COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION
du 16 novembre 1999
relative aux aides d'État que l'Italie envisage d'accorder pour la création de nouveaux chantiers navals à Oristano (Sardaigne) et Belvedere Marittimo (Calabre)

[notifiée sous le numéro C(1999) 4839]

(Le texte en langue italienne est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2000/250/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

vu la directive 90/684/CEE du Conseil du 21 décembre 1990 concernant les aides à la construction navale [1], dont l'application a été prorogée par le règlement (CE) nº 2600/97 [2],

vu le règlement (CE) nº 1540/98 du Conseil du 29 juin 1998 concernant les aides à la construction navale [3],

après avoir invité les tiers intéressés à présenter leurs observations conformément à l'article 87, paragraphe 2, premier alinéa, du traité, et compte tenu de ces observations,

considérant ce qui suit:

I. PROCÉDURE

(1) Par lettres du 17 novembre 1997, enregistrée le 18 novembre 1997, et du 6 mars 1998, enregistrée le 12 mars 1998, respectivement, les autorités italiennes ont notifié à la Commission deux projets identiques d'aides à l'investissement pour la création de nouveaux chantiers navals, au titre du décret-loi nº 415 du 22 octobre 1992, converti en loi 488/92 du 19 décembre 1992 relative aux aides régionales à l'investissement en Italie.

Des informations complémentaires avaient été demandées à propos de la notification du premier projet. La réponse des autorités italiennes a été transmise en même temps que la notification du second projet.

(2) Par lettre du 14 juillet 1998, la Commission a informé le gouvernement italien de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité, à l'encontre de ces aides. Les autorités italiennes ont fait parvenir leurs observations à la Commission par lettre de leur représentation permanente nº 3896 du 2 mars 1999. La décision de la Commission d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* [4], les tiers intéressés étant invités à présenter leurs observations sur les aides en cause. La Commission a transmis à l'Italie, en lui donnant la possibilité de les commenter, les observations de tiers reçues à cette occasion.

(3) Par lettres du 18 septembre 1998 et du 5 août 1999, les autorités italiennes ont communiqué à la Commission leurs commentaires, ainsi que diverses informations utiles pour l'appréciation des deux dossiers.

II. DESCRIPTION

(4) Les investissements se feront sur la base de projets réalisés par un consortium européen (Euroinvest) qui regroupe des petites et moyennes entreprises (PME) et des associations professionnelles, essentiellement italiennes, grecques et portugaises.

L'objectif industriel est de construire des ferries rapides, des catamarans et des monocoques, et les études sur lesquelles le projet est basé indiquent qu'il s'agit d'un marché en pleine expansion. La technologie existe déjà et provient d'un autre chantier italien, spécialisé dans ce type de navires. Les types de navires qui seront construits répondent, sur le plan de la technologie et de l'innovation, aux normes les plus récentes en matière de navires à grande vitesse.

Pour chacun des projets, dont le coût unitaire d'investissement s'élève à 89,3 milliards de lires italiennes, il est prévu de construire un navire par an, ce qui représente 80 000 heures/homme par an, soit environ 50 emplois.

[1] JO L 380 du 31.12.1990, p. 27.
[2] JO L 351 du 23.12.1997, p. 18.
[3] JO L 202 du 18.7.1998, p. 1.
[4] JO C 307 du 7.10.1998, p. 8.

(5) Les aides seraient accordées au titre du régime italien d'aides régionales à l'investissement, conformément à la loi 488/92. Dans les deux cas, les chantiers sont situés dans des régions relevant de l'objectif nº 1, dans lesquelles les aides à l'investissement peuvent atteindre 50 % en équivalent-subvention net + 15 % en équivalent-subvention brut pour les PME. Compte tenu du montant prévu pour les aides, qui est de 53,4 milliards de lires italiennes pour Oristano et 54,6 milliards pour Belvedere Marittimo, et de l'assiette des coûts admissibles conformément aux lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale ([1]), l'équivalent-subvention net total des aides s'élève respectivement à 45,75 et à 42,34 %.

(6) Dans la demande d'informations complémentaires, il était précisé que, conformément à l'article 6 de la directive 90/684/CEE, cette opération pourrait n'être examinée qu'à condition que les nouvelles capacités remplacent directement des capacités antérieures récemment supprimées.

Dans leur réponse, les autorités italiennes n'ont pas été en mesure de fournir une liste précise des chantiers qui seraient radiés du registre spécial des chantiers navals italiens, ni de préciser si la capacité des entreprises récemment fermées correspondait à celle qu'il était prévu de créer.

III. **OBSERVATIONS DES TIERS INTÉRESSÉS**

(7) Dans le cadre de la procédure, les autorités françaises ont adressé des observations à la suite de l'invitation adressée par la Commission par lettre du 10 novembre 1998. Elles insistent surtout sur les problèmes de capacité du secteur de la construction navale et sur le fait que les chantiers qui existent actuellement dans l'Union européenne semblent suffisants pour répondre à la demande en matière de navires à grande vitesse.

IV. **COMMENTAIRES DE L'ITALIE**

(8) Par lettre nº 6239 du 18 septembre 1998, les autorités italiennes ont tout d'abord indiqué que le projet notifié pour Belvedere Marittimo avait été modifié et qu'il ne comportait plus la construction de navires entrant dans le champ d'application des dispositions communautaires. La notification de ce projet a donc été retirée. En ce qui concerne le projet relatif à Oristano, un accord était en vue avec le chantier naval Clemna de La Spezia pour transférer les capacités correspondantes.

(9) À la demande de la Commission, les autorités italiennes ont communiqué, par lettre du 9 août 1999, des informations plus détaillées, confirmant que, d'une part, il existait bien un autre projet pour le site de Belvedere Marittimo, qui porte sur la construction de catamarans de 38 mètres et d'un tonnage inférieur à 100 tonneaux de jauge brute compensée (tbc), ainsi que de petits remorqueurs d'une puissance inférieure à 365 kilowatts (kW) et que, d'autre part, le chantier Clemna, qui disposait d'une capacité utile de 3 000 tonneaux de jauge brute compensée (tbc), achevait l'exécution de sa dernière commande et était en liquidation, ce qui devait entraîner sa radiation du registre spécial des chantiers navals italiens.

V. **APPRÉCIATION**

(10) Les aides notifiées sont des aides prévues par l'article 1er, paragraphe 2, de la loi italienne 488/92, complétée par divers décrets et circulaires ministériels relatifs à ses modalités d'application, approuvés par la Commission le 19 mai 1997 ([2]). Peuvent bénéficier de ce régime d'aides les entreprises manufacturières situées dans les zones relevant de l'objectif nº 1, nº 2 et nº 5 b ou dans les zones admissibles au bénéfice des aides régionales, en vertu des dérogations prévues par l'article 87, paragraphe 3, points a) ou c), du traité. Parmi les investissements et les coûts admissibles figure notamment la construction de nouvelles installations de production.

(11) En autorisant le régime d'aides, la Commission a également approuvé la carte des zones admissibles au bénéfice des aides régionales en Italie, ainsi que l'intensité des aides. Étant donné que la Sardaigne et la Calabre sont des zones relevant de l'objectif nº 1, les investissements admissibles peuvent bénéficier d'aides d'une intensité maximum de 50 % en équivalent-subvention net. Une majoration de 15 % en équivalent-subvention brut peut être appliquée aux PME.

(12) Ainsi que la Commission l'a précisé dans la lettre autorisant le régime qu'elle a adressée au gouvernement italien, ce régime est soumis aux dispositions et aux encadrements communautaires régissant certains secteurs d'activités industrielles. Comme il s'agit d'aides à l'investissement pour la construction de nouveaux chantiers navals, ce sont les règles en vigueur au moment de la notification qui sont d'application, en l'occurrence la directive 90/684/CEE concernant les aides à la construction navale, dont l'application a été prorogée jusqu'au 31 décembre 1998 par le règlement (CE) nº 2600/97. À l'article 1er, point a), de cette directive, la construction navale est définie comme la construction, dans la Communauté, de navires à coque métallique, comprenant des navires de tous types d'au moins 100 tonnes brutes et de remorqueurs d'une puissance d'au moins 365 kW. L'article 11, paragraphe 2, point b), de cette même directive dispose que «les États membres notifient préalablement à la Commission et ne mettent en œuvre sans son autorisation (...) aucune décision d'appliquer aux entreprises visées par la présente directive un régime d'aides, qu'il soit à finalité générale ou régionale».

(13) En ce qui concerne la construction du chantier naval d'Oristano, le projet répond aux conditions énoncées au considérant 12 et doit donc être examiné à la lumière de l'article 6, paragraphe 1, de la directive, aux termes de laquelle «les aides aux investissements, qu'elles soient spécifiques ou non, ne peuvent être octroyées pour la construction de nouveaux chantiers ou pour des investissements dans des chantiers existants, à moins qu'elles ne soient liées à un plan de restructuration qui n'entraîne aucun accroissement de la capacité de construction navale de chantier ou, en cas d'accroissement, qu'elles soient liées directement à une réduction irréversible correspondante de la capacité d'autres chantiers du même État membre au cours de la même période (...)».

([1]) JO C 74 du 10.3.1998, p. 9.

([2]) JO C 247 du 21.7.1997, p. 3.

(14) Le gouvernement italien a indiqué que le chantier naval Clemna de La Spezia, inscrit au registre spécial des chantiers navals italiens sous le nº 17, était sur le point d'être mis en liquidation et de cesser définitivement ses activités de construction navale. Ce chantier, dont la dernière commande a été enregistrée en 1996, disposait d'une capacité utile de 3 000 tbc, mais d'une capacité effective de 2 000 tbc. Comme le programme de travail du nouveau chantier fait apparaître une production annuelle équivalant à 2 000 tbc, on peut considérer que la nouvelle capacité installée à Oristano est directement compensée par la fermeture d'une capacité existante au cours de la même période. De ce fait, les dispositions de la directive 90/684/CEE sont respectées et les aides à l'investissement peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun.

(15) Toutefois, afin que la Commission puisse s'assurer que la fermeture des capacités du chantier naval Clemna de La Spezia est définitive et irréversible, les autorités italiennes devront lui transmettre toutes les informations nécessaires sur les activités qui seront mises en place sur le site de l'entreprise fermée. Ces rapports pourront faire l'objet d'une vérification de la part de la Commission.

(16) En ce qui concerne le chantier de Belvedere Marittimo, le nouveau plan présenté par les autorités italiennes indique que l'entreprise qui sera créée ne répond pas aux conditions énoncées au considérant 12 et que la Commission ne doit donc pas examiner ce projet à la lumière de la directive 90/684/CEE.

(17) Toutefois, compte tenu de la similitude des deux investissements en cause, les autorités italiennes devront fournir, chaque année pendant une période de dix ans, un rapport sur les activités de la nouvelle entreprise, y compris des détails sur sa production. Ce rapport pourra, lui aussi, être soumis à vérification.

VI. **CONCLUSIONS**

(18) La Commission constate que les aides en faveur de la construction du nouveau chantier d'Oristano sont conformes aux dispositions de la loi italienne 488/92, qui a été approuvée par la Commission, et aux dispositions de la directive 90/684/CEE. Elle constate également que les aides prévues pour la construction du chantier naval de Belvedere Marittimo sont conformes aux dispositions de la loi 488/92 et qu'elles ne sont pas soumises à l'autorisation préalable de la Commission,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'aide d'État que l'Italie prévoit d'accorder en faveur de la construction d'un nouveau chantier naval à Oristano, pour un montant de 53,4 milliards de lires italiennes, en vertu de la loi 488/92, est compatible avec le marché commun au sens de l'article 87, paragraphe 2, point a), du traité et de la directive 90/684/CEE.

L'octroi de cette aide est donc autorisé, à condition que la fermeture du chantier naval Clemna de La Spezia soit définitive et irréversible.

Article 2

L'aide d'État que l'Italie prévoit d'accorder en faveur de la construction d'un nouveau chantier naval à Belvedere Marittimo, pour un montant de 54,4 milliards de lires italiennes, n'est pas soumise à autorisation préalable de la Commission au sens de la directive 90/684/CEE, étant donné que les navires qui seront construits auront un tonnage inférieur à 100 tbc ou une puissance inférieure à 365 kW dans le cas des remorqueurs.

Article 3

Le gouvernement italien transmet chaque année à la Commission, pendant une période de dix ans, un rapport:

a) sur les activités qui seront mises en œuvre sur le site du chantier naval Clemna de La Spezia;

b) sur la production du chantier de Belvedere Marittimo.

Article 4

La République italienne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 16 novembre 1999.

Par la Commission

Mario MONTI

Membre de la Commission