

CADRUL COMUNITAR

privind ajutoarele de stat acordate în industria construcțiilor de nave

1. Introducere

1. De la începutul anilor '70, ajutorul de stat acordat în industria construcțiilor de nave a făcut obiectul unei serii de regimuri comunitare specifice. Comparativ cu sectoarele industriale care nu au fost supuse unor reguli speciale, regimurile aplicabile sectorului construcției de nave conțin o combinație între prevederi mai stricte și mai indulgente. Acest Cadru comunitar, ținând cont de expirarea Regulamentului Consiliului nr. 1540/98 din 29 iunie 1998 privind noile reguli în domeniul construcției de nave¹, include reguli noi în ceea ce privește evaluarea ajutorului de stat acordat în industria construcțiilor de nave, ce vor intra în aplicare începând din data de 31 decembrie 2003.

2. Obiectivele acestui Cadru comunitar vizează, pe cât posibil, eliminarea diferențelor dintre regulile aplicabile industriei construcțiilor de nave și cele aplicabile celorlalte sectoare industriale și, prin aceasta, simplificarea și transparentizarea politicii Comisiei în acest domeniu, prin extinderea prevederilor orizontale generale în sectorul construcțiilor de nave.

3. Cu toate acestea, Comisia recunoaște că anumiți factori specifici, care afectează sectorul construcțiilor de nave, ar trebui să fie evidențiați în politica Comisiei privind controlul ajutorului de stat. Acești factori sunt:

- (a) supracapacitatea, prețurile reduse și distorsionările comerțului pe piața mondială a construcțiilor de nave;
- (b) natura navelor, ce reprezintă obiecte de capital foarte mari, ceea ce crește posibilitatea ca facilitățile la acordarea creditelor susținute de către stat să distorsionează concurența;
- (c) faptul că sancțiunile acordate pentru practici comerciale neloiale de către Organizația Mondială a Comerțului sunt greu de aplicat în sectorul construcțiilor de nave;
- (d) existența acordurilor în cadrul Organizației pentru Cooperare Economică și Dezvoltare („OECD”) în sectorul construcțiilor de nave, cum ar fi Acordul OECD din 1998 privind Liniile directe pentru creditele de export acceptate oficial, cu Acordul său sectorial în domeniul creditelor de export pentru nave, care se aplică în cadrul Comunității potrivit Deciziei Comisiei 2001/76/EC din 22 decembrie 2000, care înlocuiește Decizia din 4 aprilie 1978 privind aplicarea anumitor Linii directe în domeniul creditelor de export acceptate oficial².

4. Comisia recunoaște că Cadrul comunitar al OECD înlocuiește Acordul din 1994 privind respectarea condițiilor normale în domeniul concurenței în industria construcțiilor și reparării navelor³, care nu a fost pusă în aplicare. Prezentul Cadru comunitar nu are intenția de a prejudicia efectele acestui Acord și poate fi revizuit conform acordurilor OECD.

¹ JO L 202, 18.07. 1998, pag. 1

² JO L 32, 02.02.2001, pag. 1 Decizia așa cum a fost modificată de Decizia 2002/634/EC (JO L 206, 03.08.2002, pag. 16).

³ JO C 375, 30.12.1994, pag. 1.

5. În lumina acestor caracteristici speciale, obiectivele acestui Cadru comunitar, suplimentare simplificării regulilor aplicabile, sunt:

- (a) să încurajeze creșterea eficienței și a competitivității șantierelor navale, în special prin promovarea inovării;
- (b) să faciliteze reducerea capacităților neviabile din punct de vedere economic, acolo unde este necesar;
- (c) să respecte obligațiile internaționale aplicabile în domeniul creditelor de export și al ajutoarelor pentru dezvoltare.

6. Pentru atingerea acestor obiective, acest Cadru comunitar prevede măsuri speciale în domeniile ajutorului pentru inovare, ajutorului pentru închidere, creditelor pentru export, ajutorului pentru dezvoltare și ajutorului regional.

7. Anumite caracteristici fac sectorul construcțiilor de nave unic și distinct de alte industrii, cum ar fi seriile de producție scurte, mărimea, valoarea și complexitatea unităților produse, precum și faptul că prototipurile sunt, în general, comercializate. Prin urmare, sectorul construcțiilor de nave este singurul sector eligibil pentru ajutor de inovare. Ajutorul de investiții pentru inovare a fost introdus prin Regulamentul nr. 1540/98 și se dorea a fi autorizat numai în cazuri corect justificate, ca un stimulent pentru asumarea riscului tehnologic. Oricum, implementarea acestei prevederi nu a fost satisfăcătoare. Se consideră că unicitatea caracteristicilor industriei construcțiilor de nave justifică acordarea, în continuare, a ajutorului pentru inovare specific sectorului. Așadar, acest Cadru comunitar ajută la îmbunătățirea acordării sprijinului pentru inovare, luând în considerare, în mod special, dificultățile aplicării prevederilor anterioare.

8. Comisia consideră ajutorul pentru construcția de nave, repararea și conversia de nave compatibil cu Piața comună, în condițiile respectării prevederilor acestui Cadru comunitar.

9. Prezentul Cadru comunitar nu aduce atingere măsurilor temporare introduse prin Regulamentul Consiliului nr. 1177/2002 din 27 iunie 2002 privind un mecanism de apărare temporară pentru sectorul construcțiilor de nave⁴.

2. Definiții

10. În sensul prezentului Cadru comunitar, următorii termeni vor fi definiți după cum urmează:

- (a) **„construcția de nave”** înseamnă construirea, în cadrul Comunității, de vase comerciale maritime autopropulsate;
- (b) **„repararea de nave”** înseamnă repararea sau recondiționarea, în cadrul Comunității, a vaselor comerciale maritime autopropulsate;
- (c) **„conversia navelor”** înseamnă conversia, în cadrul Comunității, a navelor comerciale maritime autopropulsate de cel puțin 1000 gt, 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;

⁴ JO L 172, 02.07.2002, pag. 1.

(d) „nave comerciale maritime autopropulsate” înseamnă:

- (i) vase de cel puțin 100 gt utilizate pentru transportul de pasageri și/sau de bunuri;
- (ii) vase de cel puțin 100 gt utilizate pentru desfășurarea de servicii specializate (de exemplu, spărgătoare de gheață și dragoare);
- (iii) remorchere de cel puțin 365kW;
- (iv) vase de pescuit de cel puțin 100 gt, cu referire la creditele de export și ajutoare de dezvoltare, în situația în care acestea sunt conforme cu Acordul OECD privind Instrucțiunile pentru creditele de export acceptate în mod oficial, respectiv cu Acordul sectorial privind creditele de export pentru nave sau cu orice alt acord care modifică sau înlocuiește oricare dintre acestea, precum și cu regulile comunitare care guvernează ajutorul de stat în sectorul pisciculturii și acvaculturii;
- (v) cochilii nefinisate ale vaselor prevăzute la punctele (i) – (iv), care sunt în stare de plutire și mobile.

În scopul celor de mai sus, „nave maritime autopropulsate” înseamnă vase care, prin propria propulsie permanentă și sistem de cârmire, au toate caracteristicile pentru autonavigare la ape mari. 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 vor fi excluse, cu condiția ca orice măsuri sau practici aplicate în legătură cu asemenea nave, modificări de nave sau de trăsături să nu constituie acțiuni deghizate în favoarea construcțiilor de nave comerciale incompatibile cu regulile de ajutor de stat;

(e) “entitatea care are legătură cu construcțiile de nave” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care:

- (i) deține sau controlează o întreprindere implicată în construcția de nave, repararea de nave sau conversia de nave, sau
- (ii) este deținută sau controlată, direct sau indirect, fie prin deținerea pachetului majoritar de acțiuni, fie prin alte metode, de către o întreprindere implicată în construcția, repararea sau conversia de nave.

Controlul se consideră a fi preluat în momentul în care o persoană sau o întreprindere implicată în construcția, repararea sau conversia de nave deține sau controlează o cotă mai mare de 25% din capitalul social al celeilalte sau viceversa.

(f) “ajutor” înseamnă facilitățile, în înțelesul articolului 87 (1) din Tratatul CE, inclusiv facilități la obținerea creditelor, garanțiilor și facilitățile fiscale.

3. Prevederi aplicabile

3.1. Scopul

11. Ajutorul pentru construcția de nave include ajutorul pentru orice șantier naval, entitate care are legătură cu construcțiile de nave, proprietar de nave și terțe persoane care este acordat, direct sau indirect, pentru construcția, repararea sau conversia de nave.

3.2. Aplicarea prevederilor orizontale

12. Principiul general este acela că ajutorul pentru construcția de nave poate fi acordat cu respectarea prevederilor articolelor 87 și 88 din Tratat și a întregii legislații și pachetului de măsuri adoptate în baza acestora, inclusiv următoarele prevederi:

- (a) Regulamentul Consiliului nr. 659/1999 din 22 martie 1999 care stabilește regulile detaliate de aplicare a articolului 93 din Tratat⁵;
- (b) Regulamentul Comisiei nr. 68/2001 din 12 ianuarie 2001 privind aplicarea articolului 87 și 88 din Tratat ajutorului pentru instruirea angajaților⁶;
- (c) Regulamentul Comisiei nr. 69/2001 din 12 ianuarie 2001 privind aplicarea articolului 87 și 88 din Tratat ajutorului de minimis⁷;
- (d) Regulamentul Comisiei nr. 70/2001 din 12 ianuarie 2001 privind aplicarea articolului 87 și 88 din Tratat ajutorului de stat pentru întreprinderile mici și mijlocii⁸;
- (e) Regulamentul nr. 1177/2002;
- (f) Liniile directe comunitare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor în dificultate⁹;
- (g) Orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru protecția mediului¹⁰; și
- (h) Cadrul comunitar privind ajutorul de stat pentru cercetare și dezvoltare¹¹.

3.3. Prevederi specifice

13. Principiul general subliniat în Secțiunea 3.2 este subiect al următoarelor excepții, justificate de factorii specifici prezentați în Secțiunea 1.

3.3.1. Ajutorul pentru cercetare, dezvoltare și inovare

14. Ajutorul acordat întreprinderilor pentru acoperirea cheltuielilor legate de cercetarea și dezvoltarea proiectelor în construcția de nave, repararea de nave sau conversia lor poate fi considerat compatibil cu Piața unică dacă se conformează regulilor stipulate în Cadrul comunitar privind ajutorul de stat pentru cercetare și dezvoltare sau oricărei reglementări ulterioare.

15. 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 Piața unică dacă nu depășește intensitatea maximă brută a ajutorului de stat de 20% și dacă:

- (a) ajutorul este legat de aplicarea industrială a produselor și proceselor inovative, de exemplu, a produselor și proceselor noi sau îmbunătățite substanțial din punct de vedere tehnologic, în comparație cu cele existente deja în industria Uniunii Europene, produse și procese care presupun un risc mare pe plan tehnologic sau industrial;

⁵ JO L 83, 27.03.1999, pag. 1.

⁶ JO L 10, 13.01.2001, pag. 20.

⁷ JO L 10, 13.01.2001, pag. 30.

⁸ JO L 10, 13.01.2001, pag. 33.

⁹ JO C 288, 09.10.1999, pag. 2.

¹⁰ JO C 37, 03.02.2001, pag. 3.

¹¹ JO C 45, 17.02.1996, pag. 5.

(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.

3.3.2. Ajutorul pentru închidere

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

17. Costurile eligibile pentru ajutorul la care se face referire în paragraful 16 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 sau 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 în discuție și ale căror activități nu sunt constituite în principal din construcția de nave;

(c) plățile către salariați pentru reconversie profesională;

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

18. În plus, în cazul întreprinderilor care încetează total activitățile de construcție, reparare și conversie de nave, următoarele măsuri pot fi considerate compatibile cu Piața unică:

(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 profiturilor 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 minimumul necesar și o proporție semnificativă a lucrărilor să fi fost deja realizată.

19. Întreprinderile care primesc ajutor pentru închidere parțială nu trebuie să fi beneficiat de ajutor pentru salvare sau restructurare în ultimii 10 ani. Atunci când au trecut mai puțin de 10 ani de la acordarea unui ajutor pentru salvare sau restructurare, Comisia va permite ajutor pentru închidere parțială doar în circumstanțe excepționale și imprevizibile, pentru care compania nu este răspunzătoare.

20. Valoarea și intensitatea ajutorului trebuie să fie justificate de mărimea operațiunilor de închidere implicate, luându-se în considerare problemele structurale ale regiunii în discuție și, în cazul conversiei către alte activități industriale, de legislația comunitară și de regulile aplicabile acestor activități noi.

21. Pentru a se stabili natura ireversibilă a închiderilor care fac obiectul ajutoarelor, Statele Membre se vor asigura că instalațiile șantierului naval rămân închise pentru o perioadă de cel puțin 10 ani.

3.3.3. Ajutorul pentru ocuparea forței de muncă

22. Ajutorul acordat pentru crearea de locuri de muncă, pentru angajarea de persoane dezavantajate sau cu handicap sau 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 compatibil cu Piața unică dacă îndeplinește regulile substanțiale prevăzute în Regulamentul Comisiei nr. 2204/2002 din 12 decembrie 2002 privind aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul ajutorului de stat pentru ocuparea forței de muncă¹².

3.3.4. Creditele de export

23. Ajutorul pentru construcția de nave sub forma facilităților de credite sprijinite de către stat, acordate proprietarilor din Statul Membru sau străini ai șantierelor navale sau terților pentru construcția sau conversia de nave, poate fi considerat compatibil cu Piața unică dacă îndeplinește termenii din Acordul OECD din 1998 privind Instrucțiunile pentru creditele de export acceptate în mod oficial, respectiv Acordul sectorial privind creditele de export pentru nave sau alți termeni ulteriori stipulați într-un asemenea acord sau într-un document care înlocuiește acest Acord.

3.3.5. Ajutorul pentru dezvoltare

24. Ajutorul legat de construcția și conversia de nave acordat ca asistență pentru dezvoltare unei țări în dezvoltare poate fi considerat compatibil cu Piața unică dacă îndeplinește termenii prevăzuți în acest scop de Acordul OECD din 1998 privind Instrucțiunile pentru creditele de export acceptate în mod oficial, respectiv Acordul sectorial privind creditele de export pentru nave sau alți termeni ulteriori stipulați într-un asemenea acord sau într-un document care înlocuiește acest Acord.

25. Comisia va verifica conținutul specific al dezvoltării din cadrul ajutorului propus, dacă ajutorul este necesar și dacă respectă prevederile Acordului OECD din 1998 privind Instrucțiunile pentru creditele de export sprijinite în mod oficial, respectiv Acordul sectorial privind creditele de export pentru nave sau alți termeni ulteriori stipulați într-un asemenea acord sau într-un document care înlocuiește acest Acord. Oferta de asistență pentru dezvoltare trebuie să fie deschisă licitațiilor din partea diferitelor șantiere navale. În măsura în care se aplică regulile comunitare de achiziție publică, procedurile de licitație trebuie să îndeplinească aceste reguli.

¹² JO L 337, 13.12.2002, pag. 3.

3.3.6. Ajutorul regional

26. Ajutorul regional pentru construcția, repararea sau conversia de nave poate fi considerat compatibil cu Piața Unică doar dacă îndeplinește următoarele condiții:

- (a) ajutorul trebuie să fie acordat pentru investiții în modernizarea sau re tehnologizarea șantierelor existente, care nu sunt legate de restructurarea financiară a șantierelor în cauză, în scopul îmbunătățirii productivității instalațiilor existente;
- (b) în regiunile la care se face referire în articolul 87 (3) din Tratat și care sunt în conformitate cu harta aprobată de Comisie pentru fiecare Stat Membru în vederea acordării ajutorului regional, intensitatea ajutorului nu trebuie să depășească 22,5%;
- (c) în regiunile la care se face referire în articolul 87 (3) din Tratat și care sunt în conformitate cu harta aprobată de Comisie pentru fiecare Stat Membru în vederea acordării ajutorului regional, intensitatea ajutorului nu trebuie să depășească 12,5% sau pragul aplicabil ajutorului regional, oricare este mai mic dintre ele;
- (d) ajutorul trebuie să fie limitat la costurile eligibile așa cum sunt definite în Liniile directe comunitare aplicabile privind ajutorul de stat regional.

4. Obligația de notificare

27. Toate intențiile de acordare a unui ajutor nou pentru construcția, repararea sau conversia de nave, fie sub forma unei scheme, fie sub forma ajutorului individual, care nu este acoperit de o schemă, vor fi notificate Comisiei, cu excepția cazului în care îndeplinesc condițiile prevăzute într-unul din regulamentele de exceptare de la obligația notificării prealabile a anumitor categorii de ajutoare de stat.

5. Monitorizarea

28. Statele Membre vor înainta Comisiei rapoarte anuale pentru toate schemele de ajutor de stat existente, în conformitate cu regulile prevăzute în Regulamentul nr. 659/1999 și în reglementările privind implementarea acestuia.

6. Cumulul ajutoarelor provenite din diferite surse

29. Plafoanele de ajutor prevăzute în acest Cadru comunitar sunt aplicabile indiferent dacă ajutorul în cauză este finanțat total sau parțial din resurse de stat sau din resurse comunitare. Ajutorul autorizat conform acestui Cadru comunitar nu poate fi cumulat cu alte forme de ajutor de stat conform articolului 87 (1) din Tratat sau cu alte forme de finanțare comunitară, dacă prin acest cumul va rezulta o intensitate a ajutorului mai mare decât cea stabilită în acest document.

30. În cazul ajutorului care are alte obiective și care implică aceleași costuri eligibile, se vor aplica pragurile de ajutor cele mai favorabile.

7. Implementare prezentului Cadru comunitar

31. Prezentul Cadru comunitar va deveni aplicabil începând cu data de 01 ianuarie 2004 și va rămân în vigoare până cel târziu la data de 31 decembrie 2006. Comisia poate revizui prezentul Cadru comunitar, în această perioadă, în special în vederea respectării obligațiilor comunitare pe plan internațional.

Publicat în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene nr. C 317 din data 30.12.2003