

REGULAMENT

privind ajutoarele de stat acordate în industria construcțiilor de nave

În temeiul art. 27 alin. (1) din Legea concurenței nr. 21/1996, republicată, și al art. 30 alin. (1) din Legea nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, republicată,

Consiliul Concurenței adoptă prezentul regulament.

Introducere

Adoptarea unui cadru legal de reglementare a disciplinei ajutorului de stat în domeniul construcțiilor de nave reprezintă continuarea procesului de armonizare a legislației românești cu legislația europeană, parte a procesului de aderare a României la Uniunea Europeană.

Controlul ajutoarelor de stat se exercită de către Consiliul Concurenței în scopul de a urmări măsura în care acestea sunt compatibile cu mediul concurențial normal într-o economie de piață în care prețurile produselor și tarifele serviciilor sunt determinate de cerere și ofertă.

Obiectivele prezentului regulament sunt, în sensul cel mai larg posibil, de a elimina diferențele dintre regulile aplicabile industriei constructoare de nave și cele aplicabile altor sectoare din industrie și, prin urmare, de a simplifica și de a face mai transparentă politica Consiliului Concurenței în acest domeniu, prin extinderea aplicării prevederilor orizontale generale și la sectorul construcției de nave.

Anumiți factori specifici care afectează sectorul construcțiilor de nave trebuie să se reflecte în politica Consiliului Concurenței privind controlul ajutoarelor de stat. Acești factori includ:

- a)** supracapacitate, prețuri scăzute și distorsionare a comerțului pe piața mondială a construcțiilor de nave;
- b)** mărirea și importanța deosebită a navelor care sporesc posibilitatea ca facilitățile sub formă de credite, suportate de stat, să distorsioneze concurența;
- c)** dificultatea de a aplica în sectorul construcțiilor de nave regulile Organizației Mondiale a Comerțului (OMC) referitoare la practicile comerciale neloiale;
- d)** existența acordurilor în cadrul Organizației pentru Cooperare Economică și Dezvoltare (OECD) în sectorul construcțiilor de nave, și anume Acordul OECD privind Instrucțiunile pentru creditele de export sprijinite în mod oficial, respectiv Înțelegerea sectorială privind creditele de export pentru nave, care se aplică în Comunitate în baza Deciziei Consiliului 2001/76/EC din 22 decembrie 2000, înlocuind Decizia din 4 aprilie 1978 referitoare la aplicarea anumitor instrucțiuni în domeniul creditelor externe ce beneficiază de suport public.

Având în vedere aceste caracteristici speciale, obiectivele prezentului regulament, în afară de acela de a simplifica regulile aplicabile construcțiilor navale, sunt următoarele:

- a)** să se încurajeze o mai mare eficiență și concurență între șantierele navale, în special prin promovarea inovării;
- b)** să se faciliteze reducerea capacităților de producție neviabile, atunci când este necesar;
- c)** să se respecte obligațiile internaționale aplicabile în domeniul creditelor de export și al ajutoarelor de dezvoltare.

Pentru atingerea acestor obiective, prezentul regulament prevede măsuri specifice în legătură cu ajutorul pentru inovare, ajutorul pentru închidere, credite pentru export, ajutorul regional și ajutorul pentru dezvoltare.

Prezentul regulament are ca obiectiv atât creșterea transparenței procesului de evaluare a notificărilor transmise Consiliului Concurenței, cât și stabilirea criteriilor și a procedurilor aplicabile.

Art. 1: Domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică schemelor de ajutor de stat și ajutoarelor de stat individuale acordate în domeniul construcțiilor de nave.

(2) Ajutorul pentru construcția de nave include ajutorul către orice șantier naval, entitate având o legătură cu acestea, proprietar de nave și terți, cărora le este acordat, direct sau indirect, pentru construcția, repararea sau conversia de nave.

(3) Anumite caracteristici, cum ar fi producția de serie mică, mărimea, valoarea și complexitatea unităților produse, precum și faptul că prototipurile sunt în general utilizate în scop comercial, diferențiază sectorul construcțiilor navale de alte sectoare ale economiei. În consecință, construcția de nave este singurul sector eligibil în ceea ce privește ajutorul de stat pentru inovare. Natura unică a industriei constructoare de nave justifică menținerea ajutorului de inovare specific sectorului. Prin urmare, prezentul regulament are drept scop îmbunătățirea sprijinului pentru inovare.

(4) Consiliul Concurenței poate considera că ajutorul pentru construcția de nave, pentru repararea și transformarea navelor este compatibil cu mediul concurențial normal numai dacă acesta este acordat cu respectarea prevederilor prezentului regulament.

Art. 2: Definiții

În sensul prezentului regulament, termenii și expresiile de mai jos semnifică după cum urmează:

a) construcția de nave înseamnă fabricarea/producerea navelor comerciale maritime autopropulsate;

b) repararea sau recondiționarea se referă la navele comerciale maritime autopropulsate;

c) conversia navelor se referă la navele comerciale maritime autopropulsate de cel puțin 1.000 gt brute, cu condiția ca operațiunile de conversie să implice modificări radicale ale planului de încărcare marfă, ale carenei, ale sistemului de propulsie sau ale amenajărilor pentru pasageri;

d) nave comerciale maritime cu propulsie proprie semnifică:

1. nave de cel puțin 100 gt brute, utilizate pentru transportul de pasageri și/sau de bunuri;

2. nave de cel puțin 100 gt brute, utilizate pentru desfășurarea de servicii specializate (de exemplu, spărgătoare de gheață și drage);

3. remorchere de cel puțin 365 kW;

4. nave de pescuit de cel puțin 100 gt, dacă se referă la credite pentru export și ajutoare pentru dezvoltare, ce îndeplinesc criteriile din Acordul OECD privind Instrucțiunile pentru creditele de export sprijinite în mod oficial, respectiv din Înțelegerea sectorială privind creditele de export pentru nave, sau orice alt acord care îl modifică ori îl înlocuiește pe acesta;

5. cochilii nefinisate ale navelor prevăzute la lit. a)-d), care sunt în stare de plutire și mobile;

e) nave maritime autopropulsate semnifică nave care, prin propria propulsie permanentă și cârmă/sistem de cârmă, au toate caracteristicile pentru autonavigare la mare adâncime. Navele militare (nave care, în conformitate cu caracteristicile și posibilitățile structurale de bază, sunt destinate a fi utilizate exclusiv în scopuri militare, ca de exemplu, nave de război și alte nave pentru acțiuni ofensive și defensive) și modificările făcute sau adăugările realizate la alte nave cu utilizare exclusiv militară sunt excluse, cu condiția ca orice măsuri sau practici aplicate în legătură cu asemenea nave, modificări de nave ori de trăsături să nu constituie acțiuni deghizate în favoarea construcțiilor de nave comerciale, incompatibile cu regulile de ajutor de stat;

f) entitatea ce are legătură cu construcțiile de nave înseamnă orice persoană fizică sau juridică care:

1. deține sau controlează o întreprindere implicată în construcția de nave, repararea de nave ori conversia de nave;

2. este deținută sau controlată, direct ori indirect, fie prin deținerea pachetului majoritar de acțiuni, fie prin alte metode, de către o întreprindere implicată în construcția, repararea sau conversia de nave;

g) controlul este preluat în momentul în care o persoană sau o întreprindere implicată în construcția, repararea ori conversia de nave deține sau controlează o cotă mai mare de 25% din capitalul social al celeilalte ori viceversa;

h) ajutor semnifică, în înțelesul Legii nr. 143/1999, republicata, "orice măsură de sprijin acordată de către stat sau de către unitățile administrativ-teritoriale, din resurse de stat sau resurse ale unităților administrativ-teritoriale sau de alte organisme care administrează surse ale statului ori ale colectivităților locale indiferent de formă, care distorsionează sau amenință să distorsioneze concurența, prin favorizarea anumitor întreprinderi, a producției anumitor bunuri, a prestării anumitor servicii sau afectează comerțul dintre România și statele membre ale Uniunii Europene, fiind considerat incompatibil cu un mediu concurențial normal", inclusiv măsuri cum ar fi facilitățile pentru credite, garanții și facilități fiscale.

Art. 3: Aplicarea prevederilor privind ajutorul de stat având obiective orizontale

Principiul general este că ajutorul de stat pentru construcția de nave poate fi acordat în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 143/1999, republicata, și cu dispozițiile reglementărilor emise în baza acesteia, incluzând următoarele prevederi:

- a)** Regulamentul privind ajutorul de stat pentru instruirea angajaților, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 92/2002, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 470 din 2 iulie 2002, cu modificările ulterioare;
- b)** Regulamentul privind pragul minim al ajutorului de stat care nu cade sub incidența obligației de notificare, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 27/2000, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 125 din 24 martie 2000;
- c)** Regulamentul privind ajutorul de stat pentru întreprinderile mici și mijlocii, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 55/2004, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 340 din 19 aprilie 2004, cu modificările ulterioare;
- d)** Regulamentul privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea firmelor în dificultate, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 92/2002, cu modificările și completările ulterioare;
- e)** Regulamentul cu privire la ajutorul de stat pentru protecția mediului, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 92/2002, cu modificările ulterioare;
- f)** Regulamentul privind ajutorul de stat pentru cercetare și dezvoltare, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 219/2004, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 850 din 16 septembrie 2004.

Art. 4: Prevederi specifice

Principiul general subliniat la art. 5 este subiect al excepțiilor prevăzute la art. 7 și acestea sunt justificate de factori specifici prezentați la art. 11.

Art. 5: Ajutor pentru cercetare, dezvoltare și inovare

(1) Ajutorul acordat oricărei întreprinderi pentru acoperirea cheltuielilor legate de cercetarea și dezvoltarea proiectelor în construcția de nave, repararea de nave sau conversia lor poate fi considerat compatibil cu un mediu concurențial normal, dacă este în conformitate cu regulile stipulate în Regulamentul privind ajutorul de stat pentru cercetare și dezvoltare sau în orice acord ulterior în acest domeniu.

(2) Ajutorul acordat pentru inovarea în șantiere existente, care se ocupă cu construcții de nave, repararea de nave sau conversia de nave, poate fi considerat compatibil cu un mediu concurențial normal dacă nu depășește intensitatea brută maximă a ajutorului de stat de 20% și dacă:

- a)** ajutorul este legat de aplicarea industrială a produselor și proceselor inovative, de exemplu, produse și procese noi din punct de vedere tehnologic sau îmbunătățite substanțial, în comparație cu cele existente deja în industria Uniunii Europene, produse și procese care presupun un risc mare pe plan tehnologic sau industrial;
- b)** ajutorul este limitat la cheltuielile de investiții, design, activități de inginerie și testare, legate direct și exclusiv de partea inovatoare a proiectului. În mod excepțional, costurile de producție adiționale care sunt strict necesare pentru validarea inovației tehnologice pot fi eligibile în măsura în care sunt limitate la valoarea minimă necesară.

Art. 6: Ajutor pentru închidere

(1) Ajutorul pentru acoperirea costurilor normale care rezultă din închiderea totală sau parțială a șantierelor care au ca obiect de activitate construcția, repararea sau conversia de nave poate fi considerat compatibil cu un mediu concurențial normal, cu condiția ca reducerea de capacitate rezultată să fie de natură reală și ireversibilă.

(2) Costurile eligibile pentru ajutorul la care se face referire la alin. (1) sunt:

a) plățile către salariații disponibilizați sau care s-au pensionat înainte de limita legală de vârstă;

b) costurile pentru serviciile de consultanță către salariații disponibilizați sau care vor fi disponibilizați ori care s-au pensionat înainte de limita legală de vârstă, incluzând plățile efectuate de șantierele navale pentru a facilita crearea de întreprinderi mici care sunt independente de șantierele navale respective și ale căror activități nu sunt constituite în principal din construcția de nave;

c) plățile către salariați pentru instruire și reconversie profesională;

d) cheltuielile rezultate din reorientarea șantierelor, a construcțiilor lor, a instalațiilor și infrastructurii către alte utilizări decât cele de construcții de nave.

(3) În cazul întreprinderilor care încetează total activitățile de construcție, reparare și conversie de nave, măsurile următoare pot fi, de asemenea, compatibile cu un mediu concurențial normal:

a) ajutorul având o valoare care nu depășește cea mai mare dintre următoarele două valori, determinate pe baza unui raport elaborat de consultanți independenți: valoarea contabilă reziduală a instalațiilor sau profiturile operaționale actualizate, susceptibile de a fi obținute pe o perioadă de 3 ani, diminuate cu orice avantaj pe care întreprinderea beneficiară îl poate avea de pe urma dezafectării instalațiilor;

b) ajutorul sub formă de împrumut sau garanție pentru capitalul de lucru necesar a permite întreprinderii să finalizeze lucrări neterminate, cu condiția ca acesta să fie menținut la minimum necesar și o proporție semnificativă a lucrărilor să fi fost deja realizată.

(4) Întreprinderile care primesc ajutor pentru închidere parțială nu trebuie să fi beneficiat de ajutor pentru salvare sau restructurare în ultimii 10 ani. Când au trecut mai puțin de 10 ani de la acordarea unui ajutor pentru salvare sau restructurare, Consiliul Concurenței va permite ajutor de închidere parțială doar în circumstanțe excepționale și imprevizibile pentru care compania nu este răspunzătoare.

(5) Valoarea și intensitatea ajutorului trebuie să fie justificate de mărirea efectelor închiderilor implicate, luându-se în considerare problemele structurale ale regiunii în cauză și, în cazul conversiei către alte activități industriale, de legislația națională și de regulile aplicabile acestor activități noi.

(6) Pentru a se stabili natura ireversibilă a închiderilor care fac obiectul ajutoarelor, Consiliul Concurenței se va asigura că facilitățile șantierului naval rămân închise pentru o perioadă de cel puțin 10 ani.

Art. 7: Ajutorul pentru ocuparea forței de muncă

Ajutorul acordat pentru crearea de locuri de muncă, pentru angajarea de persoane dezavantajate sau cu handicap ori pentru acoperirea costurilor suplimentare pentru angajarea de personal dezavantajat sau cu handicap, în întreprinderile care au ca obiect de activitate construcțiile, reparațiile ori conversiile de nave, poate fi considerat ca fiind compatibil cu un mediu concurențial normal, dacă îndeplinește regulile substanțiale stipulate în Regulamentul privind ajutorul de stat pentru ocuparea forței de muncă, elaborat în baza Legii nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 166/2003, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 738 din 22 octombrie 2003, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 8: Creditele de export

Ajutorul de stat pentru construcția de nave, care îmbracă forma de facilități de credite suportate de stat, acordate proprietarilor români sau străini ai șantierelor navale ori terților pentru construcția sau conversia de nave, poate fi considerat compatibil cu un mediu

concurențial normal, dacă îndeplinește termenii Acordului OECD privind Instrucțiunile pentru creditele de export sprijinite în mod oficial, respectiv Înțelegerea sectorială privind creditele de export pentru nave.

Art. 9: Ajutorul pentru dezvoltare

(1) Ajutorul legat de construcția și conversia de nave poate fi considerat compatibil cu un mediu concurențial normal dacă îndeplinește termenii prevăzuți în acest scop de Acordul OECD privind Instrucțiunile pentru creditele de export sprijinite în mod oficial, respectiv Înțelegerea sectorială privind creditele de export pentru nave, sau orice termeni ulteriori prevăzuți într-un asemenea acord ori care înlocuiesc acest acord.

(2) Consiliul Concurenței va verifica conținutul specific al dezvoltării din cadrul ajutorului de stat propus, dacă ajutorul este necesar și respectă prevederile Acordului OECD privind Instrucțiunile pentru creditele de export sprijinite în mod oficial, respectiv Înțelegerea sectorială privind creditele de export pentru nave, sau orice termeni ulteriori prevăzuți într-un asemenea acord ori care înlocuiesc acest acord. Oferta de asistență pentru dezvoltare trebuie să fie deschisă licitațiilor din partea diferitelor șantiere navale. În măsura în care se aplică regulile de achiziție publică din Comunitatea Europeană, procedurile de licitație trebuie să îndeplinească aceste reguli.

Art. 10: Ajutorul regional

Ajutorul regional pentru construcția, repararea sau conversia de nave poate fi considerat compatibil cu un mediu concurențial normal doar dacă îndeplinește următoarele condiții:

- a) ajutorul trebuie să fie acordat în scopul îmbunătățirii productivității instalațiilor existente sau pentru investiții în rețehnologizarea ori modernizarea șantierelor existente, dar care nu sunt legate de restructurarea financiară a șantierelor în cauză;
- b) intensitatea ajutorului nu trebuie să depășească 22,5%;
- c) ajutorul trebuie să fie limitat la costurile eligibile, așa cum sunt acestea definite în Regulamentul privind ajutorul de stat regional, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 55/2004, cu modificările ulterioare.

Art. 11: Obligația de notificare

Orice intenție de acordare a unui ajutor nou pentru construcția, repararea sau conversia de nave, fie sub formă de scheme, fie de ajutor individual, trebuie să fie notificată Consiliului Concurenței.

Art. 12: Monitorizarea

Furnizorii și inițiatorii de măsuri de ajutor de stat pentru construcția de nave vor înainta Consiliului Concurenței rapoarte anuale pentru toate schemele de ajutor de stat existente, în conformitate cu regulile stipulate în Legea nr. 143/1999, republicată, și în regulamentele adoptate pentru aplicarea acesteia.

Art. 13: Regula de cumul

- (1) Plafoanele stabilite prin prezentul regulament se vor aplica indiferent dacă ajutorul de stat este finanțat total sau parțial din surse ale statului ori ale Comunității Europene.
- (2) Ajutorul autorizat în conformitate cu prezentul regulament nu poate fi cumulat cu alte forme de ajutor de stat sau cu alte finanțări ale Uniunii Europene, dacă prin acest cumul va rezulta o intensitate a ajutorului mai mare decât cea stabilită de prezentul regulament.
- (3) În cazul în care ajutorul de stat are obiective diferite și implică aceleași costuri eligibile, se va aplica cel mai favorabil plafon al intensității.

Art. 14: Dispoziții finale

- (1) Prezentul regulament va fi pus în aplicare prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței și va fi publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I.

(2) Prezentul regulament transpune în legislația românească cadrul legal al Comisiei Europene privind ajutorul de stat pentru construcții navale, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene 317 din 30 decembrie 2003.