ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

(2003/C 317/06)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Από τις αρχές της δεκαετίας του '70, οι κρατικές ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία αποτελούν αντικείμενο μιας σειράς ειδικών κοινοτικών καθεστώτων. Σε σχέση με βιομηχανικούς τομείς που δεν υπήχθησαν σε ειδικούς κανόνες, τα ισχύοντα στη ναυπηγική βιομηχανία καθεστώτα περιλαμβάνουν ένα αμάλγαμα αυστηρών και επιεικών διατάξεων. Το παρόν πλαίσιο προβλέπει νέους κανόνες αξιολόγησης των κρατικών ενισχύσεων στη ναυπηγική βιομηχανία που θα ακολουθήσουν τη λήξη ισχύος, στις 31 Δεκεμβρίου 2003, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98 του Συμβουλίου της 29ης Ιουνίου 1998 περί των νέων κανόνων ενισχύσεως της ναυπηγικής βιομηχανίας [1].

2. Στόχος του παρόντος πλαισίου είναι να αρθούν, στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, οι διαφορές μεταξύ των κανόνων που εφαρμόζονται στη ναυπηγική βιομηχανία και σε άλλους βιομηχανικούς τομείς, ώστε να απλουστευθεί και να καταστεί περισσότερο διαφανής η πολιτική της Επιτροπής στον τομέα αυτόν με την επέκταση οριζόντιων διατάξεων στη ναυπηγική βιομηχανία.

3. Η Επιτροπή αναγνωρίζει, πάντως, ότι ορισμένοι ειδικοί παράγοντες που επηρεάζουν τον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας θα πρέπει να αντικατοπτρίζονται στην πολιτική της Επιτροπής όσον αφορά τον έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων. Στους παράγοντες αυτούς περιλαμβάνονται:

α) η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, μειωμένες τιμές και στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στην παγκόσμια αγορά ναυπηγίας,

β) η φύση των πλοίων, που αποτελούν πολύ μεγάλα κεφαλαιουχικά αγαθά, η οποία αυξάνει την πιθανότητα στρέβλωσης του ανταγωνισμού εξαιτίας πιστωτικών διευκολύνσεων με την υποστήριξη του κράτους,

γ) το γεγονός ότι οι κανόνες περί αθέμιτων εμπορικών πρακτικών του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ) είναι δύσκολο να εφαρμοσθούν στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας,

δ) η ύπαρξη συμφωνιών στο πλαίσιο του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας και συγκεκριμένα ο διακανονισμός του ΟΟΣΑ του 1998 περί των κατευθυντηρίων γραμμών στον τομέα των εξαγωγικών πιστώσεων που τυγχάνουν δημόσιας στήριξης, ο οποίος εφαρμόζεται στην Κοινότητα δυνάμει της απόφασης 2001/76/ΕΚ του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 2000 για την τροποποίηση της απόφασης της 4ης Απριλίου 1978 περί εφαρμογής ορισμένων κατευθυντηρίων γραμμών στον τομέα των εξαγωγικών πιστώσεων που τυγχάνουν δημόσιας στήριξης [2].

4. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι στο πλαίσιο του ΟΟΣΑ επιτελούνται εργασίες προς αντικατάσταση της συμφωνίας του 1994 σχετικά με την τήρηση ομαλών συνθηκών ανταγωνισμού στον τομέα της ναυπήγησης και επισκευής πλοίων [3], η οποία δεν έχει τεθεί σε ισχύ. Το πλαίσιο αυτό δεν προδικάζει με κανένα τρόπο την έκβαση αυτών των εργασιών και μπορεί να αναθεωρηθεί υπό το φως μιάς συμφωνίας στο πλαίσιο του ΟΟΣΑ.

5. Υπό το πρίσμα των ειδικών αυτών χαρακτηριστικών, στόχοι του παρόντος πλαισίου, εκτός από την απλούστευση των εφαρμοζόμενων κανόνων, είναι:

α) να ενθαρρυνθεί η μεγαλύτερη αποδοτικότητα και ανταγωνιστικότητα των κοινοτικών ναυπηγείων ειδικότερα με την προώθηση της καινοτομίας,

β) να διευκολυνθεί η μείωση της μη βιώσιμης από οικονομική άποψη παραγωγικής ικανότητας όταν είναι απαραίτητο, και

γ) να τηρηθούν οι ισχύουσες διεθνείς υποχρεώσεις στον τομέα των εξαγωγικών πιστώσεων και των αναπτυξιακών ενισχύσεων.

6. Για την επίτευξη αυτών των στόχων το παρόν πλαίσιο προβλέπει ειδικά μέτρα σχετικά με τις ενισχύσεις για καινοτομία, τις ενισχύσεις για το κλείσιμο εγκαταστάσεων, τις εξαγωγικές πιστώσεις και τις αναπτυξιακές ενισχύσεις, καθώς και τις περιφερειακές ενισχύσεις.

7. Ορισμένα χαρακτηριστικά καθιστούν τη ναυπηγική βιομηχανία μοναδική και την διαφοροποιούν από άλλες βιομηχανίες όπως οι μικρές σειρές παραγωγής, το μέγεθος, η αξία και η πολυπλοκότητα των παραγόμενων μονάδων, καθώς και το γεγονός ότι τα πρωτότυπα χρησιμοποιούνται, γενικά, για εμπορικούς σκοπούς. Κατά συνέπεια, η ναυπηγική βιομηχανία αποτελεί τον μόνο τομέα που είναι επιλέξιμος για ενισχύσεις καινοτομίας. Οι επενδυτικές ενισχύσεις για καινοτομίες θεσπίστηκαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1540/98 και πρόθεση ήταν να εγκρίνονται μόνο σε επαρκώς δικαιολογημένες περιπτώσεις, ως κίνητρο για την ανάληψη τεχνολογικού κινδύνου. Ωστόσο, η εφαρμογή της διάταξης αυτής δεν ήταν ικανοποιητική. Θεωρείται ότι τα μοναδικά χαρακτηριστικά της ναυπηγικής βιομηχανίας δικαιολογούν τη διατήρηση ενισχύσεων καινοτομίας τομεακού χαρακτήρα. Συνεπώς, το παρόν πλαίσιο αποβλέπει στη βελτίωση της υποστήριξης στην καινοτομία, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τις δυσχέρειες εφαρμογής της προηγούμενης διάταξης.

8. Η Επιτροπή μπορεί να θεωρήσει ότι οι ενισχύσεις για τη ναυπήγηση, επισκευή και μετατροπή πλοίων συμβιβάζονται με την κοινή αγορά μόνον εφόσον συμφωνούν με τις διατάξεις του παρόντος πλαισίου.

9. Το παρόν πλαίσιο δεν επηρεάζει τα προσωρινά μέτρα που θεσπίζονται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1177/2002 του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, σχετικά με προσωρινό αμυντικό μηχανισμό της ναυπηγικής βιομηχανίας [4].

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

10. Για τους σκοπούς του παρόντος πλαισίου ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) ως «ναυπήγηση» νοείται η κατασκευή, στην Κοινότητα, αυτοπροωθούμενων ποντοπόρων εμπορικών πλοίων,

[1] ΕΕ L 202 της 18.7.1998, σ. 1.

[2] ΕΕ L 32 της 2.2.2001, σ. 1· απόφαση όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 2002/634/ΕΚ (ΕΕ L 206 της 3.8.2002, σ. 16).

[3] ΕΕ C 375 της 30.12.1994, σ. 1.

[4] ΕΕ L 172 της 2.7.2002, σ. 1.

β) ως «επισκευή πλοίου» νοείται η επισκευή ή ανακαίνιση, στην Κοινότητα, αυτοπροωθούμενων ποντοπόρων εμπορικών πλοίων,

γ) ως «μετατροπή πλοίου» νοείται η μετατροπή, στην Κοινότητα, αυτοπροωθούμενων ποντοπόρων εμπορικών πλοίων, τουλάχιστον 1 000 κοχ, υπό την προϋπόθεση ότι οι εργασίες μετατροπής επιφέρουν ριζικές τροποποιήσεις στο σχέδιο φόρτωσης, στην άτρακτο του πλοίου, στο σύστημα πρόωσης ή στην υποδομή υποδοχής επιβατών,

δ) ως «αυτοπροωθούμενα ποντοπόρα εμπορικά πλοία» νοούνται:

i) πλοία τουλάχιστον 100 κοχ που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών ή/και εμπορευμάτων,

ii) πλοία τουλάχιστον 100 κοχ που χρησιμοποιούνται για την παροχή ειδικού τύπου υπηρεσιών (π.χ. βυθοκόροι και παγοθραυστικά),

iii) ρυμουλκά ισχύος τουλάχιστον 365 kW,

iv) αλιευτικά πλοία τουλάχιστον 100 κοχ όσον αφορά τις εξαγωγικές πιστώσεις και τις αναπτυξιακές ενισχύσεις υπό την προϋπόθεση ότι ανταποκρίνονται στους όρους του διακανονισμού του ΟΟΣΑ του 1998 περί των κατευθυντηρίων γραμμών στον τομέα των εξαγωγικών πιστώσεων που τυγχάνουν δημόσιας στήριξης και με το μνημόνιο συμφωνίας σχετικά με τις εξαγωγικές πιστώσεις για πλοία ή οιασδήποτε άλλης συμφωνίας τροποποίησης ή αντικατάστασής τους, καθώς και στους κοινοτικούς κανόνες που διέπουν τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας,

v) ημιτελείς επιπλέουσες και κινητές άτρακτοι των τύπων πλοίων που αναφέρονται στα σημεία i) έως iv).

Για τους σκοπούς των ανωτέρω, με τον όρο «αυτοπροωθούμενο ποντοπόρο πλοίο» νοείται κάθε πλοίο του οποίου το μόνιμο σύστημα πρόωσης και διεύθυνσης του προσδίδει όλα τα χαρακτηριστικά αυτόνομης πλοϊμότητας στην ανοικτή θάλασσα. Εξαιρούνται τα πολεμικά πλοία (δηλαδή τα πλοία τα οποία σύμφωνα με τα βασικά δομικά τους χαρακτηριστικά και ικανότητες προορίζονται ειδικά και αποκλειστικά για στρατιωτική χρήση, π.χ. τα θωρηκτά και άλλα πλοία επιθετικής ή αμυντικής δράσης), καθώς και οι τροποποιήσεις ή οι προσθήκες που επιφέρονται σε άλλα πλοία αποκλειστικά για στρατιωτικούς σκοπούς, υπό την προϋπόθεση ότι τα μέτρα ή οι πρακτικές που τυχόν εφαρμόζονται σε σχέση με τα εν λόγω πλοία, τις τροποποιήσεις ή τις προσθήκες δεν αποτελούν συγκεκαλυμμένες ενέργειες υπέρ της εμπορικής ναυπηγικής βιομηχανίας ασυμβίβαστες με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις,

ε) ως «συγγενής οντότητα» νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο:

i) έχει υπό την κυριότητά του ή ελέγχει επιχείρηση ασχολούμενη με τη ναυπήγηση, μετατροπή ή επισκευή πλοίων ή

ii) ανήκει κατά κυριότητα ή ελέγχεται, άμεσα ή έμμεσα, μέσω της κατοχής μετοχών ή άλλως, από επιχείρηση ασχολούμενη με τη ναυπήγηση, μετατροπή ή επισκευή πλοίων.

Έλεγχος τεκμαίρεται ότι ασκείται από τη στιγμή που ένα πρόσωπο ή μία επιχείρηση που ασχολείται με τη ναυπήγηση, μετατροπή ή επισκευή πλοίων κατέχει ή ελέγχει συμμετοχή υπερβαίνουσα το 25 % στο άλλο μέρος ή αντιστρόφως.

στ) ως «ενίσχυση» νοείται η ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας περιλαμβανομένων μέτρων όπως πιστωτικές διευκολύνσεις, εγγυήσεις και φορολογικά πλεονεκτήματα.

3. ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

3.1. **Πεδίο εφαρμογής**

11. Οι ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία περιλαμβάνουν τις ενισχύσεις σε ναυπηγεία, συγγενείς οντότητες, πλοιοκτήτες και όποιον τρίτο λαμβάνει, άμεσα ή έμμεσα, επιδότηση για την κατασκευή, την επισκευή ή τη μετατροπή πλοίων.

3.2. **Εφαρμογή οριζοντίων διατάξεων**

12. Να χορηγηθούν σύμφωνα με τα άρθρα 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ καθώς και κάθε νομοθεσία και μέτρα που θεσπίζονται βάσει αυτών:

α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου της 22ας Μαρτίου 1999 για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ ([1]),

β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001 της Επιτροπής της 12ης Ιανουαρίου 2001 σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση ([2]),

γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 69/2001 της Επιτροπής της 12ης Ιανουαρίου 2001 σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας ([3]),

δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 70/2001 της Επιτροπής της 12ης Ιανουαρίου 2001 σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης στις ενισχύσεις προς μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις ([4]),

ε) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1177/2002,

στ) των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων ([5]),

ζ) του κοινοτικού πλαισίου σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος ([6]), και

η) του κοινοτικού πλαισίου σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την έρευνα και ανάπτυξη ([7]).

([1]) ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.
([2]) ΕΕ L 10 της 13.1.2001, σ. 20.
([3]) ΕΕ L 10 της 13.1.2001, σ. 30.
([4]) ΕΕ L 10 της 13.1.2001, σ. 33.
([5]) ΕΕ C 288 της 9.10.1999, σ. 2.
([6]) ΕΕ C 37 της 3.2.2001, σ. 3.
([7]) ΕΕ C 45 της 17.2.1996, σ. 5.

3.3. **Ειδικές διατάξεις**

13. Η γενική αρχή που που παρατίθεται στο μέρος 3.2 υπόκειται στις ακόλουθες εξαιρέσεις, οι οποίες αιτιολογούνται από τους ειδικούς παράγοντες που αναφέρονται στο μέρος 1.

3.3.1. *Ενισχύσεις για έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία*

14. Δαπανών στις οποίες υποβάλλονται επιχειρήσεις που ασχολούνται με τη ναυπήγηση, τη μετατροπή ή την επισκευή πλοίων για την υλοποίηση σχεδίων έρευνας και ανάπτυξης μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά εφόσον τηρούν τους κανόνες που προβλέπει το κοινοτικό πλαίσιο που διέπει τις κρατικές ενισχύσεις για την έρευνα και την ανάπτυξη ή άλλες μετέπειτα ρυθμίσεις.

15. Ενισχύσεις χορηγούμενες για καινοτομία σε υφιστάμενα ναυπηγεία κατασκευής, επισκευής ή μετατροπής πλοίων μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά μέχρις ορίου ακαθάριστης έντασης ενίσχυσης 20 % υπό την προϋπόθεση ότι:

α) αφορούν τη βιομηχανική εφαρμογή καινοτόμων προϊόντων και διαδικασιών, δηλαδή νέων ή βελτιωμένων σε σημαντικό βαθμό από τεχνολογική άποψη προϊόντων και μεθόδων σε σχέση με την υφιστάμενη στάθμη της τεχνικής στη βιομηχανία αυτή στην Κοινότητα που παρουσιάζουν κίνδυνο τεχνολογικής ή βιομηχανικής αποτυχίας,

β) οι ενισχύσεις περιορίζονται στο να συμβάλλουν στην κάλυψη δαπανών για επενδύσεις, σχεδιασμό, μηχανολογικές εργασίες και δοκιμές που συνδέονται άμεσα και αποκλειστικά με το καινοτόμο σκέλος του σχεδίου. Κατ' εξαίρεση, πρόσθετες δαπάνες παραγωγής που είναι απολύτως απαραίτητες για την επικύρωση της τεχνολογικής καινοτομίας μπορούν να θεωρηθούν επιλέξιμες στο μέτρο που περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο ποσό.

3.3.2. *Ενισχύσεις για το κλείσιμο μονάδων*

16. Οι ενισχύσεις για την κάλυψη των συνήθων δαπανών που απαιτούνται για το ολικό ή μερικό κλείσιμο ναυπηγείων που ασχολούνται με την κατασκευή, τη μετατροπή ή την επισκευή πλοίων μπορούν να θεωρούνται συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά όταν η προκύπτουσα μείωση του κατασκευαστικού δυναμικού είναι πραγματική και οριστική.

17. Οι επιλέξιμες προς ενίσχυση δαπάνες σύμφωνα με την παράγραφο 16 είναι:

α) τα ποσά που καταβάλλονται σε εργαζόμενους οι οποίοι απολύονται ή συνταξιοδοτούνται πριν από τη νόμιμη ηλικία συνταξιοδότησης,

β) οι δαπάνες παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών σε εργαζόμενους που απολύονται ή πρόκειται να απολυθούν ή να συνταξιοδοτηθούν πριν από τη νόμιμη ηλικία συνταξιοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των ποσών που χορηγούν τα ναυπηγεία για να διευκολύνουν τη δημιουργία μικρών επιχειρήσεων, ανεξάρτητων από τα εν λόγω ναυπηγεία και των οποίων οι δραστηριότητες δεν είναι κατά κύριο λόγο ναυπηγικού χαρακτήρα,

γ) τα ποσά που καταβάλλονται σε εργαζόμενους για επαγγελματική επανεκπαίδευση,

δ) οι δαπάνες που απαιτούνται για τη μετασκευή του ναυπηγείου ή των ναυπηγείων, των κτιρίων, των εγκαταστάσεων και της υποδομής τους, ούτως ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν για άλλες χρήσεις εκτός από ναυπηγική.

18. Εξάλλου, στην περίπτωση επιχειρήσεων οι οποίες παύουν εντελώς να ασχολούνται με τη ναυπήγηση, τη μετατροπή ή την επισκευή πλοίων, τα ακόλουθα μέτρα μπορούν επίσης να θεωρηθούν συμβιβάσιμα με την κοινή αγορά:α)
ενίσχυση ύψους που δεν υπερβαίνει την υψηλότερη από τις δύο ακόλουθες τιμές, που προσδιορίζονται βάσει έκθεσης ανεξάρτητων εμπειρογνωμόνων: την υπολειμματική λογιστική αξία των εγκαταστάσεων ή την παρούσα αξία των προβλεπόμενων για μια τριετία λειτουργικών κερδών, μείον τα οφέλη τα οποία η αποδέκτρια επιχείρηση αντλεί ενδεχομένως από το κλείσιμο των εγκαταστάσεων,

β) ενισχύσεις όπως δάνεια ή εγγυήσεις δανείων για τη συγκέντρωση των κεφαλαίων κίνησης που χρειάζονται για να μπορέσει η οικεία επιχείρηση να φέρει σε πέρας ημιτελείς εργασίες, υπό την προϋπόθεση ότι περιορίζονται στο απολύτως αναγκαίο ποσό και ότι ένα σημαντικό μέρος των εργασιών έχει ήδη εκτελεσθεί.

19. Επιχειρήσεις που λαμβάνουν ενίσχυση για μερικό κλείσιμο των μονάδων τους δεν πρέπει να έχουν λάβει ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης κατά τα τελευταία 10 έτη. Σε περίπτωση που έχουν μεσολαβήσει λιγότερα από 10 έτη από τη χορήγηση των ενισχύσεων διάσωσης ή αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή θα επιτρέπει τη χορήγηση ενίσχυσης μερικού κλεισίματος μόνον σε εξαιρετικές και απρόοπτες περιστάσεις για τις οποίες δεν ευθύνεται η επιχείρηση.

20. Το ποσό και η ένταση της ενίσχυσης πρέπει να είναι δικαιολογημένα με βάση την έκταση του κλεισίματος για το οποίο χορηγείται, λαμβάνοντας υπόψη τα διαρθρωτικά προβλήματα της οικείας περιφέρειας και, σε περίπτωση αναπροσανατολισμού προς άλλες βιομηχανικές δραστηριότητες, την κοινοτική νομοθεσία και τους κανόνες που διέπουν τις εν λόγω νέες δραστηριότητες.

21. Προκειμένου να εξασφαλισθεί ο μη αναστρέψιμος χαρακτήρας του κλεισίματος για το οποίο έχει χορηγηθεί ενίσχυση, το οικείο κράτος μέλος μεριμνά ώστε οι ναυπηγικές εγκαταστάσεις που έχουν κλείσει να παραμείνουν κλειστές επί χρονικό διάστημα όχι μικρότερο των δέκα ετών.

3.3.3. *Ενισχύσεις στην απασχόληση*

22. Οι ενισχύσεις που χορηγούνται για τη δημιουργία απασχόλησης, την πρόσληψη εργαζομένων σε μειονεκτική θέση και εργαζομένων με ειδικές ανάγκες ή την κάλυψη του επιπλέον κόστους για την απασχόληση εργαζομένων σε μειονεκτική θέση και εργαζομένων με ειδικές ανάγκες σε επιχειρήσεις ναυπήγησης, επισκευής ή μετατροπής πλοίων μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά εφόσον τηρούν τους ουσιαστικούς κανόνες που θεσπίζονται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2204/2002 της 12ης Δεκεμβρίου 2002 σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις για την απασχόληση [1].

---

[1] ΕΕ L 337 της 13.12.2002, σ. 3.

3.3.4. *Εξαγωγικές πιστώσεις*

23. Ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία υπό μορφή πιστωτικών διευκολύνσεων με την υποστήριξη του κράτους χορηγούμενων σε εθνικούς και μη πλοιοκτήτες ή τρίτα μέρη για τη ναυπήγηση ή την μετατροπή πλοίων μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά υπό την προϋπόθεση ότι συνάδουν με τους όρους του διακανονισμού του ΟΟΣΑ του 1998 περί των κατευθυντηρίων γραμμών στον τομέα των εξαγωγικών πιστώσεων που τυγχάνουν δημόσιας στήριξης και με την τομεακή συμφωνία για τις εξαγωγικές πιστώσεις για τα πλοία, καθώς και οποιουσδήποτε άλλους όρους θεσπιστούν μεταγενέστερα με έναν τέτοιο διακανονισμό ή με άλλο διακανονισμό που θα τον αντικαταστήσει.

3.3.5. *Αναπτυξιακή βοήθεια*

24. Οι ενισχύσεις για τη ναυπήγηση και μετατροπή πλοίων οι οποίες χορηγούνται ως αναπτυξιακή βοήθεια προς αναπτυσσόμενες χώρες, μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά υπό την προϋπόθεση ότι συνάδουν με τους σχετικούς όρους του διακανονισμού του ΟΟΣΑ του 1998 περί των κατευθυντηρίων γραμμών στον τομέα των εξαγωγών που τυγχάνουν δημόσιας στήριξης και με την τομεακή συμφωνία για τις εξαγωγικές πιστώσεις για τα πλοία ή οποιουσδήποτε άλλους όρους θεσπιστούν μεταγενέστερα με έναν τέτοιο διακανονισμό ή με άλλο διακανονισμό που θα τον αντικαταστήσει.

25. Η Επιτροπή θα ελέγχει τον ιδιαίτερο αναπτυξιακό χαρακτήρα της προτεινόμενης ενίσχυσης, το ότι η ενίσχυση είναι αναγκαία και ότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του διακανονισμού του ΟΟΣΑ του 1998 περί των κατευθυντηρίων γραμμών στον τομέα των εξαγωγών που τυγχάνουν δημόσιας στήριξης και της τομεακής συμφωνίας για τις εξαγωγικές πιστώσεις για τα πλοία ή οποιωνδήποτε άλλων όρων θεσπιστούν μεταγενέστερα με έναν τέτοιο διακανονισμό ή με άλλο διακανονισμό που θα τον αντικαταστήσει. Για την προσφερόμενη αναπτυξιακή βοήθεια πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εκδηλώσουν ενδιαφέρον διάφορα ναυπηγεία. Καθόσον έχουν εφαρμογή οι κοινοτικοί κανόνες για τις δημόσιες συμβάσεις, πρέπει να τηρούνται οι διαδικασίες υποβολής προσφορών.

3.3.6. *Περιφερειακές ενισχύσεις*

26. Οι περιφερειακές ενισχύσεις για τη ναυπήγηση, επισκευή ή τη μετατροπή πλοίων μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά μόνον εφόσον πληρούνται οι κάτωθι όροι:

α) οι ενισχύσεις πρέπει να χορηγούνται για επενδύσεις αναβάθμισης ή εκσυγχρονισμού υφιστάμενων ναυπηγείων που δεν συνδέονται με τη χρηματοοικονομική αναδιάρθρωση των υπόψη ναυπηγείων, με στόχο τη βελτίωση της παραγωγικότητας των υφιστάμενων εγκαταστάσεων,

β) στις περιοχές που αναφέρονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης και αντιστοιχούν στο χάρτη που ενέκρινε η Επιτροπή για κάθε κράτος μέλος όσον αφορά τη χορήγηση περιφερειακών ενισχύσεων, το ποσό και η ένταση ενίσχυσης δεν πρέπει να υπερβαίνουν το 22,5 %,

γ) στις περιοχές που αναφέρονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και αντιστοιχούν στο χάρτη που ενέκρινε η Επιτροπή για κάθε κράτος μέλος όσον αφορά τη χορήγηση περιφερειακών ενισχύσεων, το ποσό και η ένταση ενίσχυσης δεν πρέπει να υπερβαίνουν το 12,5 % ή το ισχύον μέγιστο όριο περιφερειακής ενίσχυσης, αναλόγως του ποίου εκ των ποσών είναι χαμηλότερο,

δ) η ενίσχυση πρέπει να περιορίζεται στην υποστήριξη επιλέξιμων δαπανών, όπως αυτές ορίζονται στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές που εφαρμόζονται στις περιφερειακές ενισχύσεις.

4. ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗΣ

27. Όλα τα προγράμματα χορήγησης νέων ενισχύσεων για τη ναυπήγηση, επισκευή ή μετατροπή πλοίων, είτε υπό μορφή καθεστώτος είτε ως μεμονωμένες ενισχύσεις μη εντασσόμενες σε κάποιο καθεστώς ενισχύσεων, πρέπει να κοινοποιούνται στην Επιτροπή εκτός εάν πληρούν τους όρους που θεσπίζονται με κάποιον από τους κανονισμούς απαλλαγής ορισμένων κατηγοριών κρατικών ενισχύσεων από την υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης.

5. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ

28. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή ετήσιες εκθέσεις για όλα τα υφιστάμενα καθεστώτα ενισχύσεων δυνάμει των κανόνων που θεσπίζονται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 659/1999 και τις διατάξεις εφαρμογής του.

6. ΑΛΛΗΛΕΠΙΚΑΛΥΨΗ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΠΗΓΕΣ

29. Τα ανώτατα όρια ενίσχυσης που θεσπίζονται με το παρόν πλαίσιο ισχύουν ανεξάρτητα από το αν η υπόψη ενίσχυση χρηματοδοτείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει με κρατικούς ή με κοινοτικούς πόρους. Ενισχύσεις που εγκρίνονται βάσει του παρόντος πλαισίου δεν μπορούν να συνδυαστούν με άλλες μορφές κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της Συνθήκης ή με άλλες μορφές κοινοτικής χρηματοδότησης εφόσον η εν λόγω σώρευση έχει ως αποτέλεσμα υψηλότερη ένταση ενίσχυσης από ό,τι ορίζουν οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές.

30. Στην περίπτωση ενισχύσεων που υπηρετούν διαφορετικούς σκοπούς με βάση τις ίδιες επιλέξιμες δαπάνες, θα εφαρμόζεται το ευνοϊκότερο ανώτατο όριο ενίσχυσης.

7. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

31. Το παρόν πλαίσιο εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2004 έως την 31η Δεκεμβρίου 2006 το αργότερο. Κατά την περίοδο αυτή, μπορεί να τύχει αναθεώρησης από την Επιτροπή, ειδικότερα υπό το πρίσμα των διεθνών υποχρεώσεων της Κοινότητας.