

RAMMEBESTEMMELSER FOR STATSSTØTTE TIL SKIBSBYGNING

(2003/C 317/06)

1. INDLEDNING

1. Siden begyndelsen af 1970'erne har statsstøtte til skibsbygning været reguleret i en række specifikke fællesskabsordninger. Sammenlignet med industrisektorer, der ikke har været omfattet af specifikke regler, har reglerne for skibsbygningssektoren indeholdt en blanding af både strengere og mildere bestemmelser. I disse rammebestemmelser fastsættes nye regler for vurdering af statsstøtte til skibsbygning, efter at Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 af 29. juni 1998 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien ⁽¹⁾ udløb den 31. december 2003.

2. Formålet med disse rammebestemmelser er i videst muligt omfang at fjerne forskellene mellem reglerne for skibsbygningsindustrien og for andre industrisektorer og dermed at forenkle og tydeliggøre Kommissionens politik på dette område ved at udstrække de generelle horisontale bestemmelser til også at gælde for skibsbygningssektoren.

3. Kommissionen anerkender imidlertid, at visse specifikke faktorer, der påvirker skibsbygningssektoren, bør afspejles i Kommissionens politik for kontrol med statsstøtte. Der er tale om følgende faktorer:

- a) overkapacitet, lave priser og konkurrencefordrejning på det globale marked for skibsbygning
- b) den omstændighed, at skibe er meget store kapitalgoder, hvilket giver mulighed for statsstøttede kreditfaciliteter med henblik på konkurrencefordrejning
- c) den omstændighed, at World Trade Organisation (»WTO«)s disciplin i forhold til illoyal handel er vanskelig at anvende inden for skibsbygningssektoren
- d) aftaler om skibsbygningssektoren inden for rammerne af Organisation for Economic Cooperation and Development (»OECD«), nemlig arrangementet vedrørende retningslinjer for offentligt støttede eksportkreditter og den sektoraftale om eksportkreditter til skibe heri, der finder anvendelse i Fællesskabet i medfør af Rådets beslutning 2001/76/EF af 22. december 2000 om erstatning af beslutningen af 4. april 1978 om anvendelsen af visse retningslinjer for offentligt støttede eksportkreditter — Arrangement vedrørende retningslinjer for offentligt støttede eksportkreditter ⁽²⁾.

4. Kommissionen er opmærksom på, at der inden for OECD arbejdes på at erstatte aftalen fra 1994 om overholdelse af normale konkurrencevilkår i den kommercielle skibsbygnings- og skibsreparationsindustri ⁽³⁾, som endnu ikke er trådt i kraft. Det er på ingen måde hensigten, at disse rammebestemmelser skal foregribe resultatet af dette arbejde, og de vil eventuelt blive revideret i lyset af en aftale inden for OECD.

⁽¹⁾ EFT L 202 af 18.7.1998, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 32 af 2.2.2001, s. 1. Ændret ved beslutning 2002/634/EF (EFT L 206 af 3.8.2002, s. 16).

⁽³⁾ EFT C 375 af 30.12.1994, s. 1.

5. I lyset af disse særlige kendetegn har disse rammebestemmelser ud over at forenkle de gældende regler følgende formål:

- a) at tilskynde til øget effektivitet og konkurrencedygtighed blandt skibsværfter i Fællesskabet ved at fremme innovationen
- b) at gøre det lettere at mindske uøkonomisk kapacitet, hvor det er nødvendigt, samt
- c) at overholde gældende internationale forpligtelser inden for eksportkredit og udviklingsstøtte.

6. Med disse formål for øje træffes der i disse rammebestemmelser bestemmelser for specifikke foranstaltninger vedrørende støtte til innovation, lukning, eksportkreditter og udvikling samt regionalstøtte.

7. Der er særlige karakteristika, som gør, at skibsbygning er unik og adskiller sig fra andre sektorer, for eksempel de korte produktionsserier, størrelsen, værdien og kompleksiteten af de fremstillede enheder og den kendsgerning, at der generelt anvendes prototyper kommercielt. Skibsbygning er derfor den eneste sektor, hvor der kan bevilges støtte til innovation. Investeringstøtte til innovation indførtes ved forordning (EF) nr. 1540/98 og skulle ifølge hensigten kun kunne tillades i behørigt begrundede tilfælde som et incitament til at løbe en teknologisk risiko. Gennemførelsen af denne bestemmelse har imidlertid ikke været tilfredsstillende. På grund af skibsbygningsindustriens særlige karakteristika må det anses for at være berettiget fortsat at yde sektorspecifik innovationsstøtte. Med disse rammebestemmelser skal støtten til innovation derfor øges, især ved at tage højde for vanskelighederne med at anvende den tidligere bestemmelse.

8. Kommissionen kan kun anse støtte til skibsbygning eller reparation eller ombygning af skibe for forenelig med fællesmarkedet, hvis støtten overholder disse rammebestemmelser.

9. Disse rammebestemmelser er uden betydning for midlertidige foranstaltninger i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 1177/2002 af 27. juni 2002 om en midlertidig defensiv ordning for skibsbygningsindustrien ⁽⁴⁾.

2. DEFINITIONER

10. I disse rammebestemmelser forstås ved:

- a) »skibsbygning«: bygning i Fællesskabet af selvdrevne, søgående handelsskibe

⁽⁴⁾ EFT L 172 af 2.7.2002, s. 1.

- b) »reparation af skibe«: reparation eller istandsættelse i Fællesskabet af selvdrevne, søgående handelsskibe
- c) »ombygning af skibe«: ombygning i Fællesskabet af selvdrevne, søgående handelsskibe på mindst 1 000 BT, hvis det udførte arbejde medfører en gennemgribende ændring af lastepanen, skroget, fremdriftssystemet eller passagerforholdene
- d) »selvdrevne, søgående handelsskibe«:
- i) skibe på mindst 100 BT til person- og/eller godsbeholdning
 - ii) skibe på mindst 100 BT til særlige formål (f.eks. opmudringsfartøjer og isbrydere)
 - iii) bugserbåde med en maskineffekt på mindst 365 kW
 - iv) fiskerfartøjer på mindst 100 BT for så vidt angår eksportkreditter og udviklingsbistand, hvis disse er i overensstemmelse med OECD-arrangementet fra 1998 vedrørende retningslinjer for offentligt støttede eksportkreditter og med OECD's sektoraftale om eksportkreditter til skibe eller med en anden aftale, der ændrer eller erstatter disse aftaler, samt med de fællesskabsretlige regler om statsstøtte til fiskeri- og akvakultursektoren
 - v) flydende og mobile skrog af de under i) til iv) nævnte skibe, der ikke er færdigbyggede.

I denne forbindelse betyder »selvdrevne, søgående skibe« skibe, der gennem deres fremdrift og styring har alle de egenskaber, der muliggør selvstændig sejlads i rum sø. Disse rammebestemmelser gælder ikke for orlogsfartøjer (dvs. skibe, der ifølge deres grundlæggende strukturelle karakteristika og muligheder specielt sigter på udelukkende at blive anvendt i militært øjemed, såsom krigsskibe og andre skibe til offensiv eller defensiv anvendelse) eller for ændring af eller tilbygning til andre skibe, der udelukkende benyttes i militært øjemed, medmindre foranstaltninger eller fremgangsmåder i forbindelse med sådanne skibe, ændringer eller tilbygninger udgør skjulte tiltag til fordel for den kommercielle skibsbygning i strid med statsstøttereglerne.

- e) »beslægtet enhed«: enhver fysisk eller juridisk person, der:
- i) ejer eller kontrollerer en virksomhed, der foretager skibsbygning eller reparation eller ombygning af skibe, eller
 - ii) direkte eller indirekte ejes eller kontrolleres, i kraft af kapitalandele eller på anden måde, af en virksomhed, der foretager skibsbygning eller reparation eller ombygning af skibe.

Der anses for at foreligge kontrol, når en person eller virksomhed, der foretager skibsbygning eller reparation eller ombygning af skibe, ejer eller kontrollerer interesser på mere end 25 % i den anden, eller vice versa.

- f) »støtte«: støtte i betydningen i artikel 87, stk. 1, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, herunder foranstaltninger som kreditfaciliteter, garantier og skattelettelser.

3. GÆLDENDE BESTEMMELSER

3.1. Anvendelsesområde

11. Støtte til skibsbygning omfatter støtte til skibsværfter, beslægtede enheder, redere eller tredjemand, som tildes direkte eller indirekte til skibsbygning eller til -reparation eller ombygning af skibe.

3.2. Anvendelse af horisontale bestemmelser

12. Som hovedregel kan der gives støtte til skibsbygning i overensstemmelse med traktatens artikel 87 og 88 samt lovgivning og foranstaltninger, der er vedtaget med hjemmel heri, herunder følgende bestemmelser:

- a) Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 ⁽¹⁾
- b) Kommissionens forordning (EF) nr. 68/2001 af 12. januar 2001 om anvendelse af EF-traktatens artikel 87 og 88 på uddannelsesstøtte ⁽²⁾
- c) Kommissionens forordning (EF) nr. 69/2001 af 12. januar 2001 om anvendelse af EF-traktatens artikel 87 og 88 på de minimis-støtte ⁽³⁾
- d) Kommissionens forordning (EF) nr. 70/2001 af 12. januar 2001 om anvendelse af EF-traktatens artikel 87 og 88 på statsstøtte til små og mellemstore virksomheder ⁽⁴⁾
- e) Forordning (EF) nr. 1177/2002
- f) Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder ⁽⁵⁾
- g) EF-rammebestemmelser for statsstøtte til miljøbeskyttelse ⁽⁶⁾ samt
- h) EF-rammebestemmelser for statsstøtte til forskning og udvikling ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 10 af 13.1.2001, s. 20.

⁽³⁾ EFT L 10 af 13.1.2001, s. 30.

⁽⁴⁾ EFT L 10 af 13.1.2001, s. 33.

⁽⁵⁾ EFT C 288 af 9.10.1999, s. 2.

⁽⁶⁾ EFT C 37 af 3.2.2001, s. 3.

⁽⁷⁾ EFT C 45 af 17.2.1996, s. 5.

3.3. Særlige bestemmelser

13. Fra hovedreglen, som er beskrevet i afsnit 3.2, gælder følgende undtagelser, som er begrundede i de særlige faktorer, som er fremlagt i del 1.

3.3.1. Støtte til forskning, udvikling og innovation

14. Støtte til dækning af udgifter, som værfter, der foretager skibsbygning eller reparation eller ombygning af skibe, afholder til forsknings- og udviklingsprojekter, kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, hvis støtten er i overensstemmelse med reglerne i EF-rammebestemmelserne for støtte til forskning og udvikling eller med eventuelle bestemmelser, der erstatter disse bestemmelser.

15. Støtte til innovation i eksisterende værfter, der foretager skibsbygning eller reparation eller ombygning af skibe, kan anses for forenelig med fællesmarkedet op til en maksimal støtteintensitet på 20 % brutto, såfremt:

- a) den vedrører industriel anvendelse af innovative produkter og processer, dvs. produkter og processer, som er teknologisk nye eller væsentligt forbedrede sammenlignet med den nyeste teknologi inden for denne industri i Fællesskabet, og som indebærer en risiko for teknologisk eller industriel fiasko
- b) støtten kun ydes til udgifter til investeringer, udformning, konstruktion og afprøvning, der direkte og udelukkende vedrører projektets innovative del. Undtagelsesvis kan yderligere produktionsudgifter, som er strengt nødvendige til at gennemføre den teknologiske innovation, være støtteberettigede i det omfang, de er begrænset til det mindste nødvendige beløb.

3.3.2. Støtte til lukning

16. Støtte til dækning af de sædvanlige omkostninger ved hel eller delvis lukning af værfter, der foretager skibsbygning eller reparation eller ombygning af skibe, kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, hvis det medfører en reel og definitiv kapacitetsnedskæring.

17. Den i punkt 16 nævnte støtte kan ydes til dækning af følgende omkostninger:

- a) godtgørelser til arbejdstagere, der afskediges eller førtidspensioneres
- b) omkostninger i forbindelse med rådgivning af arbejdstagere, som afskediges eller førtidspensioneres, herunder skibsværfters betalinger for at lette oprettelsen af små virksomheder, der er uafhængige af disse værfter, og hvis aktiviteter ikke primært består i skibsbygning

c) ydelser til arbejdstagere med henblik på omskoling

d) udgifter til omlægning af værftet/værfterne, bygninger, anlæg og infrastruktur til andre formål end skibsbygning.

18. For virksomheder, der helt ophører med bygning reparation og ombygning af skibe, kan desuden følgende foranstaltninger betragtes som forenelige med fællesmarkedet:

- a) støtte, der ikke overstiger den højeste af følgende to værdier, som beregnes af et uafhængigt konsulentfirma: den resterende bogførte værdi af installationerne eller det forudskønnede driftsoverskud, der ville kunne opnås over en projiceret treårs periode, minus eventuelle fordele, som den støttede virksomhed får af lukningen af installationerne
- b) støtte, såsom lån eller lånegarantier for arbejdskapital, der er en forudsætning for at sætte virksomheden i stand til at afslutte ikke-færdiggjorte arbejder, forudsat at dette holdes på det strengt nødvendige minimum, og at en betydelig del af arbejdet allerede er blevet gjort.

19. Virksomheder, der modtager støtte til delvis lukning, må ikke have modtaget rednings- og omstrukturingsstøtte i de seneste 10 år. Hvis der er gået mindre end 10 år, siden der blev ydet rednings- eller omstrukturingsstøtte, vil Kommissionen kun tillade støtte til delvis nedlukning under ekstraordinære og uforudselige omstændigheder, som virksomheden ikke er ansvarlig for.

20. Støttens størrelse og intensitet skal være berettiget ud fra den pågældende luknings omfang, idet der tages hensyn til de strukturbestemte problemer i det pågældende område og, i tilfælde af omstilling til andre erhvervsaktiviteter, til de EF-bestemmelser, der finder anvendelse på de nye aktiviteter.

21. For at sikre, at lukninger, hvortil der er ydet støtte, er definitive, skal den pågældende medlemsstat påse, at de lukkede skibsbygningsfaciliteter forbliver lukkede i mindst 10 år.

3.3.3. Beskæftigelsesstøtte

22. Støtte til jobskabelse, til ansættelse af dårligt stillede og handicappede arbejdstagere og til dækning af ekstraomkostninger ved beskæftigelse af dårligt stillede eller handicappede arbejdstagere inden for skibsbygning, reparation og ombygning af skibe kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, hvis støtten opfylder de materielle regler i Kommissionens forordning (EF) nr. 2204/2002 af 12. december 2002 om anvendelse af EF-traktatens artikel 87 og 88 på statsstøtte til beskæftigelse⁽¹⁾.

⁽¹⁾ EFT L 337 af 13.2.2001, s. 3.

3.3.4. Eksportkreditter

23. Støtte i form af statsstøttede kreditfaciliteter, der ydes til inden- eller udenlandske redere eller tredjemand til skibsbygning eller ombygning af skibe, kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, hvis støtten opfylder betingelserne i OECD-arrangementet fra 1998 vedrørende retningslinjer for offentligt støttede eksportkreditter og OECD's sektoraftale om eksportkreditter til skibe eller senere bestemmelser, der fastsættes i et sådant arrangement eller erstatter et sådant arrangement.

3.3.5. Udviklingsstøtte

24. Støtte til skibsbygning og ombygning af skibe, der ydes som udviklingsbistand til et udviklingsland, kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, hvis støtten opfylder betingelserne i OECD-arrangementet fra 1998 vedrørende retningslinjer for offentligt støttede eksportkreditter og sektoraftalen om eksportkreditter til skibe heri eller senere bestemmelser, der fastsættes i et sådant arrangement eller erstatter et sådant arrangement.

25. Kommissionen kontrollerer, at der er det særlige udviklingsaspekt i den planlagte støtte, at støtten er nødvendig, og at den falder ind under OECD-arrangementet fra 1998 vedrørende retningslinjer for offentligt støttede eksportkreditter og sektoraftalen om eksportkreditter til skibe heri eller senere bestemmelser, der fastsættes i et sådant arrangement eller erstatter et sådant arrangement. Tilbuddet om udviklingshjælp skal stå åbent for tilbud fra forskellige værfter. I det omfang de fællesskabsretlige udbudsregler finder anvendelse, skal udbudsprocedurerne være i overensstemmelse med disse.

3.3.6. Regionalstøtte

26. Regionalstøtte til skibsbygning eller reparation eller ombygning af skibe kan kun betragtes som forenelig med fællesmarkedet, hvis støtten opfylder følgende betingelser:

- a) støtten skal ydes til investeringer i opgradering eller modernisering af bestående værfter med henblik på at forbedre produktiviteten i de bestående anlæg og er ikke kædet sammen med en finansiell omstrukturering af de(t) pågældende værft(er)
- b) støttens intensitet må ikke overstige 22,5 % i områder omhandlet i traktatens artikel 87, stk. 3, litra a), som er omfattet af det kort, som Kommissionen har godkendt for hver medlemsstat med henblik på ydelse af regionalstøtte

- c) støttens intensitet må ikke overstige 12,5 % eller det gældende loft for regionalstøtte, alt efter hvilket af disse der er lavest, i områder omhandlet i traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), og som er omfattet af det kort, som Kommissionen har godkendt for hver medlemsstat med henblik på ydelse af regionalstøtte
- d) støtten må kun anvendes til støtteberettigede udgifter som defineret i de gældende EF-retningslinjer for regionalstøtte.

4. ANMELDESESPLOIGT

27. Alle planer om bevilling af ny støtte til skibsbygning eller reparation eller ombygning af skibe, uanset om det er i form af en ordning eller individuel støtte, der ikke omfattes af en ordning, skal anmeldes til Kommissionen, medmindre planerne opfylder betingelserne i en af forordningerne om undtagelse af visse former for statsstøtte fra anmeldelsespligten.

5. OVERVÅGNING

28. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen årsrapporter om alle bestående støtteordninger i henhold til reglerne i forordning (EF) nr. 659/1999 og i gennemførelsesbestemmelserne hertil.

6. OVERLAPPENDE STØTTE FRA FORSKELLIGE KILDER

29. Støtteloftene i disse rammebestemmelser er gældende, uanset om den pågældende støtte helt eller delvis finansieres af statslige midler eller af fællesskabsmidler. Støtte, der er tilladt efter disse rammebestemmelser, må ikke kombineres med andre former for statsstøtte i betydningen i traktatens artikel 87, stk. 1, eller med andre former for fællesskabsfinansiering, hvis de forskellige former for støtte sammenlagt medfører en højere støtteintensitet end fastsat i disse retningslinjer.

30. Såfremt støtten ydes til forskellige formål og vedrører de samme støtteberettigede omkostninger, gælder det gunstigste støtteloft.

7. ANVENDELSE AF RAMMEBESTEMMELSERNE

31. Disse rammebestemmelser gælder fra den 1. januar 2004 til senest den 31. december 2006. De kan i denne periode tages op til revision af Kommissionen, især under hensyn til Fællesskabets internationale forpligtelser.