essere considerata una forma di imposta sulla società del tutto diversa dalle imposte sulle persone fisiche quale l'imposta sul reddito o i contributi di sicurezza sociale a carico dei dipendenti. L'Irlanda considererebbe altresì applicabile nel presente caso la flessibilità implicita di cui al punto 3.1 degli orientamenti per quanto riguarda il regime fiscale delle imprese di navigazione (che prevede in determinate circostanze la possibilità di una deroga all'obbligo normalmente richiesto di battere bandiera comunitaria) nella misura in cui il contributo a carico dei datori di lavoro (PRSI) sia commisurato alla totalità delle retribuzioni corrisposte ai marittimi da parte della società.

Per quanto riguarda tali argomentazioni va osservato che la parte 3 degli orientamenti tratta specificamente delle «Misure fiscali e sociali volte a promuovere la competitività». Esso è articolato nel punto 3.1 che esamina il «Regime fiscale delle società di navigazione» e nel punto 3.2 che esamina il «Costo del lavoro».

Il punto 3.1 esplicita la compatibilità con il mercato comune di alcuni aiuti di Stato, ad esempio quelli correlati ad un'imposta sul tonnellaggio o all'ammortamento accelerato degli investimenti. Soltanto per queste misure gli orientamenti indicano che esse possono essere in via eccezionale applicabili all'intera flotta posta in servizio da una società di navigazione comunitaria, sempreché siano soddisfatti alcuni criteri.

Il punto 3.2 tuttavia esamina la compatibilità con il mercato comune degli aiuti di Stato relativi a vari tipi di costi del lavoro che sono così definiti:

— contributi di sicurezza sociale ridotti per i marittimi CE occupati a bordo di navi immatricolate in uno Stato membro e

— aliquote di imposta ridotte per i marittimi CE occupati a bordo di navi immatricolate in uno Stato membro.

Il fatto che l'alleggerimento dei costi del lavoro grazie a contributi di sicurezza sociale ridotti e aliquote di imposta ridotte sia esaminato in un punto speciale e distinto degli orientamenti indica chiaramente l'intenzione della Commissione di tenere separati questi benefici da altre misure considerate al punto 3.1, tra cui l'imposta sul tonnellaggio.

Ne segue che a fini di applicazione degli orientamenti, un regime che prevede il rimborso di contributi di sicurezza sociale dei marittimi non può essere considerato un incentivo fiscale ai sensi della definizione di cui al punto 3.1, ma va considerato un intervento connesso all'occupazione ai sensi del punto 3.2.

Andrebbe osservato che l'argomentazione irlandese secondo la quale le navi del tipo 2 sono soggette alla legislazione irlandese come se fossero state immatricolate in un registro irlandese non è sufficiente a soddisfare quanto previsto dal punto 3.2 degli orientamenti in base al quale le navi ammesse al beneficio devono essere iscritte nel registro di uno Stato membro. Anche se il rimborso riguarda soltanto i marittimi comunitari (capitani e marittimi tenuti a versare i contributi di sicurezza sociale in Irlanda) come nell'aiuto autorizzato relativo alle navi del tipo 1 e come previsto dal punto 3.2 degli orientamenti, la condizione sopra menzionata che le navi debbono essere iscritte nel registro di uno Stato membro non è soddisfatta.

Sotto questo profilo andrebbe altresì osservato che gli orientamenti, oltre ad identificare la minore pressione tributaria di alcuni paesi terzi quale elemento principale che induce le imprese di trasporto marittimo a cambiare la bandiera battuta dalle loro navi, hanno analizzato le varie conseguenze negative risultanti da questa tendenza. Per arrestarla e rimediare alla situazione gli orientamenti consentono agli Stati membri di introdurre misure di sgravio fiscale e di riduzione degli oneri di sicurezza sociale per migliorare la competitività dei trasporti marittimi effettuati sotto le loro bandiere. Nell'elaborare i suoi orientamenti la Commissione ha ritenuto che gli interventi volti a ridurre il costo del lavoro della gente di mare come quelli qui esaminati dovrebbero soltanto essere applicati per i marittimi occupati su navi iscritte nel registro di uno Stato membro. Discostarsi da tale politica non offrirebbe agli armatori un incentivo sufficiente ad operare sotto bandiere comunitarie e potrebbe rappresentare un aiuto di Stato volto a promuovere la competitività dei trasporti marittimi extracomunitari.

L'aiuto di tipo 2 come proposto dall'Irlanda che non prevede un vincolo con una bandiera comunitaria, deve essere quindi considerato incompatibile con gli orientamenti comunitari sopra menzionati in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi.

iv) Il caso della motonave «Normandy»

Per quanto riguarda la motonave «Normandy» che secondo le autorità irlandesi è attualmente l'unica nave del tipo 2 che presenta i requisiti per la misura di aiuto proposta, andrebbe osservato che nel corso di numerosi contatti bilaterali successivi all'avvio del procedimento ex articolo 93, paragrafo 2, del trattato, le autorità irlandesi hanno segnalato la possibilità di pervenire ad un accordo tra la proprietà e l'operatore per immatricolare la medesima sotto bandiera irlandese. Tuttavia tale accordo non è stato raggiunto e non sono stati forniti alla Commissione impegni in tal senso.

5. **Conclusioni**

In conclusione, il regime di aiuto per quanto riguarda le navi del tipo 2 deve essere ritenuto incompatibile con il mercato comune,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto di Stato che l'Irlanda intende concedere ai datori di lavoro per quanto riguarda i marittimi occupati su navi che svolgono attività di trasporto marittimo mercantile oggetto di un contratto di noleggio senza equipaggio da parte di un soggetto noleggiante non residente in Irlanda è incompatibile con l'articolo 92 del trattato CE.

Di conseguenza non può essere data esecuzione a tale aiuto.

Articolo 2

L'Irlanda informa la Commissione, entro due mesi dalla notificazione della presente decisione, delle misure adottate per conformarvisi.

Articolo 3

L'Irlanda è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 9 dicembre 1998.

Per la Commissione

Neil KINNOCK

Membro della Commissione