

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 6 december 2006

om det statliga stöd C 6/2006 (f.d. N 417/2005) som Tyskland planerar att genomföra till förmån för Volkswerft Stralsund

[delgivet med nr K(2006) 5790]

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2007/402/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT
DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

med beaktande av Avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar⁽¹⁾ ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig,

och av följande skäl:

I FÖRFARANDE

- (1) Genom en skrivelse av den 22 augusti 2005, diarieförd den 26 augusti 2005, anmälde Tyskland till kommissionen sin avsikt att bevilja Volkswerft Stralsund regionalt investeringsstöd. Genom en skrivelse av den 13 september 2005 begärde kommissionen in uppgifter som Tyskland tillhandahöll genom en skrivelse av den 14 oktober 2005, diarieförd den 17 oktober 2005. Kommissionen begärde genom en skrivelse av den 18 november 2005 in kompletterande uppgifter, vilka Tyskland också tillhandahöll genom en skrivelse av den 19 december 2005, diarieförd den 20 december 2005.
- (2) Den 22 februari 2006 inledde kommissionen ett formellt förfarande avseende detta förment statliga stöd. Kommissionens beslut om att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*⁽²⁾. Kommissionen uppmanade alla berörda parter att inkomma med

sina synpunkter på stödet. Genom en skrivelse av den 10 maj 2006, diarieförd den 11 maj 2006, inkom det stödmottagande företaget, Volkswerft Stralsund, med ett svar. Verband für Schiffbau und Meerestechnik inkom med sina synpunkter genom en skrivelse av den 11 maj 2006, vilka diariefördes samma dag. Detta gäller även synpunkterna från danska sjöfartsföreningen, Danske Maritime.

- (3) Synpunkterna översändes till de tyska myndigheterna genom en skrivelse av den 12 maj 2006 och den 19 maj 2006. Tysklands svar översändes med en skrivelse av den 2 juni 2006, som också diariefördes samma dag.

- (4) Tysklands svar på inledandet av det formella förfarandet översändes genom en skrivelse av den 7 april 2006, diarieförd samma dag. Genom en skrivelse av den 26 juli 2006 begärde kommissionen in kompletterande uppgifter, som Tyskland översände genom en skrivelse av den 22 augusti 2006, diarieförd den 23 augusti 2006.

II BESKRIVNING AV STÖDET

- (5) Stödmottagaren är Volkswerft Stralsund GmbH (nedan kallat "VWS"), med lokaliseringsort i delstaten Mecklenburg-Vorpommern, ett stödområde i den mening som avses i artikel 87.3 a i EG-fördraget. VWS tillhör den danska A.-P.-Möller-gruppen och utgör en del av den skara varv som leds av Odense Steel Shipyard Ltd. VWS är ett storföretag och inte något medelstort eller litet företag i den mening som avses i kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag⁽³⁾.

⁽¹⁾ EUT C 90, 13.4.2006, s. 36.

⁽²⁾ Se fotnot 1.

⁽³⁾ EUT L 124, 20.5.2003, s. 36.

- (6) Varvet ägnar sig åt utveckling och produktion av såväl högsjöfartyg som fartygsreparationer och fartygsombyggnad. VWS bygger även mellanstora containerfartyg, men också passagerarfartyg, färjor och specialfartyg såsom mudderverk, kabellägningsfartyg, fartyg för transport av oljeplattformar och saneringsfartyg. Varvet är byggt för fartyg som är högst 260 m långa.
- (7) Förbearbetningen av enskilda komponenter som kan vara så stora som hela sektioner sker på specialiserade produktionslinjer. Slutmonteringen sker efter den föregående skyddsbehandlingen och målningen i konstruktionshallen, som tillåter byggnation av högst 300 m långa fartygsskrov. Sjösättningen av fartygen sker med hjälp av en 230 m lång fartygshiss. Hissen begränsar VWS fartygsbyggnadsprogram till högst 260 m långa fartyg.
- (8) VWS avser såväl att modernisera och rationalisera sin produktion som att anpassa sig till den internationella efterfrågan, för att företaget skall kunna förbli konkurrenskraftigt på världsmarknaden. VWS utgår ifrån att de gynnsamma marknadsvillkoren för handelsfartyg kommer att hålla i sig ännu många år, samt att efterfrågan i högre grad kommer att riktas mot fartyg i Panamax-klassen, vilka VWS för närvarande inte kan tillverka till konkurrenskraftiga kostnader. Panamax-fartyg är de största fartyg som kan segla genom Panamakanalen, dvs. högst 300 m långa och 32,2 m breda fartyg.
- (9) För att höja varvets produktivitet och möjliggöra effektiv produktion av större fartyg i Panamax-klassen genomför VWS för tillfället investeringar. Tack vare investeringarna kommer VWS att bli konkurrenskraftigt inom marknadssegmentet Panamax-fartyg, vilket kommer att ge varvet ökad avsättningspotential. VWS utgår ifrån att detta kommer att medföra en jämnare användning av de befintliga produktionsanläggningarna och därmed en sänkning av tillverkningskostnaderna per fartyg, varigenom varvets produktivitet kommer att stiga.
- (10) Investeringarna gäller dels stålbearbetning (panel- och sektionskonstruktioner samt skyddsbehandling) för att möjliggöra tillverkning och bearbetning av större stålkonstruktioner (sektioner), dels en förlängning av fartygshissen med 40 m så att större fartyg kan lyftas.
- (11) På området panel- och sektionskonstruktion skall en ny produktionslinje för paneler och delsektioner för större fartygstyper inrättas. På Helling skall dessutom ytterligare fyra anläggningar för konstruktion av större sektioner byggas. På området skyddsbehandling avser investeringarna en utökning av området för skyddsbehandling för att större sektioner skall kunna tas emot. Förmågan att producera och behandla större stålkonstruktioner är tekniskt och ekonomiskt nödvändig för att bygga större fartyg, eftersom slutmonteringen av större fartyg utifrån mindre sektioner vore effektivare. Genom att fartygshissen förlängs anpassas dess kapacitet till konstruktionshallens.
- (12) När investeringarna genomförts kommer VWS produktivitet enligt uppgifterna från Tyskland att stiga från omkring [...] (*) ton stål per 1 000 mantimmar år 2005 till [...] ton per 1 000 mantimmar. Varvets kapacitet mätt i CGT (*compensated gross tonnage*, viktade bruttoton) ökas inte genom dessa investeringar, utan följer av att produktionens tyngdpunkt förflyttas från medelstora containerfartyg till stora. Efter investeringarna kommer varvets kapacitet för stålbearbetning att stiga från 56 000 ton om året 2005 till 64 000 ton om året.
- (13) Förändringsarbetet påbörjades i början av 2005 och avslutades den 28 februari 2006. Därigenom skapas 207 nya direkta arbetstillfällen.
- (14) Investeringen leder till en minskning av varvets vertikala integration. Andelen uppgifter som lämnas på entreprenad skall ökas från 17 % av produktionstimmarna år 2005 till 28 % i slutet av 2007. Det ökande antalet entreprenaduppdrag förväntas leda till 400 nya arbetstillfällen i regionen Stralsund.
- (15) De totala kostnaderna för förändringarna uppgår till 18 669 000 euro och motsvarar därmed de stödberättigande kostnaderna. Dessa kostnader kan brytas ned på följande sätt:
- | EUR | |
|-----------------------------|------------|
| Fartygshiss | 10 512 000 |
| Panel-/sektionskonstruktion | 3 910 000 |
| Skyddsbehandling | 4 247 000 |
| Totalt | 18 669 000 |
- (16) Tyskland avser att bevilja ett statligt stöd på 4 200 500 euro, vilket motsvarar 22,5 % av de stödberättigande investeringskostnaderna på 18 669 000 euro. Stödet beviljas på grundval av två godkända regionalstödsordningar (*). Ansökan om beviljande av stödet gjordes innan investeringarna påbörjades.

(*) Delar av denna text har redigerats för att säkerställa att konfidentiell information inte avslöjas. Dessa delar ersätts med hakparentes och markeras med en asterisk.

(4) Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" – 34. Rahmenplan; Investitionszulagengesetz 2005. ("Gemensamt initiativ för förbättring av den regionala näringsstrukturen").

III SKÄL TILL INLEDANDET AV DET FORMELLA UNDERSÖKNINGSFÖRFARANDET

- (17) Det formella undersökningsförfarandet inleddes på grund av att kommissionen betvivlade stödets förenlighet med den gemensamma marknaden. Kommissionen betvivlar att investeringarna i panel- och sektionskonstruktion är något annat än bara investeringar för att höja produktiviteten i en befintlig anläggning. Vidare betvivlade kommissionen att det i fråga om investeringarna i skyddsbehandlingsanläggningar och förlängningen av fartyget rör sig om stödberättigande investeringar, eftersom målet med det inte förefaller vara en höjning av produktiviteten i dessa anläggningar.
- (18) Dessutom befarade kommissionen att VWS investeringar skulle kunna leda till en ökning av varvets kapacitet som inte är förenlig med rambestämmelserna för stöd till varvsindustrin ⁽⁵⁾ och den gemensamma marknaden.

IV SYNUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

- (19) Kommissionen har mottagit synpunkter från såväl stödmottagaren och Deutscher Verband für Schiffbau und Meerestechnik som danska sjöfartsföreningen.

1. Synpunkter från stödmottagaren (VWS)

- (20) VWS understryker i sina synpunkter att målet med investeringarna var att höja produktiviteten och avlasta befintliga produktionsenheter. Vidare är målet med investeringarna inte en ökning av varvskapaciteten, inte heller får genomförandet av investeringarna några sådana effekter. Investeringarna är vidare en förutsättning för den produktinnovation som eftersträvas av VWS liksom för inträdet i marknadssegmentet Panamax-fartyg. VWS framhåller att marknaden för fartyg med en lastkapacitet mellan 2 500 och 4 999 TEU ⁽⁶⁾ utgör det optimala marknadssegmentet för varvet, eftersom detta utmärks av världens högsta avsaltningspotential och konkurrenstrycket i Europa är lågt.
- (21) Vidare hänvisar VWS till att varvet anpassades till Panamax-fartyg redan när varvet byggdes om mellan 1993 och 1998, vilket syns på fartygsmonteringshallens storlek. Framförallt kunde inte efterfrågeförskjutningen på världsmarknaden förutses vid tidpunkten för ombyggnaden. Eftersom dessutom Bremer Vulkan – dåvarande ägaren till VWS – redan ägde varv som kunde bygga Panamax-fartyg, planerade Bremer Vulkan att låta VWS sköta produktionen av mindre fartygstyper och en fartygshiss på 230 m betraktades därmed som tillräcklig.

- (22) VWS förklarar att olika faktorer har bidragit till att ändra marknadssituationen för VWS på senare år. Bremer Vulkan finns inte längre. På grund av att VWS fått erfara otillräcklig efterfrågan på sitt ursprungliga produktutbud har varvet koncentrerat sig på såväl containerfartyg på upp till 3 000 TEU som stora servicefartyg specialiserade på off shore-verksamhet. Bulklastfartyg, fiskefartyg, färjor, passagerarfartyg och tankfartyg, som tillhörde det ursprungliga produktutbudet från VWS, efterfrågas inte längre och tillverkas därför inte heller. VWS förklarar dessutom att marknaden för mindre containerfartyg utmärks av ett starkt konkurrenstryck i Tyskland och delvis i Polen, medan större containerfartyg i Panamax-klassen tillverkas av endast ett fåtal europeiska varv. VWS förklarar att den tekniska utrustningen inom VWS, särskilt fartygsmonteringshallen, redan möjliggör konstruktion av Panamax-fartyg.

- (23) För att kunna tillverka Panamax-fartyg lönsamt krävs emellertid att varvet genomgått tekniska förändringar. Hittills har VWS konstruerat fartyg i storleken 2 100–3 000 TEU samt med en längd på 197–237 m. Dessa fartyg konstruerades av 95–111 stålsektioner som är 16 m långa. Sektionernas storlek begränsas av utrymmet i verkstäderna och skyddsbehandlingsanläggningarna. Panamax-fartyg är 295 m långa. Utan ändringar av de tekniska anläggningarna skulle dessa fartyg, som består av 170 sektioner, konstrueras per fartyg, vilket vid en oförändrad sektionsstorlek skulle leda till en ökning av arbetsinsatsen på 60–70 %. Eftersom marknadspriset för dessa fartyg emellertid bara ligger 20–23 % högre, måste VWS höja sin produktivitet för att kunna tillverka dem på ett lönsamt sätt. Därför är investeringarna för att bygga ut två av de befintliga skyddsbehandlingsanläggningarna samt en utbyggnad av panel- och sektionstillverkningen nödvändiga för att kunna tillverka och bearbeta sektioner som är 32 m långa.

- (24) VWS påpekar att sjösättning av Panamax-fartyg redan är möjlig med den befintliga fartygshissen på 230 m. Den del av skrovet som inte går in i hissen skulle då exempelvis behöva stöttas av en flytkran. Ett sådant förfarande medför emellertid risker och högre kostnader.

- (25) Med avseende på varvets kapacitet meddelar VWS att varvets totala kapacitet, som mäts i CGT, inte skulle öka. År 2005 tillverkade VWS sex containerfartyg på 2 500 TEU vardera, vilket motsvarar 110 000 CGT. Under 1,725 miljoner mantimmar bearbetades 56 000 ton stål. Efter det att investeringarna genomförts kan varvet under åren 2006 och 2007 årligen tillverka sju Panamax-fartyg med en material- och arbetsinsats om 64 000 ton stål och 1,9 miljoner mantimmar. Detta motsvarar 108 000 CGT åren 2006 och 2007. Om CGT förblir oförändrat ökar antalet mantimmar och den bearbetade stålvolymen med respektive 14 %.

⁽⁵⁾ EUT C 317, 30.12.2003, s. 11.

⁽⁶⁾ Twenty-foot equivalent unit (20-fotsekvivalent).

- (26) VWS betonar att kontrakten om tillverkning av Panamax-fartyg undertecknades 2003, när efterfrågan på mindre fartyg förbyttes i en efterfrågan på större fartyg i Panamax-klassen samt att denna efterfrågeförskjutning allvarligt skulle ha hotat varvets inkomster, ifall varvet skulle ha fortsatt med att bara konstruera mindre fartyg. En undersökning av produktionsförfarandet visade att de aktuella investeringarna möjliggör tillverkning av större fartyg med konkurrenskraftiga produktionsmetoder.
- (27) Inom marknadssegmentet för fartyg i storleken mellan 2 500 och 4 000 TEU (22 000–50 000 CGT), dvs. inom det segment som VWS kommer att betjäna, är endast följande varv verksamma: tyska Aker TW (HDW och Schichau Seebeck) samt de polska varven i Gdynia och Stettin.
- (28) Efter Korea med 39,1 % och före Kina med 24,8 % har de europeiska varven i detta segment med 26,3 % den näst största marknadsandelen. Även inom detta segment är Korea och Kina de starkaste konkurrenterna och kommer att bestämma konkurrensvillkoren framöver. Skulle VWS inte träda in på marknaden för Panamax-fartyg, så skulle varvet fortfarande verka på marknaden för feederfartyg, som präglas av en stark inomeuropeisk konkurrens och skulle snart avgränsa sig från den snabbt expanderande marknaden för Panamax-fartyg. VWS lade fram uppgifter som visar att marknads tyngdpunkt förskjuts mot större fartyg och att tillväxten för fartyg mellan 2 500 och 5 000 TEU växer över genomsnittet.
- (31) Förbundet hävdar vidare att en restriktiv tolkning av dessa regler står i strid med initiativet LeaderSHIP 2015, som ingår i genomförandet av Lissabonstrategin. Den europeiska industrins konkurrenskraft och produktivitet skall ökas med hjälp av investeringar i forskning, utveckling och innovation, vilket också inbegriper investeringar i modern produktionsutrustning. Om statligt stöd till investeringar inte överensstämmer med kapacitetsökningar, står det i strid med målet för initiativet LeaderSHIP 2015, särskilt målet att hålla och förstärka ställningarna inom vissa utvalda marknadssegment. Ett av dessa segment är marknaden för små och medelstora containerfartyg, där Europa nu liksom tidigare har en stark marknadsposition i förhållande till Korea och Kina.
- (32) Förbundet anser att de planerade investeringarna inte snedvrider konkurrensen. För närvarande förekommer ingen överkapacitet eftersom den globala varvsindustrin befinner sig i en högkonjunktur. Efterfrågan är ihållande och stark, men en lätt efterfrågeminskning väntas 2008/09. Den ständigt expanderande världshandeln leder till ökad sjöfart. Detta gäller särskilt transporten av industrivaror med containerfartyg. Efterfrågan på sådana fartygstyper kommer därför fortsätta att öka.
- (33) Genom de planerade investeringarna kan VWS producera containerfartyg på högst 5 000 TEU. Tidigare har VWS kunnat bygga fartyg med en lastkapacitet på högst 3 000 TEU. Marknaden för containerfartyg på högst 3 000 TEU kännetecknas av stark konkurrens, eftersom sådana fartyg tillverkas vid såväl flera tyska varv som andra europeiska varv, särskilt vid de polska varven i Gdynia och Stettin. Korea och Kina förblir emellertid de främsta konkurrenterna.

2 Synpunkter från Deutscher Verband für Schiffbau und Meerestechnik

- (29) Deutscher Verband für Schiffbau und Meerestechnik (nedan kallat "förbundet") påpekar att kommissionens betänkligheter angående en möjlig kapacitetsökning inte kan hämta något stöd i riktlinjerna för stöd till varvsindustrin. Betänkligheterna styrks inte av det nuvarande marknadsläget och inte heller orsakar det planerade stödet någon snedvridning av konkurrensen.
- (30) Förbundet hävdar att EU-politikens inriktning på området statligt stöd till varvsindustrin har ändrats under årens lopp. Riktlinjerna för stöd till varvsindustrin innehåller inte några regler som förbjuder beviljande av stöd till investeringar för kapacitetsökningar. Förbundet utgår ifrån att sådana regler inte längre betraktas som ändamålsenliga. Vidare påvisar förbundet att i riktlinjerna för stöd till varvsindustrin har sektorspecifika regler så långt möjligt övergivits. Frågan om kapaciteten nämns endast i samband med nedläggningsstöd. Andra sorters stöd, såsom exempelvis omstruktureringsstöd, omfattas av de allmänna reglerna för statligt stöd.
- (34) Marknaden för fartyg med en lastkapacitet över 3 000 TEU uppvisar en annan struktur. Visserligen har några tyska och polska varv förutsättningar att konstruera sådana fartyg, men denna fartygstyp tillverkas nästan uteslutande i Korea och Kina.
- (35) Förbundet bedömer att tillväxtpotentialen för marknadssegmentet för fartyg över 3 000 TEU är positiv. Därvidlag stöder man sig på den ihållande tillväxten i segmentet containerfartyg i Panamax-klassen under senare år. Man betonar att investeringarna inte leder till någon snedvridning av den inomeuropeiska konkurrensen, eftersom denna fartygstyp nästan uteslutande tillverkas i Korea och Kina. Vidare bör det beaktas att Kina kommer att fortsätta utbyggnaden av sin fartygsbyggnadskapacitet och utöka sina marknadsandelar, vilket visar att det rör sig om en global konkurrenssituation och inte bara om en europeisk. En minskning av de europeiska varvens investeringar skulle följaktligen bara ge konkurrenterna i Korea och Kina fördelar.

3. Synpunkter från danska sjöfartsföreningen

- (36) Danska sjöfartsföreningen anger att det aktuella stödet inte skulle leda till snedvridningar, eftersom de fartygstyper som tillverkats av VWS och som kommer att tillverkas av företaget inte överlappar de danska varvens produktionsprogram. Danska sjöfartsföreningen påpekar vidare att det planerade statliga stödet har till mål att stärka VWS konkurrenskraft på marknaden för containerfartyg. Konkurrenterna inom detta nya marknadssegment lär främst komma från tredjeländer utanför Europa. Dessutom kan en allmän efterfrågeförskjutning mot större företag konstateras.
- (37) Danska sjöfartsföreningen påpekar dessutom att varvsindustrin i utomeuropeiska länder är kraftigt subventionerad. För att kunna hålla stånd mot det tilltagande konkurrenstrycket måste den europeiska varvsindustrin göra omfattande investeringar.

V SYNUNKTER FRÅN TYSKLAND

- (38) I sina synpunkter på kommissionens beslut om inledandet av ett formellt undersökningsförfarande påpekar Tyskland att punkt 26 i rambestämmelserna för stöd till varvsindustrin inte innehåller några regler med avseende på kapaciteten. I punkt 26 finns framför allt inga regler som förbjuder stöd till investeringar i projekt som leder till en kapacitetsökning till följd av en produktivitetsoökning. Tyskland förklarar vidare att ökningen av produktiviteten inom varvsindustrin är ett av gemenskapspolitikens huvudmål inom denna sektor. Likaså hänvisar man till initiativet LeaderSHIP 2015 som syftar till en förbättring av de europeiska varvens konkurrensposition och en minskning av nackdelarna, till följd av subventioneringen av varvsindustrin i Asien. Dessa mål kan enligt Tysklands uppfattning endast uppnås genom en produktivitetshöjning.
- (39) Tyskland företräder vidare uppfattningen att man inte utifrån punkt 3 i rambestämmelserna för stöd till varvsindustrin kan sluta sig till att konsekvenserna på kapaciteten av en investering p kan åberopas för att bedöma förenligheten med den gemensamma marknaden. Tyskland hävdar vidare att varvssektorn inte längre omfattas av de särdrag som nämns i punkt 3 i riktlinjerna för stöd till varvsindustrin utan numera snarast kännetecknas av ett gott orderläge, höga priser och flaskhalsar.
- (40) Tyskland betonar dessutom att den europeiska varvsindustrin gått tillbaka under de senaste årtiondena och att Japan, Korea och Kina har ökat sina marknadsandelar med hjälp av statliga subventioner. Sådan subventioner anges i punkt 3 c i riktlinjerna för stöd till varvsindustrin

som en av de sektorsspecifika faktorer som skall beaktas. Därför måste europeiska varv vidta alla nödvändiga åtgärder för att öka sin produktivitet.

- (41) Enligt Tysklands uppfattning leder varje produktivitetsoökning automatiskt till större utsläpp från anläggningen. En produktivitetsoökning enligt rambestämmelserna för stöd till varvsindustrin kan därför inte leda till att dessa volymer produceras samtidigt som anläggningens förbrukning minskar. Tyskland hänvisar slutligen till syftet med regionalstöd, nämligen att det skall bidra till utveckling och inrättande av arbetstillfällen. En produktivitetsoökning får i detta avseende inte leda till en minskning av antalet arbetstillfällen.
- (42) Mot bakgrund av marknadsläget påpekar Tyskland att transporttrafiken tilltar och att en trend mot större fartyg inom segmentet containerfartyg kan iakttas. Redan nu förekommer fartyg med en lastkapacitet på 5 000 TEU och i de senaste prognoserna talas det redan om fartyg med en lastkapacitet på 8 000 TEU. Eftersom så stora fartyg endast kan angöra några få hamnar kommer mindre fartyg, av den typ som kommer att tillverkas av VWS i framtiden, att vara nödvändiga för att klara av lastningen och lossningen. Det faktum att behoven går mot större fartyg har därför inga negativa konsekvenser på efterfrågan på sådana mindre fartyg som tillverkas av VWS.
- (43) Tyskland lägger fram omfattande dokumentation om VWS investeringar, arbetsinsats och varvets produktivitet före och efter investeringen. Tyskland framhåller att investeringarna är nödvändiga för att bibehålla varvets konkurrenskraft och för att säkra de 1 200 befintliga arbetstillfällena.
- (44) Med avseende på en potentiell kapacitetsökning vid varvet till följd av investeringarna framhåller Tyskland att investeringarna inte avser områden som gäller varvets tekniska flaskhalsar. I sina beslut om att inleda ett formellt undersökningsförfarande har kommissionen förklarat att dessa tekniska flaskhalsar styr ett varvs kapacitet. Tyskland förklarar därför att varvets kapacitet, mätt utifrån kommissionens fastställda kriterier, inte ändras.
- (45) Tyskland invänder vidare att artikel 87.1 i EG-fördraget inte berörs av beviljandet av investeringsstöd och landet hänvisar till principen om marknadsekonomiskt verkande investeringar. Eftersom VWS bär 77,5 % av investeringskostnaderna och därmed tar en risk, kan det antas att investeringarna uppfyller marknadsekonomiska kriterier.

- (46) Enligt Tysklands uppfattning snedvrids inte konkurrensen av detta investeringsstöd och artikel 87.1 berörs därför inte, eftersom varvsindustrin utgör en världsmarknad som redan snedvrids av subventioneringen av asiatiska varv. Dessutom är utnyttjandet av de europeiska varvens kapacitet närmast fullständig och under kommande år kan man räkna med en avsevärd tillväxtpotential. Vid bedömningen av konkurrenssituationen skall vidare endast de konkurrenter beaktas som verkar inom samma marknadssegment, dvs. konstruktion av Panamax-fartyg. Dessa konkurrenters orderböcker är fyllda inför de närmaste åren och deras kapacitet är också fullt utnyttjad.
- (47) Med avseende på den framtida marknadsutvecklingen och potentiell framtida överkapacitet, som omnämns i kommissionens beslut om att inleda ett formellt undersökningsförfarande, pekar Tyskland på prognosernas ringa tillförlitlighet och framhåller att kommissionen inte tillhandahållit några belägg för den väntade utvecklingen på marknaden. Det faktum att överkapacitet kan uppstå i framtiden får inte leda till bedömningen att redan nu planerade stöd leder till en snedvridning av konkurrensen i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget. Av samma skäl påverkas inte handeln mellan medlemsstaterna.
- (48) Vad gäller förenligheten med artikel 87.3 i EG-fördraget invänder Tyskland slutligen att stödet är förenligt med den europeiska ekonomiska politiken, vars mål är att förbättra den europeiska varvsindustrins läge och konkurrenskraft och som dessutom följs genom initiativet LeaderSHIP 2015.
- (49) Tyskland anmärker att de berörda parternas synpunkter stödjer Tysklands bedömning, enligt vilken det planerade stödet är förenligt med den gemensamma marknaden.
- stödmottagande företaget utövar ekonomisk verksamhet som är föremål för handel mellan medlemsstaterna.
- (51) Stödet beviljas av delstaten Mecklenburg-Vorpommern och utgör således statliga medel. Det ger VWS en fördel som företaget inte skulle ha fått på marknaden.
- (52) VWS tillverkar högsjöfartyg. Eftersom dessa produkter handlas i stora volymer hotar åtgärden att snedvrida konkurrensen och den påverkar handeln mellan medlemsstaterna. De argument som Tyskland har framfört i detta sammanhang övertygar inte. Enligt etablerad rättspraxis innebär ett stöd som stärker ett företags ställning i förhållande till sina konkurrenter på den inre marknaden att handeln mellan medlemsstaterna påverkas genom detta stöd ⁽⁷⁾.
- (53) Vad gäller Tysklands invändning att framtida potentiell överkapacitet ännu inte har kunnat beläggas och att en snedvridning av konkurrensen i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget därför inte är bevisad, skall det nämnas att en åtgärd uppfyller kriterierna för tillämpning av artikel 87.1 i EG-fördraget om den hotar att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna ⁽⁸⁾.
- (54) Med avseende på förbundets argument att den berörda åtgärden inte snedvrider den europeiska konkurrensen, eftersom de fartyg som i framtiden tillverkas av VWS nära nog uteslutande tillverkas i Korea och Kina, vill kommissionen påpeka att de containerfartyg som VWS tillverkar i framtiden inte kan betraktas som en separat marknad, utan att dessa containerfartyg konkurrerar med andra containerfartyg som tillverkas av europeiska varv.
- (55) Följaktligen utgör stödet ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget och skall bedömas därefter.

VI BEDÖMNING

1. Förekomst av statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget

- (50) Enligt artikel 87 i EG-fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Enligt EG-domstolarnas etablerade rättspraxis är villkoret om påverkan på handeln uppfyllt om det

2. Undantag enligt artikel 87.2 och 87.3 i EG-fördraget

- (56) Artikel 87.2 och 87.3 i EG-fördraget innehåller undantag från det allmänna stödförbudet i artikel 87.1.

⁽⁷⁾ Se domstolens dom i mål C-730/79 *Philip Morris Holland BV mot Europeiska gemenskapernas kommission*, REG 1980, s. 2671, punkt 11.

⁽⁸⁾ Se förstainstansrättens beslut i mål T-23/98 *Alzetta mot kommissionen*, REG. 2000, II-2319, punkt 80.

- (57) För att kunna bedöma stödet till varvsindustrin har kommissionen skapat rambestämmelser för stöd till varvsindustrin. Med uttrycket varvsindustrin, i den mening som avses i dessa bestämmelser, avses konstruktion inom gemenskapen av havsgående handelsfartyg med automatisk framdrivning. VWS affärsverksamhet omfattas av denna definition, vilket innebär att det berörda stödet skall bedömas enligt rambestämmelserna för stöd till varvsindustrin. Enligt kommissionen finns ingenting som tyder på att VWS också tillverkar fiskefartyg för gemenskapsmarknaden. Enligt riktlinjerna för granskning av statligt stöd inom sektorn för fiske och vattenbruk⁽⁹⁾ är stöd till varvsindustrin för nybyggnad av fiskefartyg inom gemenskapen otillåtet.
- (58) I punkt 26 i rambestämmelserna heter det att "regionalstöd för nybyggnad, reparation eller ombyggnad av fartyg kan betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden bara om det [...] beviljas för investeringar för att förbättra eller modernisera befintliga varv i syfte att öka produktiviteten i befintliga anläggningar och inte är kopplat till en finansiell omstrukturering av varvet/varven i fråga".
- (59) Stödnivån får inte överstiga 22,5 % eller det tillämpliga taket för regionalstöd enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget, beroende på vilket som är lägre. Dessutom skall stödet begränsas till de stödberättigande kostnaderna enligt definitionen i de tillämpliga riktlinjerna för statligt regionalstöd.
- (60) Genom investeringarna kommer VWS att kunna ägna sig åt ekonomiskt lönsam tillverkning av Panamax-fartyg. Enligt uppgifter från stödmottagarna skulle Panamax-fartyg, som är längre än de fartyg som hittills tillverkats vid varvet, redan kunna tillverkas i varvets nuvarande anläggningar. Dessa fartyg skulle emellertid sättas samman av 170 sektioner om vardera högst 16 m, men metoden vore olönsam och inte konkurrenskraftig. För att kunna lyfta dessa fartyg krävs en flytkran som stöttar den del av fartyget som inte går in i hissen. Detta vore emellertid olönsamt och skulle medföra en större olycksrisk.
- (61) När investeringarna är klara kommer varvet att kunna bygga Panamax-fartyg bestående av 110 sektioner som vardera är högst 32 m långa. Investeringarna i en ny produktionslinje för paneler och delsektioner samt i inrättandet av ytterligare fyra anläggningar för tillverkning av sektioner är nödvändiga för att kunna tillverka dessa större sektioner. Genom utbyggnaden av anläggningarna för skyddsbehandling får varvet möjlighet att behandla dessa större sektioner. Investeringen kommer därmed att innebära en rationalisering av VWS tillverkningsprocess.
- (62) Genom investeringarna i en förlängning av fartygshissen kommer hissens längd att anpassas till längden på de fartyg som skall lyftas. Därmed skulle inte någon flytkran behövas. Förlängningen av fartygshissen gör därmed att Panamax-fartyg lättare kan lyftas.
- (63) Kommissionen anser därför att anpassningen av produktionsanläggningarna till en ekonomisk konstruktion av Panamax-fartyg kan betraktas som en sanering eller modernisering av ett befintligt varv.
- (64) Efter genomförandet av investeringarna kommer produktiviteten att stiga från omkring 32,6 ton stål per 1 000 mantimmar år 2005 till omkring 38,2 ton per 1 000 mantimmar. Investeringarna leder därför till högre produktivitet i de befintliga anläggningarna. Varvets kapacitet mätt i CGT kommer inte att förändras⁽¹⁰⁾. Stålbearbetningskapaciteten kommer att stiga från 56 000 ton år 2005 till 64 000 ton år 2006. Enligt kommissionens uppfattning handlar denna ökning av stålbearbetningskapaciteten om en sidoeffekt av produktivitetsökningen, och den är inte oproportionerlig jämfört med den uppnådda produktivitetsökningen.
- (65) Därför drar kommissionen slutsatsen att denna investering som helhet uppfyller förutsättningarna för att betraktas som investeringar för sanering eller modernisering av befintliga varv för att öka produktiviteten i befintliga anläggningar. Kommissionen noterar vidare att det endast är fråga om stöd till stödberättigande kostnader enligt riktlinjerna för statligt stöd med regional målsättning och att det gällande taket på 22,5 % inte överskrids.

VII SLUTSATSER

- (66) Kommissionen har kommit fram till att det regionalstöd som planeras till förmån för VWS är förenligt med riktlinjerna för stöd till varvsindustrin. Stödet uppfyller därmed villkoren för att vara förenligt med den gemensamma marknaden.

⁽¹⁰⁾ Kapaciteten nådde 110 000 CGT under 2005 och kommer att uppgå till omkring 108 000 CGT under 2006 och 2007 (efter omställningen från tillverkning av medelstora till stora containerfartyg).

⁽⁹⁾ EUT C 229, 14.9.2004, s. 5.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 6 december 2006.

Artikel 1

Det statliga stöd som Tyskland planerar att genomföra till förmån för Volkswerft Stralsund till ett belopp av 4 200 500 euro, är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.1 i EG-fördraget.

På kommissionens vägnar

Neelie KROES

Ledamot av kommissionen
