KADERREGELING INZAKE STAATSSTEUN AAN DE SCHEEPSBOUW

(2003/C 317/06)

1. INLEIDING

1. Sinds het begin van de jaren 1970 gold voor staatssteun aan de scheepsbouw een aantal specifieke communautaire regelingen. In vergelijking met industriële sectoren die niet aan specifieke regels zijn onderworpen, bevatten de regelingen die op de scheepsbouwsector van toepassing zijn, zowel striktere als soepelere bepalingen. Deze kaderregeling bevat nieuwe regels ter beoordeling van staatssteun aan de scheepsbouw wanneer Verordening (EG) nr. 1540/98 van de Raad van 29 juni 1998 betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw [1] per 31 december 2003 afloopt.

2. Deze kaderregeling heeft tot doel de verschillen tussen de regels voor de scheepsbouwsector en die voor andere industriële sectoren zoveel mogelijk op te heffen, en aldus het beleid van de Commissie op dit gebied te vereenvoudigen en doorzichtiger te maken door algemene horizontale bepalingen tot de scheepsbouwsector uit te breiden.

3. De Commissie erkent niettemin dat bepaalde specifieke factoren die de scheepsbouwsector beïnvloeden, in het beleid van de Commissie inzake toezicht op staatssteun moeten worden weerspiegeld. Deze factoren zijn onder meer:

a) overcapaciteit, lage prijzen en handelsdistorsies op de mondiale scheepsbouwmarkt;

b) het feit dat schepen zeer omvangrijke kapitaalgoederen zijn, hetgeen het risico doet ontstaan dat door de overheid gesteunde kredietfaciliteiten de mededinging vervalsen;

c) het feit dat de regels van de Wereldhandelsorganisatie (WTO) tegen oneerlijke handelspraktijken moeilijk in de scheepsbouwsector zijn toe te passen;

d) het bestaan van overeenkomsten van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) in de scheepsbouwsector, met name de OESO-regeling van 1998 inzake richtsnoeren voor door de overheid gesteunde exportkredieten en de OESO-sectorovereenkomst inzake exportkredieten voor schepen, welke op de Gemeenschap van toepassing zijn krachtens Beschikking 2001/76/EG van de Raad van 22 december 2000 tot wijziging van de Beschikking van 4 april 1978 over de toepassing van enkele richtsnoeren op het gebied van door de overheid gesteunde exportkredieten — Regeling inzake richtsnoeren voor door de overheid gesteunde exportkredieten [2].

4. De Commissie erkent dat in het kader van de OESO wordt gewerkt aan de vervanging van de overeenkomst van 1994 inzake normale concurrentievoorwaarden in de sector commerciële scheepsbouw en -reparatie [3], die nooit in werking is getreden. Deze kaderregeling beoogt geenszins vooruit te lopen op de resultaten van deze werkzaamheden en zij kan worden herzien in het licht van een overeenkomst in het kader van de OESO.

5. Gelet op deze bijzondere kenmerken heeft deze kaderregeling, naast vereenvoudiging van de toepasselijke regels, tot doel:

a) de efficiëntie en de concurrentiepositie van de werven in de Gemeenschap te verbeteren, in het bijzonder door innovatie te bevorderen;

b) de afbouw van economisch niet rendabele capaciteit, waar nodig, te vergemakkelijken;

c) de toepasselijke internationale verplichtingen op het gebied van exportkredieten en ontwikkelingshulp in acht te nemen.

6. Om deze doelstellingen te verwezenlijken, voorziet deze kaderregeling in specifieke maatregelen voor innovatiesteun, sluitingssteun, exportkredieten en ontwikkelingshulp, en regionale steun.

7. Bepaalde aspecten maken scheepsbouw uniek, waardoor deze sector zich van andere sectoren onderscheidt, zoals de korte productiereeksen, de grootte, waarde en complexiteit van de geproduceerde eenheden, en het feit dat prototypes doorgaans commercieel worden gebruikt. Bijgevolg is de scheepsbouw de enige sector die voor innovatiesteun in aanmerking komt. Investeringssteun ten behoeve van innovatie werd ingevoerd bij Verordening (EG) nr. 1540/98 en het was de bedoeling deze steun enkel in naar behoren gerechtvaardigde zaken goed te keuren, om het nemen van technologische risico's te stimuleren. De toepassing van deze bepaling voldeed echter niet. De unieke kenmerken van de scheepsbouwsector worden gezien als rechtvaardiging voor het behoud van de sectorspecifieke innovatiesteun. Daarom heeft deze kaderregeling ten doel de steun voor innovatie te verbeteren door met name rekening te houden met de moeilijkheden om de vorige bepaling toe te passen.

8. De Commissie kan steun ten behoeve van scheepsbouw, scheepsreparatie en scheepsverbouwing alleen verenigbaar met de gemeenschappelijke markt achten wanneer hij aan de bepalingen van deze kaderregeling voldoet.

9. Deze kaderregeling laat de tijdelijke maatregelen die zijn vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 1177/2002 van de Raad van 27 juni 2002 betreffende een tijdelijk defensief mechanisme voor de scheepsbouw [4] onverlet.

2. DEFINITIES

10. Voor de toepassing van deze kaderregeling wordt verstaan onder:

a) „scheepsbouw": de bouw in de Gemeenschap van zichzelf voortstuwende zeeschepen in de handelsvaart;

---

[1] PB L 202 van 18.7.1998, blz. 1.

[2] PB L 32 van 2.2.2001, blz. 1. Beschikking gewijzigd bij Beschikking 2003/634/EG (PB L 206 van 3.8.2002, blz. 16).

[3] PB C 375 van 30.12.1994, blz. 1.

[4] PB L 172 van 2.7.2002, blz. 1.

b) „scheepsreparatie": de reparatie of modernisering in de Gemeenschap van zichzelf voortstuwende zeeschepen in de handelsvaart;

c) „scheepsverbouwing": de verbouwing in de Gemeenschap van zichzelf voortstuwende zeeschepen in de handelsvaart van 1 000 bt of meer, voorzover de uitgevoerde werken een ingrijpende wijziging van het laadplan, de romp, het voortstuwingsmechanisme of de passagiersverblijven met zich brengen;

d) „zichzelf voortstuwende zeeschepen in de handelsvaart":

i) schepen van 100 bt of meer voor het vervoer van passagiers en/of goederen;

ii) schepen van 100 bt of meer voor het verrichten van een speciale dienst (bijvoorbeeld baggerschepen en ijsbrekers);

iii) sleepboten van 365 kW of meer;

iv) vissersvaartuigen van 100 bt of meer met betrekking tot exportkredieten en ontwikkelingssteun, voorzover deze in overeenstemming zijn met de OESO-regeling van 1998 inzake richtsnoeren voor door de overheid gesteunde exportkredieten en met de OESO-sectorovereenkomst inzake exportkredieten voor schepen, dan wel met een overeenkomst tot wijziging of vervanging daarvan, alsmede met de communautaire regels inzake staatssteun in de sector visserij en aquacultuur;

v) niet-afgewerkte casco's van de in de punten i) tot en met iv) bedoelde schepen, die drijvend en mobiel zijn.

Voor de toepassing van deze kaderregeling wordt onder een „zichzelf voortstuwend zeeschip" verstaan een schip dat door zijn permanente voortstuwing en besturing alle kenmerken van zeewaardigheid bezit. Niet onder deze definitie vallen militaire schepen (d.w.z. vaartuigen die overeenkomstig hun fundamentele structurele kenmerken en technisch vermogen zijn bedoeld om uitsluitend voor militaire doeleinden te worden gebruikt, zoals oorlogsschepen en andere vaartuigen voor offensieve of defensieve doeleinden) en andere schepen die uitsluitend voor militaire doeleinden zijn aangepast of waaraan elementen zijn toegevoegd, mits de maatregelen of praktijken ten aanzien van dergelijke schepen, aanpassingen of toevoegingen geen verkapte handelingen ten gunste van de commerciële scheepsbouw zijn die onverenigbaar zijn met de staatssteunvoorschriften;

e) „gelieerd persoon of bedrijf" een natuurlijke persoon of een rechtspersoon die:

i) eigenaar is van, of zeggenschap heeft over, een onderneming die werkzaam is in de scheepsbouw, scheepsreparatie of scheepsverbouwing, of

ii) die eigendom is van een onderneming die in de scheepsbouw, scheepsreparatie of scheepsverbouwing werkzaam is, of waarover een dusdanige onderneming, rechtstreeks of middellijk, door middel van aandelenbezit of anderszins, zeggenschap heeft.

Er is sprake van vermoeden van zeggenschap, zodra een in de scheepsbouw, scheepsreparatie of scheepsverbouwing werkzaam persoon of bedrijf meer dan 25 % in eigendom heeft of daarover zeggenschap heeft, of omgekeerd.

f) „steun": steunmaatregelen in de zin van artikel 87, lid 1, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met inbegrip van onder meer maatregelen zoals kredietfaciliteiten, garanties en belastingfaciliteiten.

3. TOEPASSELIJKE BEPALINGEN

3.1. Toepassingsgebied

11. Steun aan de scheepsbouw omvat steun die al dan niet rechtstreeks aan een scheepswerf, een gelieerd persoon of bedrijf, een reder of een derde wordt verleend voor het bouwen, de reparatie of het verbouwen van schepen.

3.2. Toepassing van horizontale bepalingen

12. Als algemeen beginsel geldt dat voor de scheepsbouw steun mag worden verleend overeenkomstig de artikelen 87 en 88 van het Verdrag en alle op grond daarvan vastgestelde wetgeving en maatregelen, met inbegrip van de volgende bepalingen:

a) Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag ([1]);

b) Verordening (EG) nr. 68/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op opleidingssteun ([2]);

c) Verordening (EG) nr. 69/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op de minimis-steun ([3]);

d) Verordening (EG) nr. 70/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op staatssteun voor kleine en middelgrote ondernemingen ([4]);

e) Verordening (EG) nr. 1177/2002;

f) de communautaire richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden ([5]);

g) de communautaire kaderregeling inzake staatssteun ten behoeve van het milieu ([6]), en

h) de communautaire kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek en ontwikkeling ([7]).

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

3.3. **Specifieke bepalingen**

13. Het in punt 3.2 genoemde algemene beginsel geldt onder voorbehoud van de volgende uitzonderingen, die worden gerechtvaardigd door de in punt 1 beschreven specifieke factoren.

3.3.1. *Steun ten behoeve van onderzoek, ontwikkeling en innovatie*

14. Steun ter dekking van de uitgaven van scheepsbouw-, scheepsreparatie- of scheepsverbouwingsondernemingen voor onderzoek- en ontwikkelingsprojecten, kan met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden geacht, mits hij in overeenstemming is met de regels van de communautaire kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek en ontwikkeling, of met regelingen die deze regelingen vervangen.

15. Steun voor innovatie in bestaande scheepsbouw-, scheepsreparatie- of scheepsverbouwingswerven kan tot een maximale steunintensiteit van 20 % bruto met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden geacht, mits:

a) de steun betrekking heeft op de industriële toepassing van innoverende producten en processen, dat wil zeggen technologisch nieuwe of sterk verbeterde producten en processen in vergelijking met die welke in deze sector gewoonlijk in de Gemeenschap worden gebruikt of beschikbaar zijn, en die een risico voor technologische of industriële mislukking inhouden;

b) de steun beperkt is tot het ondersteunen van uitgaven ten behoeve van investeringen, ontwerp, engineering- en beproevingsactiviteiten die uitsluitend verband houden met het innoverende deel van het project. Uitzonderlijk kunnen aanvullende productiekosten die strikt noodzakelijk zijn om de technologische innovatie te valideren, in aanmerking komen voorzover zij beperkt zijn tot het strikt noodzakelijke minimum.

3.3.2. *Sluitingssteun*

16. Steun ter bestrijding van de normale kosten die voortvloeien uit het geheel of gedeeltelijk sluiten van scheepsbouw-, scheepsreparatie- of scheepsverbouwingswerven, kan met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden geacht, mits de uit dergelijke steun voortvloeiende capaciteitsvermindering reëel en onomkeerbaar is.

17. De kosten waarvoor de in punt 16 bedoelde steun kan worden verleend, zijn:

a) vergoedingen voor ontslagen of vervroegd gepensioneerde werknemers;

b) kosten voor adviesverlening aan ontslagen, met ontslag bedreigde of vervroegd gepensioneerde werknemers, met inbegrip van betalingen door werven ter bevordering van de oprichting van kleine ondernemingen die van die werven onafhankelijk zijn en waarvan de activiteiten niet hoofdzakelijk op het gebied van de scheepsbouw liggen;

c) uitkeringen aan werknemers voor herscholing;

d) uitgaven om de werf of werven en de gebouwen, installaties en infrastructuur daarvan een andere bestemming dan scheepsbouw te geven.

18. Voorts kunnen, wanneer ondernemingen hun scheepsbouw-, scheepsreparatie- en scheepsverbouwingsactiviteiten volledig staken, de onderstaande maatregelen eveneens met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden geacht:

a) steun voor een bedrag dat niet hoger ligt dan de hoogste van de volgende twee waarden volgens de vaststelling van een onafhankelijke consultant: de resterende boekwaarde van de installaties of de contante waarde van de exploitatiewinst die bij projectie over een periode van drie jaar kan worden verkregen, min de eventuele voordelen die de gesteunde onderneming uit de sluiting van de installaties haalt;

b) steun in de vorm van leningen of garanties op leningen ten behoeve van het bedrijfskapitaal dat noodzakelijk is om de onderneming in staat te stellen lopende werkzaamheden te voltooien, mits deze steun beperkt is tot hetgeen strikt noodzakelijk is en een aanzienlijk deel van de werkzaamheden reeds is verricht.

19. Ondernemingen die bij gedeeltelijke sluiting steun ontvangen, mogen tijdens de laatste tien jaar geen reddings- of herstructureringssteun hebben ontvangen. Is er minder dan tien jaar verlopen sinds de reddings- of herstructureringssteun werd toegekend, dan zal de Commissie steun ten behoeve van gedeeltelijke sluiting enkel toestaan onder uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden die de onderneming niet zijn toe te rekenen.

20. Het bedrag en de intensiteit van de steun moeten zijn gerechtvaardigd door de omvang van de betrokken sluitingen, waarbij rekening moet worden gehouden met de structurele moeilijkheden van de betrokken regio en, in het geval van overschakeling naar andere industriële activiteiten, met de voor de nieuwe activiteiten geldende communautaire wet- en regelgeving.

21. Teneinde ervoor te zorgen dat de sluitingen waarvoor steun is verleend, onomkeerbaar zijn, ziet de betrokken lidstaat erop toe dat de gesloten scheepsbouwinstallaties gedurende een periode van ten minste tien jaar gesloten blijven.

3.3.3. *Werkgelegenheidssteun*

22. Steun voor het scheppen van werkgelegenheid, voor de indienstneming van benadeelde en gehandicapte werknemers of steun ter dekking van de extra kosten voor het in dienst nemen van benadeelde en gehandicapte werknemers in scheepsbouw-, scheepsreparatie- of scheepsverbouwingsondernemingen kan verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden geacht, mits hij in overeenstemming is met de materiële bepalingen van Verordening (EG) nr. 2204/2002 van de Commissie van 12 december 2002 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op werkgelegenheidssteun ([1]).

([1]) PB L 337 van 13.12.2002, blz. 3.

3.3.4. *Exportkredieten*

23. Steun aan de scheepsbouw in de vorm van door de overheid gesteunde kredietfaciliteiten die aan nationale en buitenlandse reders of derden worden toegekend ten behoeve van het bouwen of verbouwen van schepen, kan met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden geacht, mits hij in overeenstemming is met de OESO-regeling van 1998 inzake richtsnoeren voor door de overheid gesteunde exportkredieten en met de OESO-sectorovereenkomst inzake exportkredieten voor schepen, dan wel met latere bepalingen van een soortgelijke regeling of bepalingen die in de plaats treden van de OESO-regeling.

3.3.5. *Ontwikkelingshulp*

24. Steun voor scheepsbouw of -verbouwing die in de vorm van ontwikkelingshulp aan een ontwikkelingsland wordt verleend, kan met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden geacht, mits hij in overeenstemming is met de bepalingen die daartoe zijn vastgesteld door de OESO-regeling van 1998 inzake richtsnoeren voor door de overheid gesteunde exportkredieten en de OESO-sectorovereenkomst inzake exportkredieten voor schepen, dan wel met latere bepalingen van een soortgelijke regeling of bepalingen die in de plaats treden van de OESO-regeling.

25. De Commissie vergewist zich van de bijzondere ontwikkelingscomponent van het steunvoornemen en gaat na of de steun noodzakelijk is en of hij binnen het toepassingsgebied valt van de OESO-regeling van 1998 inzake richtsnoeren voor door de overheid gesteunde exportkredieten en de OESO-sectorovereenkomst inzake exportkredieten voor schepen, dan wel met latere bepalingen van een soortgelijke regeling of bepalingen die in de plaats treden van de OESO-regeling. De aangeboden ontwikkelingshulp moet openstaan voor offertes van verschillende werven. Voorzover de communautaire regels inzake overheidsopdrachten van toepassing zijn, dienen deze bij de aanbestedingsprocedures te worden nageleefd.

3.3.6. *Regionale steun*

26. Regionale steun ten behoeve van scheepsbouw, scheepsreparatie of scheepsverbouwing kan met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden geacht wanneer hij aan de volgende voorwaarden voldoet:

a) de steun wordt toegekend ten behoeve van investeringen in de aanpassing of modernisering van bestaande werven en is niet gekoppeld aan een financiële herstructurering van de betrokken werf of werven, met als doel de productiviteit van de bestaande installaties te verbeteren;

b) in de in artikel 87, lid 3, onder a), van het Verdrag bedoelde gebieden die met de door de Commissie voor elke lidstaat goedgekeurde regionale-steunkaart in overeenstemming zijn, bedraagt de steunintensiteit niet meer dan 22,5 %;

c) in de in artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag bedoelde gebieden die met de door de Commissie voor elke lidstaat goedgekeurde regionale-steunkaart in overeenstemming zijn, bedraagt de steunintensiteit niet meer dan 12,5 %, of overschrijdt zij het toepasselijke plafond voor regionale steun niet, indien dat lager is;

d) de steun is beperkt tot het steunen van in aanmerking komende uitgaven als gedefinieerd in de toepasselijke communautaire richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen.

4. AANMELDINGSVERPLICHTING

27. Alle voornemens om nieuwe steun toe te kennen ten behoeve scheepsbouw, scheepsreparatie of scheepsverbouwing, hetzij in de vorm van een regeling, hetzij als individuele steunmaatregel die niet onder een regeling valt, moeten bij de Commissie worden aangemeld, tenzij zij voldoen aan de voorwaarden die zijn neergelegd in een van de verordeningen waarbij bepaalde categorieën staatssteun worden vrijgesteld van de verplichting tot voorafgaande aanmelding.

5. MONITORING

28. De lidstaten delen de Commissie jaarlijks verslagen mee over alle bestaande steunregelingen overeenkomstig de regels die zijn neergelegd in Verordening (EG) nr. 659/1999 en de uitvoeringsbepalingen daarvan.

6. OVERLAPPENDE STEUN UIT VERSCHILLENDE BRONNEN

29. De steunplafonds die in deze kaderregeling zijn vastgesteld, zijn van toepassing, ongeacht of de betrokken steunmaatregel geheel of ten dele uit staatsmiddelen of communautaire middelen wordt gefinancierd. Steun die krachtens de onderhavige kaderregeling wordt goedgekeurd, mag niet worden gecombineerd met andere vormen van staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het Verdrag, noch met andere vormen van communautaire financiering, indien de cumulatie van dergelijke steun tot gevolg heeft dat de steunintensiteit het in deze kaderregeling vastgestelde niveau overschrijdt.

30. Wanneer steun ten behoeve van verschillende doelstellingen betrekking heeft op dezelfde in aanmerking komende kosten, geldt het gunstigste steunplafond.

7. TOEPASSING VAN DEZE KADERREGELING

31. Deze kaderregeling zal van toepassing zijn van 1 januari 2004 tot uiterlijk 31 december 2006. Zij kan door de Commissie tijdens deze periode worden herzien, met name in het licht van de internationale verplichtingen van de Gemeenschap.