

ZASADY RAMOWE DOTYCZĄCE POMOCY PUBLICZNEJ DLA PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO

(2003/C 317/06)

1. WSTĘP

1. Od wczesnych lat 70-tych pomoc publiczna dla przemysłu stoczniowego była objęta szeregiem szczególnych reżimów wspólnotowych. W porównaniu do sektorów przemysłu, które nie podlegały szczególnym przepisom, regulacje znajdujące zastosowanie do sektora stoczniowego zawierały mieszankę zarówno bardziej rygorystycznych, jak i łagodniejszych przepisów. Niniejsze Zasady ramowe wprowadzają nowe zasady oceny pomocy publicznej dla przemysłu stoczniowego, w następstwie wygaśnięcia w dniu 31 grudnia 2003 r. rozporządzenia Rady (WE) nr 1540/98 z dnia 29 czerwca 1998 r. ustanawiającego nowe reguły dotyczące pomocy dla przemysłu stoczniowego¹.
2. Celem niniejszych Zasad ramowych jest zlikwidowanie, w najszerszym możliwym zakresie, różnic między zasadami stosującymi się do przemysłu stoczniowego oraz do innych sektorów przemysłu i, co za tym idzie, uproszczenie i zwiększenie przejrzystości polityki Komisji w tej dziedzinie, poprzez rozszerzenie ogólnych przepisów horyzontalnych na sektor stoczniowy.
3. Tym niemniej Komisja zauważa, że niektóre szczególne czynniki wywierające wpływ na sektor stoczniowy powinny znaleźć odzwierciedlenie w polityce Komisji w zakresie kontroli pomocy państwa. Czynniki te obejmują:
 - (a) nadmierne moce, niskie ceny i zakłócenia wymiany handlowej na światowym rynku przemysłu stoczniowego;
 - (b) charakter statków jako bardzo dużych dóbr inwestycyjnych, rodzący możliwość zakłócania konkurencji przez wspierane przez państwo kredyty;
 - (c) fakt, że przyjęte przez Światową Organizację Handlu (WTO) środki dyscyplinujące zapobiegające nieuczciwej wymianie handlowej trudno jest stosować w sektorze stoczniowym;
 - (d) istnienie porozumień w obrębie Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) w sektorze stoczniowym, a mianowicie Porozumienia OECD z 1998 r. w sprawie wytycznych dotyczących kredytów eksportowych wspieranych przez państwo wraz z jego Ustaleniem branżowym w sprawie kredytów eksportowych na statki, które obowiązuje we Wspólnocie zgodnie z decyzją Rady 2001/76/WE z dnia 22 grudnia 2000 r. zastępującą decyzję z dnia 4 kwietnia 1978 r. w sprawie zastosowania niektórych wytycznych w dziedzinie kredytów eksportowych wspieranych przez państwo².
4. Komisja przyznaje, że w ramach OECD prowadzone są prace zmierzające do zastąpienia przyjętego w 1994 r. Porozumienia w sprawie respektowania normalnych warunków konkurencji w przemyśle stoczniowym i remontowym³, które nie weszło w życie. Niniejsze Zasady ramowe nie mają bynajmniej uprzędkać wyniku tych prac i mogą zostać zrewidowane w świetle porozumienia w obrębie OECD.
5. W świetle owych szczególnych cech, celem niniejszych Zasad ramowych, oprócz uproszczenia stosowanych reguł, jest:
 - (a) popieranie większej wydajności i konkurencyjności stoczni Wspólnoty, w szczególności poprzez wspieranie innowacji;
 - (b) ułatwianie ograniczania nieefektywnych ekonomicznie mocy w przypadkach, w których jest to konieczne;
 - (c) przestrzeganie stosownych międzynarodowych zobowiązań w dziedzinie kredytów eksportowych i pomocy na rzecz rozwoju.
6. Aby osiągnąć te cele, niniejsze Zasady ramowe wprowadzają szczególne środki związane z pomocą na rzecz innowacji, pomocą związaną z zamykaniem zakładów, kredytami eksportowymi oraz pomocą na rzecz rozwoju i pomocą regionalną.
7. Niektóre cechy nadają przemysłowi stoczniowemu charakter wyjątkowy, odróżniając go od innych gałęzi przemysłu; te cechy to krótkie serie produkcyjne, rozmiar, wartość oraz złożoność produkowanych jednostek, jak również fakt, że prototypy są powszechnie wykorzystywane do celów komercyjnych. W konsekwencji, przemysł stoczniowy jest jedynym sektorem uprawnionym do pomocy na rzecz innowacji. Pomoc inwestycyjną przeznaczoną na innowacje wprowadzono na mocy rozporządzenia (WE) nr 1540/98 z in-

¹ Dz.U. nr L 202 z 18.07.1998, str. 1.

² Dz.U. nr L 32 z 2.02.2001, str. 1. Decyzja zmieniona decyzją 2002/634/WE (Dz.U. nr L 206 z 3.08.2002, str. 16).

³ Dz.U. nr C 375 z 30.12.1994, str. 1.

tencją zatwierdzenia jej wyłącznie w należycie uzasadnionych przypadkach, jako bodźca do podejmowania ryzyka technologicznego. Niemniej stosowanie tego przepisu nie było zadowalające. Uważa się, że unikalne cechy przemysłu stoczniowego uzasadniają utrzymanie specyficznej dla branży pomocy na rzecz innowacji. Toteż niniejsze Zasady mają za cel udoskonalenie wspierania innowacji, poprzez uwzględnienie w szczególności trudności w stosowaniu poprzednio obowiązującego przepisu.

8. Komisja może uznać pomoc przeznaczoną na budowę, remonty i przebudowę statków za zgodną ze wspólnym rynkiem jedynie wówczas, jeżeli jest ona zgodna z postanowieniami niniejszych Zasad ramowych.
9. Niniejsze Zasady ramowe pozostają bez wpływu na środki tymczasowe ustanowione na mocy rozporządzenia Rady (WE) nr 1177/2002 z dnia 27 czerwca 2002 r. dotyczącego tymczasowego mechanizmu obronnego dla przemysłu stoczniowego⁴.

2. DEFINICJE

10. Dla celów niniejszych Zasad ramowych obowiązują następujące definicje:

- (a) „budowa statków” oznacza budowę, w obrębie Wspólnoty, dalekomorskich statków handlowych z własnym napędem;
- (b) „remont statku” oznacza naprawę lub modernizację, w obrębie Wspólnoty, dalekomorskich statków handlowych z własnym napędem;
- (c) „przebudowa statku” oznacza przebudowę, w obrębie Wspólnoty, dalekomorskich statków handlowych z własnym napędem, o pojemności brutto nie mniejszej niż 1 000 GT, pod warunkiem, że działania w zakresie przebudowy obejmują radykalne zmiany planu ładunkowego, kadłuba, systemu napędowego lub pomieszczeń dla pasażerów;
- (d) „dalekomorskie statki handlowe z własnym napędem” oznaczają:
- (i) statki o pojemności brutto nie mniejszej niż 100 GT, wykorzystywane do przewozu pasażerów i/lub towarów,
 - (ii) statki o pojemności brutto nie mniejszej niż 100 GT, przeznaczone do usług specjalistycznych (np. pogłębiarki i łodołamacze),

- (iii) holowniki o mocy nie mniejszej niż 365 kW,
- (iv) statki rybackie o pojemności brutto nie mniejszej niż 100 GT, w odniesieniu do kredytów eksportowych i pomocy na rzecz rozwoju, ile są one zgodne z Porozumieniem OECD z 1998 r. w sprawie wytycznych dotyczących kredytów eksportowych wspieranych przez państwo oraz jego Ustaleniem branżowym w sprawie kredytów eksportowych na statki, lub z wszelkim innym porozumieniem zmieniającym lub zastępującym którekolwiek z nich, jak również z regułami wspólnotowymi dotyczącymi pomocy publicznej w sektorze rybołówstwa i akwakultury,
- (v) niedokończone kadłuby statków, o których mowa w punktach (i) do (iv), które są zwodowane i mobilne.

Dla wyżej wymienionych celów, „dalekomorski statek z własnym napędem” oznacza statek, który za sprawą stałego napędu i układu sterowania ma wszystkie cechy zdolności do samodzielnej żeglugi na pełnym morzu. Okręty wojskowe (tj. statki, które stosownie do swych podstawowych cech strukturalnych i zdolności są szczególnie przeznaczone do wykorzystywania wyłącznie do celów wojskowych, takie jak okręty marynarki wojennej oraz inne statki przeznaczone do działań ofensywnych bądź defensywnych) oraz modyfikacje wprowadzone w celach wojskowych są wyłączone, pod warunkiem, że wszelkie środki lub praktyki stosowane w odniesieniu do tych statków, modyfikacji lub cech nie stanowią ukrytych działań podejmowanych na korzyść komercyjnej budowy statków, niezgodnych z regułami pomocy publicznej;

- (e) „podmiot powiązany” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która
- (i) posiada lub kontroluje przedsiębiorstwo zaangażowane w budowę, remonty lub przebudowę statków, lub
 - (ii) znajduje się w posiadaniu lub jest kontrolowana, bezpośrednio lub pośrednio, w drodze własności akcji lub w inny sposób, przez przedsiębiorstwo zajmujące się budową, remontami lub przebudową statków.

Domniemanie kontroli zachodzi wówczas, jeżeli osoba lub przedsiębiorstwo zajmujące się budową, remontami lub przebudową statków posiada lub kontroluje ponad 25% udziałów w drugim lub *vice versa*.

⁴ Dz.U. nr L 172 z 2.07.2002, str. 1.

(f) „pomoc” oznacza pomoc w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, włączając środki w rodzaju ułatwień kredytowych, gwarancji i udogodnień podatkowych.

3. STOSOWANE PRZEPISY

3.1 Zakres

11. Pomoc dla przemysłu stoczniowego oznacza pomoc dla stoczni, podmiotu powiązanego, właściciela statku oraz strony trzeciej, udzieloną, bezpośrednio lub pośrednio, na budowę, remonty lub przebudowę statków.

3.2 Stosowanie przepisów horyzontalnych

12. Zasada ogólna głosi, że pomoc dla przemysłu stoczniowego może być udzielona zgodnie z art. 87 i 88 Traktatu, jak również wszelkimi przepisami i środkami przyjętymi na ich podstawie, włączając następujące przepisy:

- (a) rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE⁵;
- (b) rozporządzenie Komisji (WE) nr 68/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy szkoleniowej⁶;
- (c) rozporządzenie Komisji (WE) nr 69/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy *de minimis*⁷;
- (d) rozporządzenie Komisji (WE) nr 70/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy publicznej dla małych i średnich przedsiębiorstw⁸;
- (e) rozporządzenie (WE) nr 1177/2002;
- (f) Wytyczne wspólnotowe dotyczące pomocy publicznej na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw przeżywających trudności⁹;
- (g) Wytyczne wspólnotowe dotyczące pomocy publicznej na ochronę środowiska naturalnego¹⁰; oraz

⁵ Dz.U. nr L 83 z 27.03.1999, str. 1.

⁶ Dz.U. nr L 10 z 13.01.2001, str. 20.

⁷ Dz.U. nr L 10 z 13.01.2001, str. 30.

⁸ Dz.U. nr L 10 z 13.01.2001, str. 33.

⁹ Dz.U. nr C 288 z 9.10.1999, str. 2.

¹⁰ Dz.U. nr C 37 z 3.02.2001, str. 2.

(h) Wspólnotowe zasady ramowe dotyczące pomocy publicznej na prace badawczo-rozwojowe¹¹.

3.3. Przepisy szczególne

13. Zasada ogólna nakreślona w sekcji 3.2 podlega następującym wyłączeniom, uzasadnionym szczególnymi czynnikami przedstawionymi w sekcji 1.

3.3.1 Pomoc na badania, rozwój i innowacje

14. Pomoc udzielona na pokrycie wydatków na projekty badawczo-rozwojowe, ponoszonych przez przedsiębiorstwa zajmujące się budową, remontami i przebudową statków, może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, jeżeli jest zgodna z zasadami określonymi we Wspólnotowych zasadach ramowych dotyczących pomocy publicznej na prace badawczo-rozwojowe lub wszelkimi późniejszymi postanowieniami.

15. Pomoc udzielona na innowacje w istniejących stoczniach zajmujących się budową, remontami lub przebudową statków może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, o ile maksymalna intensywność pomocy nie przekracza 20% brutto, pod warunkiem, że:

- (a) dotyczy przemysłowego zastosowania innowacyjnych produktów i procesów, tj. nowatorskich technologicznie lub istotnie udoskonalonych produktów i procesów, w porównaniu ze stanem rzeczy w tym przemyśle w obrębie Wspólnoty, które niosą ze sobą ryzyko niepowodzenia przemysłowego lub technologicznego;
- (b) pomoc ogranicza się do wspierania wydatków na inwestycje, projektowanie, prace inżynierskie i badania testowe, bezpośrednio i wyłącznie związane z innowacyjną częścią projektu. W wyjątkowych przypadkach, także dodatkowe koszty produkcji, które są bezwzględnie konieczne dla legalizacji innowacji technologicznej, mogą stanowić kwalifikujące się koszty w zakresie, w jakim ograniczają się do najmniejszej niezbędnej kwoty.

3.3.2 Pomoc związana z zamykaniem zakładów

16. Pomoc przeznaczona na pokrycie normalnych kosztów wynikających z całkowitego lub częściowego zamknięcia stoczni zajmujących się budową, remontami lub przebudową statków może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem pod warunkiem, że uzyskane zmniejszenie mocy ma charakter rzeczywisty i nieodwracalny.

¹¹ Dz.U. nr C 45 z 17.02.1996, str. 5.

17. Do kosztów kwalifikujących się do objęcia ich pomocą, o której mowa w ust. 16, należą:
- (a) wypłaty dla pracowników, którzy zostali zwolnieni lub przeszli na emeryturę przed osiągnięciem ustawowego wieku emerytalnego;
 - (b) koszty usług doradczych dla pracowników, którzy zostali lub zostaną zwolnieni, względnie przeszli lub przejdą na emeryturę przed osiągnięciem ustawowego wieku emerytalnego, włączając wypłaty dokonywane przez stocznie, mające ułatwiać zakładanie małych przedsiębiorstw niezależnych od tych stocznii, których działalność zasadniczo nie polega na budowie statków;
 - (c) wypłaty dla pracowników przeznaczone na przekwalifikowanie zawodowe;
 - (d) wydatki związane z przebudową stoczni, jej budynków, urządzeń i infrastruktury, z intencją ich wykorzystania do celów innych niż budowa statków.
18. Ponadto, w przypadku przedsiębiorstw, które całkowicie rezygnują z budowy, remontów i przebudowy statków, za zgodne ze wspólnym rynkiem mogą zostać uznane następujące środki:
- (a) pomoc w wysokości nie przekraczającej wyższej z następujących dwóch wartości, określonych na podstawie raportu niezależnego konsultanta: rezydualna wartość księgowa urządzeń, lub zdyskontowane zyski operacyjne możliwe do uzyskania w trzyletnim okresie objętym prognozowaniem, pomniejszone o wszelkie korzyści, które korzystające z pomocy przedsiębiorstwo odniesie z zamknięcia urządzeń;
 - (b) pomoc taka jak pożyczki lub gwarancje kredytowe dotyczące kapitału obrotowego koniecznego dla przedsiębiorstwa w celu dokończenia rozpoczętych prac, pod warunkiem, że ogranicza się do niezbędnego minimum oraz że wykonano już znaczną część prac.
19. Z pomocy przeznaczonej na częściowe zamknięcie zakładów mogą korzystać wyłącznie przedsiębiorstwa, które nie korzystały z pomocy na ratowanie lub restrukturyzację przedsiębiorstw w ciągu ostatnich 10 lat. Jeżeli od udzielenia pomocy na ratowanie lub restrukturyzację przedsiębiorstw upłynęło mniej niż 10 lat, Komisja pozwoli na udzielenie pomocy przeznaczonej na częściowe zamknięcie jedynie w przypadku wyjątkowych i nieprzewidzianych okoliczności, za które przedsiębiorstwo nie ponosi odpowiedzialności.
20. Wielkość oraz intensywność pomocy musi być uzasadniona zakresem zamierzonych zamknięć, z uwzględnieniem problemów strukturalnych w danego regionu oraz, w przypadku przechodzenia na inną działalność przemysłową, wspólnotowych przepisów i reguł mających zastosowanie do tej nowej działalności.
21. W celu ustanowienia nieodwracalnego charakteru wspomaganych pomocą zamknięć, zainteresowane Państwo Członkowskie zobowiązane jest zapewnić, aby zamknięte obiekty stoczniowe pozostały nieczynne przez okres co najmniej 10 lat.
- ### 3.3.3. Pomoc na zatrudnienie
22. Pomoc udzielona na tworzenie miejsc pracy, jak również na rekrutację pracowników niepełnosprawnych i znajdujących się w szczególnie niekorzystnej sytuacji, lub na pokrycie dodatkowych kosztów zatrudnienia pracowników niepełnosprawnych i znajdujących się w szczególnie niekorzystnej sytuacji, w przedsiębiorstwach zajmujących się budową, remontami lub przebudową statków może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, jeżeli spełnia merytoryczne zasady określone w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2204/2002 z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy publicznej w zakresie zatrudnienia¹².
- ### 3.3.4. Kredyty eksportowe
23. Pomoc dla przemysłu stoczniowego w formie wspieranych przez państwo kredytów, udzielana krajowym i zagranicznym armatorom lub stronom trzecim na budowę lub przebudowę statków, może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, jeżeli spełnia warunki Porozumienia OECD z 1998 r. w sprawie wytycznych dotyczących kredytów eksportowych wspieranych przez państwo oraz jego Ustalenia branżowego w sprawie kredytów eksportowych na statki, lub wszelkie późniejsze warunki określone w takim porozumieniu lub zastępujące Porozumienie.
- ### 3.3.5. Pomoc na rozwój
24. Pomoc związana z budową i przebudową statków, udzielona krajowi rozwijającemu się jako pomoc na rzecz rozwoju, może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, jeżeli spełnia warunki określone w tym celu w Porozumieniu OECD z 1998 r. w sprawie wytycznych dotyczących kredytów eksportowych wspieranych przez państwo oraz jego Ustaleniu branżowym w sprawie kredytów eksportowych, lub wszelkie późniejsze warunki określone w takim porozumieniu lub zastępujące Porozumienie.

¹² Dz.U. nr L 337 z 13.12.2002, str. 3.

25. Komisja zbada szczegółowy związek proponowanej pomocy z rozwojem, czy pomoc ta jest konieczna oraz czy wchodzi w zakres Porozumienia OECD z 1998 r. w sprawie wytycznych dotyczących kredytów eksportowych wspieranych przez państwo oraz jego Ustalenia branżowego w sprawie kredytów eksportowych na statki, lub wszelkich późniejszych warunków określonych w takim porozumieniu lub zastępujących Porozumienie. Propozycja pomocy w rozwoju musi być otwarta dla ofert przetargowych z różnych stoczni. Procedury przetargowe muszą spełniać wspólnotowe reguły zamówień publicznych w zakresie, w jakim znajdują one zastosowanie.

3.3.6. *Pomoc regionalna*

26. Pomoc regionalna przeznaczona na budowę, remonty lub przebudowę statków może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, jeżeli spełnia następujące warunki:

- (a) pomoc musi być udzielona na inwestycje związane z polepszeniem stanu lub modernizacją istniejących stoczni, bez powiązania z restrukturyzacją finansową odnośnej/odnośnych stoczni oraz z zamiarem poprawy wydajności istniejących urządzeń;
- (b) w regionach wymienionych w art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu oraz zgodnych z mapą pomocy regionalnej zatwierdzoną przez Komisję dla każdego Państwa Członkowskiego, intensywność pomocy nie może przekraczać 22,5%;
- (c) w regionach wymienionych w art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu oraz zgodnych z mapą pomocy regionalnej zatwierdzoną przez Komisję dla każdego Państwa Członkowskiego, intensywność pomocy nie może przekraczać 12,5% lub obowiązującego pułapu pomocy regionalnej, zależnie od tego, która z tych wartości jest niższa;
- (d) pomoc musi ograniczać się do wspierania wydatków uprawnionych, określonych w odpowiednich wytycznych wspólnotowych w sprawie pomocy regionalnej.

4. OBOWIĄZEK NOTYFIKACJI

27. Wszelkie plany udzielenia nowej pomocy na budowę, remonty lub przebudowę statków, czy to w formie programu pomocowego czy jako pomocy indywidualnej nie objętej programem podlegają zgłoszeniu Komisji, z wyjątkiem przypadku, gdy spełniają warunki określone w jednym z rozporządzeń zwalniających niektóre kategorie pomocy publicznej z wymogu uprzedniej notyfikacji.

5. MONITOROWANIE

28. Państwa Członkowskie składają Komisji sprawozdania roczne o wszystkich istniejących programach pomocowych, zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 659/1999 oraz jego przepisach wykonawczych.

6. NAKŁADANIE SIĘ POMOCY Z RÓŻNYCH ŹRÓDEŁ

29. Pułapy pomocy przewidziane w niniejszych Zasadach ramowych obowiązują niezależnie od tego, czy rzeczona pomoc jest finansowana całkowicie, czy też częściowo ze środków państwa lub środków Wspólnoty. Pomoc zatwierdzona na mocy niniejszych Zasad ramowych nie może być łączona z innymi formami pomocy publicznej w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu lub z innymi formami finansowania wspólnotowego, których kumulacja prowadzi do intensywności pomocy przekraczającej intensywność określoną w niniejszych wytycznych.

30. W przypadku pomocy służącej różnym celom i obejmującej te same kwalifikujące się koszty stosuje się najkorzystniejszy pułap pomocy.

7. STOSOWANIE NINIEJSZYCH ZASAD RAMOWYCH

31. Niniejsze Zasady ramowe będą stosowane od 1 stycznia 2004 r. do 31 grudnia 2006 r. jako terminu najpóźniejszego. W okresie tym Komisja może dokonać ich przeglądu, szczególnie w świetle międzynarodowych zobowiązań Komisji.