



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 19.03.1997  
COM(97) 132 τελικό

97/ 0113 (ACC)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

όσον αφορά τη χορήγηση ενισχύσεων προς  
ορισμένα ναυπηγεία που βρίσκονται υπό αναδιάρθρωση και την  
τροποποίηση του κανονισμού 3094/95 του Συμβουλίου

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)



**ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΠΟΥ ΤΡΟΠΟΠΟΙΕΙ ΤΟΝ  
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ (ΕΚ) ΑΡΙΘ. 3094/95 ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ  
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ**

**ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ**

Εισαγωγή

Όπως αναφέρεται στον κανονισμό του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 1904/96, οι σχετικοί κανόνες της έβδομης οδηγίας του Συμβουλίου για τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία (90/684/ΕΟΚ, που στο εξής θα καλείται «η οδηγία») εξακολουθούν να εφαρμόζονται εφόσον εκκρεμεί η θέση σε ισχύ της συμφωνίας του ΟΟΣΑ για τη ναυπηγική βιομηχανία και μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1997 το αργότερο.

Βάσει της οδηγίας, η ενίσχυση λειτουργίας που χορηγείται σε ναυπηγεία, συμπεριλαμβανομένης της ενίσχυσης παραγωγής (άμεσης ή έμμεσης) που συνδέεται με τη σύμβαση υπόκειται σε ένα κοινό ανώτατο όριο ενίσχυσης. Οι μόνες ενισχύσεις λειτουργίας που εξαιρούνται από το έν λόγω ανώτατο όριο είναι οι πιστωτικές διευκολύνσεις στο πλαίσιο της Συμφωνίας για τις Εξαγωγικές Πιστώσεις όσον αφορά τα Πλοία που συνήφθη το 1981 από τον ΟΟΣΑ (άρθρο 4, παράγραφος 6) και η ενίσχυση που χορηγείται ως αναπτυξιακή συνδρομή σε αναπτυσσόμενες χώρες (άρθρο 4, παράγραφος 7).

Όσον αφορά τις επενδυτικές ενισχύσεις, η οδηγία ορίζει ότι πρέπει να συνδέονται με ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης το οποίο δεν συνεπάγεται καμία αύξηση της κατασκευαστικής ικανότητας του ναυπηγείου ή το οποίο πρέπει να συνδέεται άμεσα με αντίστοιχη αμετάκλητη μείωση της κατασκευαστικής ικανότητας άλλων ναυπηγείων του ίδιου κράτους μέλους. Βασική προϋπόθεση για τη χορήγηση ενίσχυσης για το κλείσιμο εγκαταστάσεων είναι ο πραγματικός και αμετάκλητος χαρακτήρας της προκύπτουσας μείωσης της κατασκευαστικής ικανότητας.

Πέραν αυτών των γενικών κανόνων, η οδηγία πρόβλεπε επίσης ορισμένες χρονικά περιορισμένες παρεκκλίσεις υπέρ κάποιων κρατών μελών οι οποίες έχουν πλέον εκπνεύσει. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι στόχοι των προγραμμάτων αναδιάρθρωσης δεν μπόρεσαν να επιτευχθούν στο αναμενόμενο χρονικό πλαίσιο ή λόγω νέων εξελίξεων που σημειώθηκαν στις αγορές απαιτείται η λήψη περαιτέρω μέτρων. Για το λόγο αυτό, ορισμένα κράτη μέλη κοινοποίησαν στην Επιτροπή τα σχέδιά τους να χορηγήσουν ενισχύσεις για τη στήριξη της απαιτούμενης περαιτέρω αναδιάρθρωσης ορισμένων ναυπηγείων. Τα προγράμματα ενισχύσεων περιλαμβάνουν διάφορα μέτρα τα οποία δεν συμβιβάζονται με τους υφιστάμενους κοινοτικούς κανόνες. Ως εκ τούτου, δεν είναι δυνατή η έγκρισή τους από την Επιτροπή παρά μόνον εφόσον το Συμβούλιο εγκρίνει τροποποίηση του κανονισμού, η οποία κατ' ουσίαν θα ανανεώνει παλαιότερες παρεκκλίσεις.

Το ιστορικό πλαίσιο και οι τεχνικές λεπτομέρειες των εξεταζόμενων περιπτώσεων παρατίθενται στα παραρτήματα 1 (Γερμανία), 2 (Ελλάδα) και 3 (Ισπανία) του παρόντος εγγράφου.

Πρόταση

Βάσει των στοιχείων που παρέχονται στα παραρτήματα 1 έως 3, προτείνεται στο Συμβούλιο να εγκρίνει μετά από διαβούλευση με το ΕΚ και την ΟΚΕ τον επισυναπτόμενο «κανονισμό του Συμβουλίου για τη χορήγηση ενισχύσεων προς ορισμένα ναυπηγεία που βρίσκονται υπό αναδιάρθρωση και την τροποποίηση του κανονισμού του Συμβουλίου 3094/95».

**Πρόταση Κανονισμού του Συμβουλίου όσον αφορά τη χορήγηση ενισχύσεων προς  
ορισμένα ναυπηγεία που βρίσκονται υπό αναδιάρθρωση και την  
τροποποίηση του κανονισμού 3094/95 του Συμβουλίου**

**ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως τα άρθρα 92, παράγραφος 3, στοιχείο ε) και 113,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

Εκτιμώντας :

ότι δυνάμει του κανονισμού του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 3094/95<sup>1</sup>, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 1904/96<sup>2</sup>, οι διατάξεις της οδηγίας 90/684/ΕΟΚ του Συμβουλίου<sup>3</sup>, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 92/68/ΕΟΚ του Συμβουλίου<sup>4</sup> εφαρμόζονται για τις ενισχύσεις προς τη ναυπηγική βιομηχανία έως ότου είτε τεθεί σε ισχύ η «συμφωνία σχετικά με την τήρηση ομαλών συνθηκών ανταγωνισμού στον κλάδο ναυπήγησης και επισκευής εμπορικών πλοίων» στο πλαίσιο του ΟΟΣΑ<sup>5</sup>, ή το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1997,

ότι η ναυπηγική βιομηχανία είναι σημαντική για την άμβλυνση των διαρθρωτικών προβλημάτων σε ορισμένες περιφέρειες της Κοινότητας,

ότι η άμεση εφαρμογή του κοινού ανωτάτου ορίου δεν παρέχει τη δυνατότητα λήψης των επιβαλλόμενων εκτεταμένων μέτρων αναδιάρθρωσης σε ορισμένα ναυπηγεία των εν λόγω περιφερειών και, ως εκ τούτου, πρέπει να θεσπιστεί ειδική μεταβατική ρύθμιση,

ότι στην οδηγία αριθ. 92/68/ΕΟΚ του Συμβουλίου αναγνωρίστηκε ότι η ναυπηγική βιομηχανία στις περιοχές της πρώην Λαϊκής Δημοκρατίας της Γερμανίας απαιτούσε επείγουσα και εκτεταμένη αναδιάρθρωση προκειμένου να καταστεί ανταγωνιστική· ότι ο στόχος αυτός δεν επιτεύχθηκε πλήρως κατά την προβλεπόμενη περίοδο αναδιάρθρωσης όσον αφορά δύο ναυπηγεία, λόγω απρόβλεπτων γεγονότων που δεν ελέγχονταν από τα ίδια τα ναυπηγεία,

ότι στην περίπτωση των δύο ναυπηγείων που βρίσκονται στην πρώην Λαϊκή Δημοκρατία της Γερμανίας απαιτείται περαιτέρω μεταβατική ρύθμιση, προκειμένου να επιτευχθεί η ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης, η οποία θα τους επιτρέψει εν συνεχεία να συμμορφωθούν με τους κοινοτικούς κανόνες οι οποίοι ισχύουν στο σύνολο της Κοινότητας,

<sup>1</sup> ΕΕ L 332/1 της 30ης Δεκεμβρίου 1995

<sup>2</sup> ΕΕ L 251/5 της 3ης Οκτωβρίου 1996

<sup>3</sup> ΕΕ L 380/27 της 31ης Δεκεμβρίου 1990

<sup>4</sup> ΕΕ L 219/54 της 4ης Αυγούστου 1992

<sup>5</sup> COM(94) 460 τελικό, της 3ης Νοεμβρίου 1994

ότι στις 31 Δεκεμβρίου 1995 η κατασκευαστική ικανότητα στις περιοχές της πρώην Λαϊκής Δημοκρατίας της Γερμανίας της Γερμανίας είχε μειωθεί σε 327.000 cgt και ότι η γερμανική κυβέρνηση ανέλαβε τη δέσμευση να εξασφαλίζει την πλήρη τήρηση του εν λόγω περιορισμού της κατασκευαστικής ικανότητας τουλάχιστον μέχρι τα τέλη του 2000, και να επεκτείνει το όριο μέχρι τα τέλη του 2005, εκτός εάν η Επιτροπή εγκρίνει νωρίτερα τη λήξη των περιορισμών όσον αφορά την κατασκευαστική ικανότητα,

ότι η διακοπή της λειτουργίας του ναυπηγείου Bremen Vulkan Werft στο Bremen-Vegesack πριν από τα τέλη του 1997, όσον αφορά τη ναυπήγηση νέων πλοίων, θα επιφέρει περαιτέρω μείωση της κατασκευαστικής ικανότητας της Γερμανίας,

ότι παρά τις προσπάθειες που κατέβαλε η ελληνική κυβέρνηση να ιδιωτικοποιήσει όλα τα κρατικά ναυπηγεία της μέχρι το Μάρτιο του 1993, η εταιρεία "Ελληνικά Ναυπηγεία ΑΕ" πωλήθηκε μόλις το Σεπτέμβριο του 1995 σε κοινοπραξία των εργαζομένων της, ενώ το κράτος διατηρεί τον έλεγχο της πλειοψηφίας των μετοχών, δηλ. του 51%, για λόγους εθνικής άμυνας,

ότι για να διασφαλισθεί η χρηματοοικονομική βιωσιμότητα της αναδιάρθρωσης των "Ελληνικών Ναυπηγείων ΑΕ" απαιτείται η χορήγηση ενίσχυσης η οποία θα επιτρέψει στην εταιρεία να διαγράψει τα χρέη που είχαν σωρευθεί πριν από την καθυστερημένη του ιδιωτικοποίηση,

ότι απαιτείται περαιτέρω αναδιάρθρωση των κρατικών ναυπηγείων της Ισπανίας, ούτως ώστε το καθένα από αυτά ως μεμονωμένη μονάδα κέρδους σε βάση πλήρους κόστους να καταστεί αποδοτικό μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1998,

ότι στο πλαίσιο του εν λόγω σχεδίου αναδιάρθρωσης η κατασκευαστική ικανότητα των εν λόγω ναυπηγείων θα μειωθεί από 240.000 cgt σε 210.000 cgt— ότι η μείωση αυτή θα συμπληρωθεί με τη μη επαναλειτουργία του κρατικού ναυπηγείου στο Astano (κατασκευαστικής ικανότητας 135.000 cgt) και με πρόσθετες μειώσεις της κατασκευαστικής ικανότητας σε άλλα ναυπηγεία της Ισπανίας που θα ανέλθουν σε 17.500 cgt,

ότι τα ναυπηγεία τα οποία καλύπτονται από τον εν λόγω κανονισμό δεν πρόκειται να λάβουν περαιτέρω ενισχύσεις για σκοπούς αναδιάρθρωσης (συμπεριλαμβανομένων των αντισταθμίσεων ζημιών, των εγγυήσεων ζημιών και των ενισχύσεων διάσωσης),

## **ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ**

### **Άρθρο 1**

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού αριθ. 3094/95 του Συμβουλίου, όσον αφορά τα ναυπηγεία που βρίσκονται υπό αναδιάρθρωση και τα οποία προσδιορίζονται στις παραγράφους 2,3 και 4 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή ενδέχεται να κηρύξει πρόσθετες ενισχύσεις λειτουργίας ως συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά, εφόσον τηρούνται οι στόχοι και τα ανώτατα όρια που αναφέρονται στον εν λόγω κανονισμό.
2. Στην επικράτεια της πρώην Λαϊκής Δημοκρατίας της Γερμανίας, οι ενισχύσεις λειτουργίας που θα χορηγηθούν για την περίοδο από 1ης Μαρτίου 1996 μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1998 υπέρ των ναυπηγείων MTW-Schiffswerft και Volkswerft Stralsund δύναται να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά μέχρι ανωτάτου ποσού 333 εκατ. DM και 395 εκατ. DM

αντίστοιχα. Τα προαναφερθέντα ποσά περιλαμβάνουν τις ενισχύσεις που θα διευκολύνουν την περαιτέρω λειτουργία των ναυπηγείων, τις ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα, τις ενισχύσεις που σχετίζονται με σύμβαση στο πλαίσιο του προγράμματος «Wettbewerbshilfe» και τις ενισχύσεις υπό μορφή εγγυήσεων. Για τα εν λόγω ναυπηγεία, κατά την περίοδο αναδιάρθρωσης δεν θα ισχύσουν οι διατάξεις του κεφαλαίου II της οδηγίας 90/684/ΕΟΚ, εξαιρουμένων των παραγράφων 6 και 7 του άρθρου 4, ενώ κατά την ίδια περίοδο δεν είναι δυνατό να χορηγηθεί άλλη ενίσχυση λειτουργίας για την εκτέλεση συμβάσεων ή την κάλυψη ζημιών. Όσον αφορά συμβάσεις που θα υπογραφούν κατά την περίοδο αναδιάρθρωσης αλλά θα εκτελεστούν μετά τη λήξη της, εφαρμόζονται οι κοινοτικοί κανόνες για τις ενισχύσεις που συνδέονται με συμβάσεις, οι οποίοι ισχύουν κατά την ημέρα υπογραφής των συμβάσεων αυτών.

3. Δύναται να θεωρηθεί ως συμβιβάσιμη με τη Συνθήκη η χορήγηση ενίσχυσης υπό μορφή διαγραφής χρεών των «Ελληνικών Ναυπηγείων» μέχρι ανωτάτου ποσού 54.525 δισ. δραχμών, που αντιστοιχεί σε χρέη σχετικά με ναυπηγικές εργασίες του ναυπηγείου επί εμπορικών πλοίων, όπως αυτά είχαν διαμορφωθεί στις 31 Δεκεμβρίου 1991, καθώς και στους τόκους υπερημερίας και στις επιβληθείσες ποινές μέχρι τις 31 Ιανουαρίου 1996. Εκτός από το άρθρο 5, όλες οι άλλες διατάξεις της οδηγίας 90/684/ΕΟΚ ισχύουν για το εν λόγω ναυπηγείο.
4. Ενισχύσεις για την αναδιάρθρωση των κρατικών ναυπηγείων της Ισπανίας δύναται να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά μέχρι ανωτάτου ποσού 135.028 εκατ. ΡΤΑ και υπό τις ακόλουθες μορφές:
  - πληρωμές τόκων μέχρι ανωτάτου ποσού 62.028 εκατ. ΡΤΑ κατά το διάστημα 1988-1994 για δάνεια που ελήφθησαν για την κάλυψη ενισχύσεων που είχαν εγκριθεί και δεν καταβλήθηκαν
  - εκπτώσεις φόρων κατά την περίοδο 1995-1999 μέχρι ανωτάτου ποσού 58 εκατ. ΡΤΑ
  - εισφορά κεφαλαίου κατά το 1997 μέχρι ανωτάτου ποσού 15 δισεκατ. ΡΤΑΌλες οι άλλες διατάξεις της οδηγίας 90/684/ΕΟΚ ισχύουν για τα προαναφερθέντα ναυπηγεία.

## Άρθρο 2

Όσον αφορά τα προγράμματα αναδιάρθρωσης που τυγχάνουν των ενισχύσεων που ορίζονται στο άρθρο 1, η κοινοποίηση συμπληρώνεται από ένα πρόγραμμα για την παρακολούθηση της πραγματικής χρήσης των επενδυτικών ενισχύσεων και των ενισχύσεων λειτουργίας, καθώς και τη συμμόρφωση με το σχέδιο αναδιάρθρωσης και την εφαρμογή των περιορισμών κατασκευαστικής ικανότητας. Το πρόγραμμα αυτό πρέπει να γίνει αποδεκτό από την Επιτροπή.

## Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός τίθεται σε ισχύ την επομένη της δημοσίευσής του στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.  
Ισχύει μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1998.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός στο σύνολό του και άμεσα εφαρμόσιμος σε όλα τα κράτη μέλη.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

### Παρέκκλιση που επιτρέπει στη Γερμανία να χορηγήσει ενισχύσεις για την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης δύο ανατολικογερμανικών ναυπηγείων

#### I. Εισαγωγή

1. Στις 20 Ιουλίου 1992, το Συμβούλιο εξέδωσε την οδηγία 92/68/ΕΟΚ για την τροποποίηση της οδηγίας 90/684/ΕΟΚ (έβδομη οδηγία για τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία) με την προσθήκη του άρθρου 10 στοιχείο α, το οποίο πρόβλεπε παρέκκλιση για τα ναυπηγεία της πρώην Λαϊκής Δημοκρατίας της Γερμανίας. Το νέο άρθρο 10 στοιχείο α επέτρεπε την εξαίρεση των ναυπηγείων που βρίσκονται στα νέα ομόσπονδα κράτη από τις διατάξεις που ισχύουν για τα κοινοτικά ναυπηγεία, ούτως ώστε να μπορέσουν να προβούν σε επείγουσα και ριζική αναδιάρθρωση προκειμένου να καταστούν ανταγωνιστικά. Παράλληλα, η γερμανική κυβέρνηση έπρεπε να εξασφαλίσει την υλοποίηση πραγματικής και αμετάκλητης μείωσης της κατασκευαστικής ικανότητας κατά 40% μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1995. Κατά συνέπεια, από το 1996 η ναυπηγική ικανότητα στην προαναφερθείσα περιοχή έχει περιοριστεί σε 327.000 cgt.
2. Την εποχή εκείνη, στην προαναφερθείσα περιοχή λειτουργούσαν ακόμη επτά ναυπηγεία, εκ των οποίων το ένα, το Neptun Werft στο Rostock, είχε ήδη πάψει να ασχολείται με τις κατασκευές νέων πλοίων και σήμερα λειτουργεί ως ναυπηγείο επισκευών και μετατροπών με ετήσιο όριο κατασκευαστικής ικανότητας 300.000 ώρες ετησίως. Στο ενδιάμεσο διάστημα, έκλεισε ένα ακόμη ναυπηγείο, το Rosslauer Schiffswerft. Συνεπώς, πέντε ναυπηγεία παραμένουν ενεργά στις κατασκευές νέων ποntonόρων πλοίων στην περιοχή. Η γερμανική κυβέρνηση, προκειμένου να συμμορφωθεί με τη διάταξη που θεσπίζει το άρθρο 10 στοιχείο α, για μείωση της κατασκευαστικής ικανότητας κατά 40%, εκχώρησε συγκεκριμένο όριο κατασκευαστικής ικανότητας σε κάθε ναυπηγείο, το οποίο άρχισε να ισχύει στις 31 Δεκεμβρίου 1995. Τα όρια για κάθε ναυπηγείο έχουν ως εξής:

**Πίνακας 1: Ικανότητα ναυπήγησης στο Mecklenburg-Vorpommern**

Elbwerft Boizenburg	22 000 cgt
Kvaerner Warnow Werft	85 000 cgt
MTW-Schiffswerft	100 000 cgt
Peene-Werft	35 000 cgt
Volkswerft Stralsund	85 000 cgt
Σύνολο Mecklenburg-Vorpommern (Γερμανία)	327 000 cgt

3. Η αναδιάρθρωση των Elbwerft Boizenburg, Kvaerner Warnow Werft και Peene-Werft ολοκληρώθηκε το 1995 όπως είχε αρχικά προβλεφθεί. Τα εν λόγω ναυπηγεία λειτουργούν σήμερα βάσει των κοινών κοινοτικών κανονισμών. Τα δύο άλλα ναυπηγεία, το MTW-Schiffswerft (MTW) και το Volkswerft Stralsund (VWS) εξαγοράστηκαν από τον όμιλο Bremer Vulkan Verbund (BVV). Η αναδιάρθρωσή τους ξεκίνησε με κάποια καθυστέρηση: στην περίπτωση του MTW προς στιγμήν είχε προγραμματιστεί μεταφορά του ναυπηγείου σε νέα τοποθεσία, ιδέα η οποία εγκαταλείφθηκε την άνοιξη του 1994 και η πραγματική αναδιάρθρωση άρχισε μόλις το φθινόπωρο του 1994. Το VWS ιδιωτικοποιήθηκε μόλις το 1993, και τα πρώτα μέτρα αναδιάρθρωσης

ξεκίνησαν στα τέλη του ίδιου έτους. Επομένως και τα δύο ναυπηγεία βρίσκονταν εν μέσω πολύ σημαντικών κατασκευαστικών εργασιών το φθινόπωρο το 1995 όταν η BVV περιήλθε σε δυσχερέστατη οικονομική κατάσταση, η οποία το Φεβρουάριο του 1996 εξελίχθηκε σε αποτυχημένη διαδικασία διακανονισμού χρεών και το Μάιο του 1996 σε οριστική πτώχευση.

4. Μετά την ιδιωτικοποίησή τους και τα δύο ναυπηγεία έλαβαν κρατικές ενισχύσεις αναδιάρθρωσης και η Επιτροπή ενέκρινε την τμηματική χορήγησή τους. Για το MTW εγκρίθηκε ενίσχυση λειτουργίας συνολικού ύψους 597,2 εκατ. DM στο πλαίσιο της ενίσχυσης N 692/B/91 της 20ης Δεκεμβρίου 1992 και της ενίσχυσης N 692/I/91 της 11ης Μαΐου 1994. Στις 20 Δεκεμβρίου 1992 (N 692/B/91) και στις 20 Σεπτεμβρίου 1995 (N 572/95) εγκρίθηκαν επενδυτικές ενισχύσεις συνολικού ύψους 288,8 εκατ. DM από το συνολικό προγραμματιζόμενο ποσό ύψους 382,2 εκατ. DM και ενισχύσεις για το κλείσιμο εγκαταστάσεων ύψους 18,0 εκατ. DM. Στην περίπτωση του VWS, στις 21 Δεκεμβρίου 1993 εγκρίθηκε ενίσχυση λειτουργίας ύψους 680,5 εκατ. DM στο πλαίσιο της ενίσχυσης N 692/F/91. Στις 21 Δεκεμβρίου 1993 (N 692/F/91), στις 21 Ιουνίου 1995 (N 84/95) και στις 14 Νοεμβρίου 1995 (N 801/95) εγκρίθηκαν επενδυτικές ενισχύσεις ύψους 309,6 εκατ. DM από το συνολικό προγραμματιζόμενο ποσό των 398,7 εκατ. DM και ενισχύσεις για το κλείσιμο εγκαταστάσεων ύψους 8,1 από συνολικό ποσό 8,5 εκατ. DM.
- Βόσει των διατάξεων του άρθρου 10 στοιχείο α της οδηγίας και των αποφάσεων της Επιτροπής για την έγκριση της ενίσχυσης, οι καταβολές της ενίσχυσης έπρεπε να περιορίζονται αυστηρά στις δραστηριότητες των εν λόγω ναυπηγείων. Ζητήθηκαν εκθέσεις ανεξάρτητων ελεγκτών που να επιβεβαιώνουν ότι τηρείται πλήρως αυτή η απαγόρευση εκτροπής των ενισχύσεων. Όπως περιγράφεται διεξοδικά στην «ανακοίνωση της Επιτροπής δυνάμει του άρθρου 93, παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ προς τα άλλα κράτη μέλη και τους τρίτους ενδιαφερόμενους σχετικά με την εκτροπή ενισχύσεων για την αναδιάρθρωση του ναυπηγείου MTW-Schiffswerft και του ναυπηγείου Volkswerft προς άλλες επιχειρήσεις του ομίλου Bremer Vulkan Verbund AG»<sup>1</sup> σημειώθηκε, ωστόσο, κατάχρηση σημαντικού μέρους των ενισχύσεων. Σύμφωνα με την έκθεση εταιρείας ελεγκτών που προσέλαβε η γερμανική εταιρεία ιδιωτικοποιήσεων BVS για να ερευνήσει την προέλευση και την τύχη των κεφαλαίων των δύο ναυπηγείων, τα οποία είχαν τοποθετηθεί στο κεντρικό σύστημα διαχείρισης μετρητών του ομίλου BVV, η κατάσταση έχει ως εξής (όλα τα ποσά σε εκατ. DM):

<sup>1</sup> ΕΕ C 150 της 24ης Μαΐου 1996, για επέκταση της διαδικασίας συγκρίνατε ΕΕ , αρ. C 65 της 1ης Μαρτίου 1997.



**Πίνακας 2: Εκτροπή των ενισχύσεων για την αναδιάρθρωση των ναυπηγείων**

**MTW και VWS (όλα τα ποσά σε εκατ. DM)**

	MTW	Volkswerft
Σύνολο των εκκρεμών ποσών που τοποθετήθηκαν στο σύστημα συγκέντρωσης μετρητών (κατά την 21.2.1996)	577,2	268,9
εκ των οποίων:		
επενδυτικές ενισχύσεις	55,3	36,8
ενισχύσεις λειτουργίας	268,1	60,7
ενισχύσεις για το κλείσιμο εγκαταστάσεων	1,5	0,0
υποσύνολο εγκεκριμένων ενισχύσεων	324,9	97,5
μη εγκεκριμένες ενισχύσεις	120,8 <sup>2</sup>	76,7 <sup>3</sup>
δεδουλευμένοι τόκοι και μεταβιβάσεις που δεν σχετίζονται με τις ενισχύσεις	131,7	94,7

5. Ως εκ τούτου, τα δύο ναυπηγεία είχαν τοποθετήσει ποσό ύψους 846,1 εκατ. DM στο σύστημα συγκέντρωσης μετρητών την εποχή που η BVV έπρεπε να υποβάλει αίτηση για κίνηση της διαδικασίας διακανονισμού χρεών. Η BVV ήταν εκείνη που είχε επιβάλει στα δύο ναυπηγεία συμμετοχή στο σύστημα συγκέντρωσης μετρητών, ενώ η διοίκηση των ναυπηγείων δεν είχε σχεδόν καμία επιρροή στις εν λόγω τοποθετήσεις. Στο πλαίσιο της διαδικασίας πτώχευσης κατατέθηκαν απαιτήσεις για την ανάκτηση χρημάτων. Επιπλέον, μέλη της προηγούμενης διοίκησης του ομίλου BVV διώκονται δικαστικώς στο πλαίσιο του ποινικού και αστικού δικαίου, ενώ έχουν ξεκινήσει κοινοβουλευτικές έρευνες για την πλήρη διαλεύκανση αυτών των χρηματοοικονομικών παρατυπιών. Η Επιτροπή επέκτεινε την τρέχουσα ερευνητική διαδικασία προκειμένου να αποφασίσει αν θα ήταν δυνατό να απαιτήσει την ανάκτηση μέρους των καταχρασθέντων κεφαλαίων από τους πραγματικούς τους αποδέκτες, δηλ. είτε θυγατρικές εταιρείες ή επιχειρήσεις που συνδέονταν διαφορετικά με τον όμιλο BVV.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Περιλαμβάνει επενδυτικό δάνειο ύψους 112,4 εκατ. DM το οποίο προβλεπόταν στο πλαίσιο του αρχικού προγράμματος ενισχύσεων, αλλά καταβλήθηκε χωρίς προηγούμενη έγκριση της Επιτροπής.

<sup>3</sup> Περιλαμβάνει επενδυτική ενίσχυση ύψους 70,4 εκατ. DM, η οποία προβλεπόταν στο πλαίσιο του αρχικού προγράμματος ενισχύσεων, αλλά καταβλήθηκε υπό μορφή δανείου πριν χορηγηθεί η έγκριση της Επιτροπής.

<sup>4</sup> Για πληροφορίες συγκρίνατε υποσημείωση 1.

## II. Η κατάσταση των ναυπηγείων MTW-Schiffswerft και Volkswerft Stralsund από το Φεβρουάριο του 1996

6. Όταν στα τέλη Φεβρουαρίου 1996 ο όμιλος Bremer Vulkan κήρυξε πτώχευση, τα δύο ναυπηγεία έμειναν στη μέση της αναδιάρθρωσης σχεδόν χωρίς καθόλου κεφάλαια. Ωστόσο, στη φάση εκείνη, για τεχνικούς και εμπορικούς λόγους, τα ναυπηγεία δεν μπορούσαν να σταματήσουν ούτε οι ναυπηγικές εργασίες μεγάλης κλίμακας ούτε την κατασκευή πλοίων προκειμένου να διατηρήσουν κάποια πιθανότητα επιβίωσης. Η χρηματοδότηση των ναυπηγικών εργασιών μπορούσε να εξασφαλιστεί σε μεγάλο βαθμό μέσω δανείων που θα χορηγούσαν εμπορικές τράπεζες τα οποία θα χορηγούνταν με εγγύηση υποθήκες επί των πλοίων και εν μέρει με εγγυήσεις χρηματοδότησης των ναυπηγικών εργασιών. Στα τέλη Φεβρουαρίου 1996, η Επιτροπή ενέκρινε την επέκταση του προγράμματος εγγυήσεων της Mecklenburg-Vorpommern για την παροχή εγγυήσεων αυτού του είδους (υπόθεση κρατικής ενίσχυσης αρ. N 102/96)<sup>5</sup>. Τα κεφάλαια για τη συνέχιση της αναδιάρθρωσης και για την κάλυψη των λειτουργικών ζημιών μπορούσαν σε πρώτη φάση να εξασφαλιστούν μόνο με την εσπευσμένη πώληση γηπέδων που δεν χρησιμοποιούνταν πλέον. Στην περίπτωση του MTW, μέρος των επενδύσεων μπορούσε να χρηματοδοτηθεί με την αποδέσμευση μιας τελευταίας δόσης από την ενίσχυση αναδιάρθρωσης προς το MTW ύψους 48,4 εκατ. DM από ένα δεσμευμένο λογαριασμό (κρατική ενίσχυση αρ. N 207/96)<sup>6</sup>.
7. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η πρόοδος των εργασιών στα δύο ναυπηγεία, από το Μάιο του 1996 η BVS χορήγησε ορισμένα βραχυπρόθεσμα δάνεια. Η γερμανική κυβέρνηση υποστήριξε ότι τα εν λόγω δάνεια δεν μπορούσαν να θεωρηθούν νέες κρατικές ενισχύσεις, πρώτον διότι προορίζονταν για την αντικατάσταση εγκεκριμένων κρατικών ενισχύσεων για την αναδιάρθρωση των ναυπηγείων οι οποίες είχαν αποτελέσει αντικείμενο κατάχρησης, και δεύτερον, επειδή τα δάνεια είχαν χορηγηθεί με τους όρους που ισχύουν στην αγορά. Η Επιτροπή δεν αποδέχθηκε τα επιχειρήματα αυτά: στην απόφασή της της 10ης Δεκεμβρίου 1996 για την κίνηση της διαδικασίας δυνάμει του άρθρου 93, παράγραφος 27 υποστήριξε ότι οι έρευνες σχετικά με την κατάχρηση των ενισχύσεων απέδειξαν ότι οι αρχικές πληρωμές ελήφθησαν από τα ναυπηγεία και αποτελούσαν σαφώς κρατική ενίσχυση, έστω και αν στη συνέχεια αποτέλεσαν αντικείμενο κατάχρησης. Ούτε ευσταθεί το επιχείρημα ότι τα δάνεια χορηγήθηκαν με τους όρους που ισχύουν στην αγορά, όταν ήταν προφανές ότι καμία εμπορική τράπεζα δεν θα είχε χορηγήσει ανάλογα δάνεια που δεν παρείχαν επαρκείς εγγυήσεις αποπληρωμής.
8. Το ομοσπονδιακό κράτος Mecklenburg-Vorpommern και η BvS κατόρθωσαν τελικά την άνοιξη και το καλοκαίρι του 1996 να διαχωρίσουν τα ναυπηγεία από την BVV ύστερα από μία περίπλοκη από πολιτική και νομική άποψη διαδικασία. Από τότε, τα δύο ναυπηγεία αποτελούν ιδιοκτησία του ομοσπονδιακού κράτους<sup>8</sup> και της BvS, εν αναμονή νέας ιδιωτικοποίησης. Η BvS εξουσιοδότησε μία εταιρεία παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών να αναλάβει τη ριζική αναθεώρηση της τρέχουσας αντίληψης περί αναδιάρθρωσης. Οι εμπειρογνώμονες κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας των ναυπηγείων απαιτούνταν σημαντικές

<sup>5</sup> ΕΕ αρ. C 150/96 της 24ης Μαΐου 1996

<sup>6</sup> ΕΕ αρ. C 215/96 της 25ης Ιουλίου 1996

<sup>7</sup> Υποθέσεις κρατικών ενισχύσεων αρ. NN 102/103/96. ΕΕ ..... (υπό δημοσίευση). Υπήρξε δέσμευση για τη χορήγηση δανείων συνολικού ύψους 105 εκατ. DM για το MTW και 195 εκατ. DM για το VWS.

<sup>8</sup> Στην περίπτωση του VWS, ο δήμος του Stralsund εξακολουθεί να κατέχει το 11% του μετοχικού κεφαλαίου. Ωστόσο, ο δήμος δεν εμπλέκεται στην περαιτέρω χρηματοδότηση της αναδιάρθρωσης.

οργανωτικές αλλαγές και εφαρμογή διαφόρων μέτρων περικοπής δαπανών. Συνεπώς, δεν ήταν δυνατό να τηρηθούν οι εγγυήσεις όσον αφορά την απασχόληση μέχρι το 1996/97 που προβλέπονταν στο πλαίσιο των αρχικών συμφωνιών ιδιωτικοποίησης, αλλά κρίθηκε αναπόφευκτη μία νέα δραστική μείωση του προσωπικού. Ωστόσο, επειδή οι ναυπηγικές εργασίες βρίσκονταν σε προχωρημένο στάδιο, υπήρχε η δυνατότητα να πραγματοποιηθούν μικρές μόνο τροποποιήσεις στο επενδυτικό πρόγραμμα.

9. Η καθυστέρηση της κοινοποίησης της κρατικής ενίσχυσης για τη συνέχιση της αναδιάρθρωσης οφείλεται στις δυσκολίες συνεννόησης μεταξύ των νέων ιδιωκτητών ως προς την εξεύρεση κοινώς αποδεκτού τρόπου χρηματοδότησης. Η Επιτροπή έλαβε την πρώτη κοινοποίηση στις 3 Σεπτεμβρίου 1996, η οποία, ωστόσο, ήταν ελλιπής, ιδίως επειδή είχαν παραλειφθεί ορισμένες βασικές πληροφορίες που αφορούσαν την προγραμματιζόμενη ενίσχυση λειτουργίας και τις προβλεπόμενες ρυθμίσεις για τη νέα ιδιωτικοποίηση. Εκτός αυτού, η Επιτροπή διατύπωσε επιφυλάξεις σχετικά με ορισμένες υποθέσεις που αφορούν την προσδοκώμενη βιωσιμότητα των σχεδίων αναδιάρθρωσης. Με επιστολή της της 16ης Σεπτεμβρίου 1996, η Επιτροπή ζήτησε περαιτέρω πληροφορίες και ανακοίνωσε ότι θα απευθυνόταν σε ανεξάρτητο σύμβουλο για την επανεξέταση ορισμένων σημείων των υπό αναδιάρθρωση επιχειρήσεων.
10. Ο σύμβουλος επισκέφθηκε τα δύο ναυπηγεία στα τέλη Οκτωβρίου 1996. Στην έκθεσή του συνήγαγε ότι οι αναληφθείσες επενδύσεις ήταν σύμφωνες με το επενδυτικό πρόγραμμα που ενέκρινε η Επιτροπή στο πλαίσιο της αρχικής αναδιάρθρωσης. Μόλις ολοκληρωθούν οι επενδύσεις πρέπει να επιτρέπουν την επίτευξη των προβλεπόμενων επιπέδων παραγωγικότητας, υπό την προϋπόθεση ότι έχει πλήρως επιτευχθεί η προβλεπόμενη αναδιοργάνωση. Ο σύμβουλος υπογράμμισε, ωστόσο, ότι η εμπορική βιωσιμότητα των δύο ναυπηγείων, κυρίως του Volkswerft, θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από την ικανότητα των ναυπηγείων να κατασκευάζουν πιο τελειοποιημένα πλοία από τα πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων (container) στα οποία πρέπει να περιοριστούν κατά την περίοδο αναδιάρθρωσης. Η επιτυχία αυτής της διαφοροποίησης θα απαιτούσε, ωστόσο, επαρκή ικανότητα προώθησης των πωλήσεων και σχεδιασμού, η οποία θα μπορούσε να παρασχεθεί είτε από εξωτερική πηγή σε περίπτωση ανάληψης των ναυπηγείων από έναν έμπειρο ιδιοκτήτη στον εν λόγω τομέα, είτε με εσωτερικές διαδικασίες από τα ίδια τα ναυπηγεία. Η Επιτροπή κοινοποίησε τα εν λόγω πορίσματα στη γερμανική κυβέρνηση και ζήτησε το θέμα αυτό, όπως και ορισμένα άλλα, να αναφέρεται στην αναθεωρημένη κοινοποίηση.

Σε απάντηση των ερωτημάτων και παρατηρήσεων εκ μέρους της Επιτροπής, η γερμανική κυβέρνηση παρείχε αναθεωρημένες κοινοποιήσεις στα μέσα Ιανουαρίου 1997 στις οποίες βασίζεται το υπόλοιπο κείμενο.

### **III. Τα νέα σχέδια αναδιάρθρωσης και το προβλεπόμενο πρόγραμμα ενισχύσεων**

11. Η BvS εξουσιοδότησε ειδικευμένους συμβούλους και μία διεθνή εμπορική τράπεζα για την προετοιμασία της νέας ιδιωτικοποίησης των ναυπηγείων. Προκειμένου να υπάρξει επαφή με πιθανούς επενδυτές παγκοσμίως, καταρτίστηκαν λεπτομερή έγγραφα, τα οποία εστάλησαν σε ένα ευρύ φάσμα δυνητικών επενδυτών, που θεωρήθηκε ότι ανταποκρίνονταν στις προδιαγραφές. Ορισμένοι απ' αυτούς εκδήλωσαν ενδιαφέρον και ξεκίνησαν προκαταρκτικές συζητήσεις. Η γερμανική κυβέρνηση θεωρεί ότι υπάρχουν θετικές προοπτικές για την εξεύρεση ενός ή περισσότερων αγοραστών που θα είναι πρόθυμοι να αναλάβουν τα ναυπηγεία και να ασκήσουν επιτυχημένη

δραστηριότητα σε αυτά. Ωστόσο, παρά την ειλικρινή πρόθεση για την επίτευξη ιδιωτικοποίησης, στη χειρότερη περίπτωση, εξετάζεται επίσης ως βιώσιμη μία προσωρινή αυτόνομη λύση. Επί του παρόντος, ωστόσο, η γερμανική κυβέρνηση δεν δύναται να καταρτίσει οριστικό χρονοδιάγραμμα σχετικά με τη σύναψη των ιδιωτικοποιήσεων και των αποτελεσμάτων τους. Ένας επιπλέον λόγος είναι ότι αυτό εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις αποφάσεις του Συμβουλίου και τελικά από τις αποφάσεις της Επιτροπής όσον αφορά τις διάφορες πλευρές των κρατικών ενισχύσεων.

12. Προφανώς, το οριστικό πρόγραμμα παραγωγής των δύο ναυπηγείων θα εξαρτηθεί επίσης σε μεγάλο βαθμό από τα αποτελέσματα της μελλοντικής ιδιωτικοποίησης. Ιδιαίτερα αν ο αγοραστής είναι μία καθιερωμένη ναυπηγική επιχείρηση, θα αναθέσει συμβάσεις στα ναυπηγεία λαμβάνοντας υπόψη τη συνδυασμένη παραγωγική ικανότητα του ομίλου του. Οι παραγγελίες για το 1997/98, όπου δεσπόζουσα θέση κατέχουν τα μικρότερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, αντικατοπτρίζουν τους τεχνικούς περιορισμούς των ναυπηγείων στη φάση της αναδιάρθρωσης, δεδομένου ότι η δεξαμενή επισκευής του MTW και ο ανυψωτήρας πλοίων του VWS εξακολουθούν να βρίσκονται υπό κατασκευή. Σε έναν ορισμένο βαθμό, ιδιαίτερα οι παραγγελίες του VWS αποτελούν κληρονομιά της περιόδου που η BVV ήταν μητρική εταιρεία των ναυπηγείων, καθώς ορισμένες συμβάσεις συνήφθησαν το 1995 με όρους κάθε άλλο παρά ευνοϊκούς. Και τα δύο ναυπηγεία επιδιώκουν ενεργά να διαφοροποιήσουν το πρόγραμμα παραγωγής τους, κυρίως επειδή η αγορά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παρουσιάζει κάμψη. Το MTW συνήψε σύμβαση για την κατασκευή ενός κρουαζιερόπλοιου μεσαίων διαστάσεων και δύο παγοθραυστικών δεξαμενόπλοιων και βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις για περαιτέρω παραγγελίες αυτού του είδους. Οι προσπάθειες για τη διαφοροποίηση της παραγωγής έχουν προχωρήσει λιγότερο στο VWS, αλλά υπάρχουν ήδη τα πρώτα αποτελέσματα με σύναψη συμβάσεων για δύο φορτηγά πολλαπλών φορτίων και ένα βυθοκόρο πλοίο, ενώ διάφορα σχέδια βρίσκονται υπό διαπραγμάτευση. Για τα επόμενα χρόνια αναμένεται συνεπώς ότι τα δύο ναυπηγεία θα καταλάβουν καλύτερη θέση στην αγορά και θα μειωθεί η εξάρτησή τους από την αγορά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container). Παρά ταύτα, μετά την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης, τα δύο ναυπηγεία ελπίζουν ότι, χάρη στις σύγχρονες εγκαταστάσεις τους, θα είναι σε θέση να κατασκευάζουν πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε τιμές της αγοράς.
13. Το χρηματοδοτικό φάσμα και τα κυριότερα τεχνικά στοιχεία των επενδυτικών προγραμμάτων δεν εμφανίζουν σχεδόν καμία μεταβολή. Κατά την σε βάθος αναθεώρηση των προγραμμάτων ενόψει δυνητικών περικοπών δαπανών, οι εμπειρογνώμονες της BvS κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι δεν υπήρχε πλέον χρονικό περιθώριο για σημαντικές τροποποιήσεις. Είχε ήδη επιτευχθεί η σύναψη των περισσότερων συμβάσεων και είχαν ξεκινήσει οι εργασίες για όλες τις σημαντικές επενδύσεις. Εκτός αυτού, συνήχθη ότι χωρίς τις επενδύσεις δεν μπορούσε να επιτευχθεί η εμπορική βιωσιμότητα των δύο ναυπηγείων. Το εν λόγω επιχείρημα είναι ιδιαίτερα σημαντικό για το VWS που έπρεπε από ναυπηγείο εξοπλισμένο για αλιευτικά σκάφη να μετατραπεί σε σύγχρονο πολυδύναμο ναυπηγείο για μεγαλύτερα πλοία. Σύμφωνα με τις αναθεωρημένες εκτιμήσεις, οι συνολικές επενδυτικές δαπάνες θα αυξηθούν περίπου κατά 7% σε σύγκριση με τα σχέδια της περιόδου 1992/93. Και στα δύο ναυπηγεία, μέρος της αύξησης των δαπανών οφείλεται σε απαιτήσεις αποζημιώσεων από τους συμβαλλόμενους οι οποίες σχετίζονται με την πτώχευση της BVV (λ.χ. απαιτήσεις για διακοπές των εργασιών και για καθυστερημένες πληρωμές). Στην περίπτωση του MTW η αύξηση οφειλόταν σε δαπάνες για την αντιμετώπιση της κακής κατάστασης του εδάφους, ενώ στην περίπτωση του VWS το επενδυτικό πρόγραμμα τροποποιήθηκε ελαφρά

προκειμένου να αυξηθεί η ευελιξία του ναυπηγείου. Ο ακόλουθος πίνακας παρέχει επισκόπηση του παλαιού και του νέου επενδυτικού προϋπολογισμού.

**Πίνακας 3: Επενδύσεις των ναυπηγείων MTW και VWS**

	MTW	VWS
Σύνολο προβλεπόμενων επενδύσεων στο πλαίσιο του αρχικού προγράμματος αναδιάρθρωσης (1992-93)	562,2	637,0
αυξήσεις και τροποποιήσεις δαπανών	36,0	42,0
<b>σύνολο προβλεπόμενων επενδύσεων στο πλαίσιο του αναθεωρημένου προγράμματος αναδιάρθρωσης (1997)</b> χωρίς τις απρόβλεπτες δαπάνες	<b>598,2</b>	<b>679,0</b>
<u>εκ των οποίων</u>		
καταβλήθηκαν μέχρι τα τέλη 1995	233,5	286,4
καταβλήθηκαν το 1996 (υπό όρους)	148,1	158,7
θα καταβληθούν το 1997	169,6	175,1
θα καταβληθούν το 1998	47,0	47,8
θα καταβληθούν το 1999/00	0,0	19,8
απρόβλεπτες δαπάνες	20,0	8,7

Ο ανωτέρω πίνακας φανερώνει ότι οι επενδύσεις έχουν προχωρήσει πολύ και ότι τα προγράμματα θα έχουν ολοκληρωθεί σχεδόν μέχρι τα τέλη του 1998.

14. Μολονότι οι τροποποιήσεις των επενδυτικών προγραμμάτων είναι σχετικά μικρές, η χρηματοδότηση των δαπανών μεταβάλλεται ουσιαστικά: πρώτον, η ίδια συνεισφορά η οποία αναμενόταν εκ μέρους του ομίλου BVV πρέπει τώρα να καταβληθεί από το κράτος που είναι ο νέος ιδιοκτήτης. Δεύτερον, το έλλειμμα που προκύπτει λόγω της κατάχρησης μέρους της επενδυτικής ενίσχυσης πρέπει επίσης να καλυφθεί από το κράτος. Ο ακόλουθος πίνακας παρουσιάζει επισκόπηση της συνολικής χρηματοδοτικής κατάστασης:

**Πίνακας 4: Χρηματοδότηση των επενδύσεων των ναυπηγείων MTW και VWS**

	MTW	VWS
<b>Σύνολο προβλεπόμενων επενδύσεων</b> (με τις απρόβλεπτες δαπάνες)	618,2	687,7
Σύνολο (σε ρευστό) επενδυτικών εισχύσεων που αποδεσμεύθηκαν στο πλαίσιο του αρχικού προγράμματος μέχρι τα τέλη του 1995	288,8	380,0
από τις οποίες αποτέλεσαν αντικείμενο κατάχρησης	-55,3	-107,2 <sup>9</sup>
Επενδυτικές ενισχύσεις που ελήφθησαν και χρησιμοποιήθηκαν στο πλαίσιο των αρχικών προγραμμάτων αναδιάρθρωσης μέχρι τα τέλη του 1995	233,5	272,8
Επενδύσεις που χρηματοδοτήθηκαν από ίδιους πόρους(1995/96)	10,9	13,6
Υπολειμματικά κεφάλαια του αρχικού προγράμματος που αποδεσμεύθηκαν τον Απρίλιο του 1996 (υπόθεση κρατικής ενίσχυσης αρ. N 207/96)	48,4	-,-
<b>Νέες προβλεπόμενες ενισχύσεις</b>	325,4	401,4
από τις οποίες:		
Δάνεια από την BvS και το Land MV (με προνομιακούς όρους) <sup>10</sup>	129,4	147,0
Επιδότησεις (Inv.-Zuschüsse)	176,0 <sup>11</sup>	245,7
<b>Απρόβλεπτες δαπάνες (δυνητικό δάνειο)</b>	20,0	8,7

15. Τα αναθεωρημένα σχέδια αναδιάρθρωσης προβλέπουν δραστική μείωση του εργατικού κόστους με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας. Για το σκοπό αυτό, συνήφθη συμφωνία με το προσωπικό για ουσιαστική μείωση των αμοιβών. Επιπλέον, μέχρι τα τέλη του 1999, θα πραγματοποιηθεί σταδιακή μείωση του προσωπικού από 2029 σε 1128 στο VWS και από 1859 σε 1184 στο MTW. Η εν λόγω μείωση αποδίδεται στο αυστηρό όριο της κατασκευαστικής ικανότητας και, κατά συνέπεια, και της παραγωγής των ναυπηγείων. Ταυτόχρονα, οι αυξανόμενες ανταγωνιστικές πιέσεις αναγκάζουν τα ναυπηγεία να περιορίσουν το προσωπικό στο απολύτως αναγκαίο. Η νέα αυτή συμπληρωματική απόλυση προσωπικού είναι πολύ επώδυνη στην παρούσα κατάσταση της αγοράς εργασίας. Για το λόγο αυτόν, προβλέπεται η

<sup>9</sup> περιλαμβάνει επενδυτικές ενισχύσεις ύψους 70,4 εκατ. DM, οι οποίες καταβλήθηκαν υπό μορφή δανείου πριν από την αποδέσμευση της ενίσχυσης εκ μέρους της Επιτροπής (συγκρ.. C7/96)

<sup>10</sup> Τα προνομιακά στοιχεία συνιστούν σε άτοκη περίοδο χάριτος διάρκειας δύο ετών περίπου και ευνοϊκούς όρους αποπληρωμής (επιτόκιο 7% + 1% εξόφληση από το 2000)

<sup>11</sup> Περιλαμβάνει "Abgrenzung MwSt" ύψους 3,8 εκατ. DM

λήψη μέτρων κοινωνικού χαρακτήρα ύψους 50,2 εκατ. DM για το VWS και 26,5 εκατ. DM για το MTW. Οι πληρωμές στο πλαίσιο των μέτρων αυτών περιορίζονται αυστηρά σε αποζημιώσεις λόγω απόλυσης (το ποσό ποικίλλει βάσει κοινωνικών κριτηρίων) και δαπάνες για προσωρινή απασχόληση στην κοινότητα και επανεκπαίδευση για την εξεύρεση απασχόλησης εκτός της ναυπηγικής βιομηχανίας. Για το σκοπό αυτό, συστάθηκαν οι επονομαζόμενες «ABS-Gesellschaften» (εταιρείες απασχόλησης), όπως συνέβη και σε άλλες ανάλογες περιπτώσεις στην ίδια περιφέρεια.

16. Οι ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν στα ναυπηγεία στο πλαίσιο του αρχικού προγράμματος αναδιάρθρωσης είχαν βασικά τρεις σκοπούς: α) να καλύψουν ζημίες που προέκυψαν από τη σύναψη συμβάσεων υπό το παλαιό καθεστώς (πριν από την 1.7.1990), β) να καλύψουν ζημίες για συμβάσεις οι οποίες συνάπτονται κατά την περίοδο αναδιάρθρωσης (δηλ. πριν ακόμη επιτευχθούν τα οφέλη της αναδιάρθρωσης όσον αφορά την παραγωγικότητα και ενώ η παραγωγή παρεμποδίζεται από τις εργασίες αναδιάρθρωσης) και γ) να δοθεί στα ναυπηγεία έπαρκές κεφάλαιο κίνησης. Ο πρώτος λόγος δεν ισχύει πλέον, ωστόσο ο δεύτερος και ο τρίτος εξακολουθούν να διατηρούν τη σημασία τους.

Οι κοινοποιήσεις φανερώνουν ότι και τα δύο ναυπηγεία θα αντιμετωπίσουν σημαντικές πρόσθετες δαπάνες παραγωγής μέχρι τα τέλη του 1998, δεδομένου ότι βασικά τμήματα (κυρίως η δεξαμενή κατασκευής και ο ανυψωτήρας πλοίων) των εγκαταστάσεων δεν έχουν ακόμα ολοκληρωθεί.

Επιπλέον, τα δύο ναυπηγεία απώλεσαν όλα τα ρευστά κεφάλαια και τα ρευστοποιήσιμα στοιχεία του ενεργητικού κατά την πτώχευση της BVV και λόγω της κατάχρησης των κεφαλαίων. Ως εκ τούτου, απώλεσαν όλα τα κεφάλαια κίνησης που διέθεταν και όλα τα αποθέματά τους τα οποία θα έπρεπε να χρησιμοποιηθούν για την κάλυψη των εκκρεμών ζημιών στο πλαίσιο των υφιστάμενων συμβάσεων

Πέραν αυτών, έχασαν επίσης ορισμένες προκαταβολές πελατών μέσω του συστήματος συγκέντρωσης μετρητών. Δεδομένου ότι δεν διαθέτουν πλέον ούτε κεφάλαιο κίνησης ούτε εγγυήσεις, τα ναυπηγεία δεν έχουν πρόσβαση σε τραπεζική χρηματοδότηση εκτός αν τους χορηγηθεί εξωτερική εγγύηση. Χρειάζονται επίσης κρατικές εγγυήσεις για να εξασφαλίσουν την προκαταβολική πληρωμή και εγγυητικές επιστολές δεδομένου ότι καμία εμπορική τράπεζα δεν είναι επί του παρόντος διατεθειμένη να παράσχει τέτοιου είδους εγγυήσεις χωρίς κατάθεση σε μετρητά ή αντεγγύηση εκ μέρους των ιδιοκτητών. Για την επίλυση του προβλήματος, σύμφωνα με την κοινοποίηση, προγραμματίζεται πρώτον παροχή κρατικών εγγυήσεων όχι μόνο για τη χρηματοδότηση των τρεχουσών ναυπηγικών εργασιών, αλλά επίσης για την επίτευξη πιστωτικού ορίου που να αποκαθιστά τα κεφάλαια κίνησης, τις προκαταβολές και τις εγγυήσεις απόδοσης. Σε περίπτωση που η λύση αυτή δεν είναι επαρκής, η κοινοποίηση προβλέπει τη χορήγηση αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου κατά 50 εκατ. DM για το ναυπηγείο MTW και κατά 60 εκατ. DM για το Volkswerft. Τα εν λόγω ποσά προσλαμβάνουν συνεπώς το χαρακτήρα απρόβλεπτων δαπανών.

Όπως και όλα τα άλλα ναυπηγεία της Γερμανίας, τα ναυπηγεία MTW και VWS πρόκειται να λάβουν ενισχύσεις που σχετίζονται με τη σύμβαση, υπό μορφήν επιδοτήσεων στο πλαίσιο του προγράμματος «Wettbewerbshilfe».

Συνοπτικά, τα ποσά της ενίσχυσης λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένου του πακέτου κοινωνικών μέτρων που προαναφέρθηκε, εμφανίζονται στους ακόλουθους πίνακες:

**Πίνακας 5: Σύνολο προβλεπόμενων ενισχύσεων λειτουργίας για το ναυπηγείο MTW**

	1996 (πραγμ.)	1997	1998	1999	2000	96/00
<b>A. Ενισχύσεις λειτουργίας που συνδέονται με την αναδιάρθρωση</b>						
A.1 Ενισχύσεις για την αντιστάθμιση πρόσθετων δαπανών παραγωγής	65,783	38,233	24,051	0,0	-2,790	125,277
A.2 Ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα	2,817	5,520	10,920	4,500	2,790	26,547
Υποσύνολο Α	68,600	43,753	34,971	4,500	0,0	151,824
<b>B. Ενισχύσεις λειτουργίας υπό μορφήν εγγυήσεων</b>						
B.1 Ιχνηματοδότηση ναυπηγικών εργασιών <sup>12</sup>	1,061	2,393	6,918	10,861	10,482	31,715
B.2 εγγυήσεις προκαταβολών	0,0	3,439	1,187	0,0	0,0	4,626
B.3 εγγυήσεις απόδοσης	0,0	1,669	1,689	1,176	0,502	5,036
B.4 Πιστωτικό όριο κεφαλαίου κίνησης	0,0	1,500	1,500	1,500	1,500	6,000
Υποσύνολο Β	1,061	9,001	11,294	13,357	12,484	47,377
<b>Γ. "Wettbewerbshilfe"</b>	25,445	45,513	29,227	17,842	7,244	121,271
Σύνολο ενισχύσεων λειτουργίας (χωρίς απρόβλεπες δαπάνες)	95,106	94,267	75,492	35,879	19,728	320,472
<b>Για ενχέρεια αναφοράς: κύκλος εργασιών<sup>13</sup></b>	544,322	562,493	485,992	493,479	474,796	2 561,082
Σύνολο ενισχύσεων / κύκλος εργασιών (%)	17	17	16	7	4	13
Σύνολο ενισχύσεων / κύκλος εργασιών κατά την περίοδο 1996/98		0,17				
<b>Δ. Απρόβλεπτες δαπάνες</b>						
Ενδεχόμενη αύξηση του κεφαλαίου κίνησης μέσω της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου						50,000
Σύνολο ενισχύσεων λειτουργίας συμπεριλαμβανομένων των απρόβλεπτων δαπανών						370,472

<sup>12</sup> ενισχύσεις που σχετίζονται με τη σύμβαση, ενισχύσεις που αντιστοιχούν ετησίως σε 10% του εγγυημένου ποσού, σύμφωνα με τον «κανόνα του 10%» που ισχύει στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας.

<sup>13</sup> Ακαθάριστος κύκλος εργασιών +/- εργασίες σε εξέλιξη, μείον «Wettbewerbshilfe»



Πίνακας 6: Σύνολο προβλεπόμενων ενισχύσεων λειτουργίας για το ναυπηγείο VWS

	1996 (πραγμ.)	1997	1998	1999	2000	96/00
<b>A. Ενισχύσεις λειτουργίας που συνδέονται με την αναδιάρθρωση</b>						
A.1 Ενισχύσεις για την αντιστάθμιση πρόσθετων παραγωγικών δαπανών	65,042	57,631	5,365	-0,09	0,0	128,029
A.2 Ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα	5,233	35,772	9,091	0,09	0,0	50,186
A.3 Απαιτήσεις αποζημιώσεων έναντι της BvS <sup>14</sup>	0,0	0,0	38,407	0,0	0,0	38,407
Υποσύνολο Α	70,275	93,403	52,863	0,0	0	216,541
<b>B. Ενισχύσεις λειτουργίας υπό μορφήν εγγυήσεων</b>						
B.1 Χρηματοδότηση ναυπηγικών εργασιών	1,500 <sup>15</sup>	13,200	13,540	10,950	8,510	46,200
B.2 Εγγυήσεις προκαταβολών	0,0	2,589	1,224	0,0	0,0	3,813
B.3 Εγγυήσεις απόδοσης	0,0	2,800	2,800	2,800	1,400	9,800
B.4 Πιστωτικό όριο κεφαλαίου κίνησης	0,0	1,500	1,500	1,500	1,500	6,000
Υποσύνολο Β	0	20,089	19,064	15,250	11,410	65,813
<b>Γ. "Wettbewerbshilfe"</b>	8,653	31,018	23,854	15,144	6,648	85,317
Σύνολο ενισχύσεων λειτουργίας	80,428	144,510	95,781	30,394	18,058	367,671
Για την ευχέρεια αναφοράς: κύκλος εργασιών <sup>16</sup>	399,512	418,617	400,049	361,581	338,654	1 918,413
Σύνολο ενισχύσεων / κύκλος εργασιών (%)	20	35	24	8	5	19
Σύνολο ενισχύσεων / κύκλος εργασιών (%) κατά την περίοδο 1996/98		26				
<b>Δ. Απρόβλεπτες δαπάνες</b>						
Ενδεχόμενη αύξηση του κεφαλαίου κίνησης μέσω της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου						429,1
Σύνολο ενισχύσεων λειτουργίας συμπεριλαμβανομένων των απρόβλεπτων δαπανών						370,472

<sup>14</sup> Ο χαρακτήρας και η αιτιολόγηση των εν λόγω απαιτήσεων εξακολουθεί να βρίσκεται υπό εξέταση εκ μέρους της BvS σύμφωνα με την κοινοποίηση, οι απαιτήσεις σχετίζονται με τις ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα για το 1995 και με μη αποσβέσιμες δαπάνες από το Schiffssommerz.

<sup>15</sup> προκαταρκτική εκτίμηση

<sup>16</sup> Για τον ορισμό, βλ. υποσημείωση 10

Στην περίπτωση του MTW, το συνολικό ποσό της νέας ενίσχυσης λειτουργίας που συνδέεται με την αναδιάρθρωση<sup>17</sup> ανέρχεται σε 167,5 εκατ. DM και είναι αισθητά χαμηλότερο από το ποσό της ενίσχυσης λειτουργίας που είχε χορηγηθεί στο πλαίσιο του παλαιού προγράμματος και το οποίο υπήρξε αντικείμενο κατάχρησης. Στην περίπτωση του VWS, το ποσό της νέας ενίσχυσης λειτουργίας που συνδέεται με την αναδιάρθρωση ανέρχεται σε 236,2 εκατ. DM, έναντι 60,7 εκατ. DM τα οποία υπήρξαν αντικείμενο κατάχρησης. Οι ανωτέρω πίνακες φανερώνουν ότι λόγω της νέας ενίσχυσης λειτουργίας παρατηρείται υπέρβαση του ανωτάτου ορίου κατά την περίοδο 1996/98, ενώ το τρέχον ανώτατο όριο θα τηρηθεί κατά το διάστημα 1999 και 2000, εκτός εάν τα ποσά των απρόβλεπτων δαπανών καταβληθούν στη διάρκεια των ετών αυτών.

17. Σύμφωνα με τη νέα αντίληψη περί αναδιάρθρωσης, η BvS και το Land Mecklenburg-Vorpommern ως νέοι ιδιοκτήτες των ναυπηγείων χρηματοδοτούν την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης, εφόσον αναλαμβάνουν το ρόλο της Bremer Vulkan Verbund (BVV). Παράλληλα, όλες οι απαιτήσεις των ναυπηγείων έναντι της BVV, οι οποίες είχαν κατατεθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας πτώχευσης (846,1 εκατ. DM, βλ. σημείο 4 ανωτέρω) μεταβιβάζονται στην BvS, η οποία διαγράφει όλες τις απαιτήσεις έναντι των ναυπηγείων. Οι απαιτήσεις αυτές αφορούν:

- επενδυτικό δάνειο ύψους 112,4 εκατ. DM που χορηγήθηκε εκ μέρους της Theuhandanstalt (σήμερα BvS) προς το ναυπηγείο MTW, το οποίο δεν χρησιμοποιήθηκε για τις προβλεπόμενες επενδύσεις, αλλά μεταβιβάστηκε στην BVV
- επενδυτικές ενισχύσεις ύψους 70,4 εκατ. DM και ενισχύσεις για το κλείσιμο εγκαταστάσεων ύψους 0,4 εκατ. DM που προβλέπονταν στο πλαίσιο του αρχικού προγράμματος ενισχύσεων του Volkswerft, αλλά καταβλήθηκαν υπό μορφή δανείου εκ μέρους της BvS χωρίς προηγούμενη έγκριση της Επιτροπής και αποτέλεσαν αντικείμενο κατάχρησης στο σύστημα συγκέντρωσης μετρητών
- ενισχύσεις περιφερειακής ανάπτυξης που χορηγήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος «Gemeinschaftsaufgabe» ύψους 8,15 εκατ. DM (MTW) και 6,3 εκατ. DM (VWS), οι οποίες έπρεπε επίσης να έχουν μεταβιβαστεί στην BvS, αλλά τοποθετήθηκαν στο σύστημα συγκέντρωσης μετρητών της BVV<sup>18</sup>

Με τη ρύθμιση αυτή, αποφεύγεται το ενδεχόμενο να επηρεαστεί η χρηματοοικονομική κατάσταση των ναυπηγείων από τυχόν αποπληρωμές που ενδεχομένως πραγματοποιήθηκαν στα τέλη της διαδικασίας πτώχευσης της BVV, οι οποίες σήμερα θα γίνουν προς όφελος της BvS και όχι υπέρ των ναυπηγείων. Ταυτόχρονα, αποφεύγεται η διόγκωση του προϋπολογισμού με όρους που συνδέονται με την επιστροφή των προαναφερθεισών απαιτήσεων που θα έπρεπε να χρηματοδοτηθούν εκ μέρους της αποδέκτριας BvS, πράγμα που προφανώς δεν θα ήταν λογικό.

18. Η γερμανική κυβέρνηση ανέλαβε τη δέσμευση ότι πέραν των ποσών που κοινοποιούνται τώρα δεν πρόκειται να χορηγηθούν στα ναυπηγεία περαιτέρω ενισχύσεις αναδιάρθρωσης, ενισχύσεις διάσωσης, αντιστάθμιση ζημιών ή

<sup>17</sup> Δηλ. σύνολο ενισχύσεων (προ των απρόβλεπτων δαπανών) μείον τις επιδοτήσεις στο πλαίσιο της "Wettbewerbshilfe" και τις εγγυήσεις για τη χρηματοδότηση των ναυπηγικών εργασιών. Αυτά τα δύο στοιχεία θα αφαιρεθούν, δεδομένου ότι αυτές οι μορφές ενίσχυσης διατίθενται για όλα τα γερμανικά ναυπηγεία μέχρι του ανωτάτου ορίου έντασης της ενίσχυσης.

<sup>18</sup> Πρόσθετα ποσά ύψους 5,65 εκατ. DM (MTW) και 6 εκατ. DM (VWS) χρησιμοποιήθηκαν για τη χρηματοδότηση επενδύσεων στις αρχές του 1996· αυτά περιέχονται στον επενδυτικό προϋπολογισμό.

ενισχύσεις για ιδιωτικοποίηση. Αν επιχειρηθεί η σύγκριση των ποσών προς τα ναυπηγεία που χάθηκαν μέσα στο σύστημα συγκέντρωσης μετρητών με τα συνολικά ποσά που απαιτούνται σήμερα για την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης, η κατάσταση έχει ως εξής:

**Πίνακας 7: Σύγκριση των κεφαλαίων που αποτέλεσαν αντικείμενο κατάχρησης με τις απαιτούμενες νέες ενισχύσεις (εκατ. DM)**

	MTW	VWS	Σύνολο MTW+VWS
<b>ποσά απολεσθέντα στο σύστημα συγκέντρωσης μετρητών</b>	<b>577,2</b>	<b>268,9</b>	<b>846,1</b>
<u>εκ των οποίων</u> εγκεκριμένες ενισχύσεις	324,9	97,5	422,4
<b>σύνολο νέων κοινοποιηθεισών ενισχύσεων<sup>19</sup></b>	<b>449,3</b>	<b>590,3</b>	<b>1039,6</b>
<u>από τις οποίες</u>			
επενδυτικές ενισχύσεις	231,8	294,1	525,9
νέες ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα	26,5	50,2	76,7
ενισχύσεις λειτουργίας	141,0	186,0	327,0
ενδεχόμενη αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου (ενίσχυση λειτουργίας για την αντιμετώπιση απρόβλεπτων καταστάσεων)	50,0	60,0	110,0 <sup>20</sup>

#### IV. Η πρόταση της Επιτροπής

19. Στην αιτιολογική έκθεση της πρότασης της Επιτροπής για την τελευταία οδηγία του Συμβουλίου 92/68/ΕΟΚ, η οποία θεσπίζει τους ειδικούς κανόνες που διέπουν την αναδιάρθρωση των ναυπηγείων που βρίσκονται στην πρώην ΛΔΓ<sup>20</sup> η Επιτροπή τόνισε ότι έπρεπε να εξευρεθεί ισορροπία μεταξύ της περιφερειακής ανάπτυξης και της προστασίας της απασχόλησης. Μολονότι είναι επιθυμητός ο εκσυγχρονισμός της ανατολικογερμανικής ναυπηγικής βιομηχανίας, υπάρχει το ενδεχόμενο η ενίσχυση που χορηγείται για την επίτευξή του να προκαλέσει αρνητικές επιπτώσεις από την άποψη του ανταγωνισμού έναντι των άλλων κοινοτικών ναυπηγείων. Αυτή η γενική αρχή που εφαρμόζουν η Επιτροπή και το Συμβούλιο σε όλες τις σημαντικές περιπτώσεις αναδιάρθρωσης, ιδίως όταν απαιτείται παρέκκλιση στο πλαίσιο της αντίστοιχης οδηγίας για τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία, πρέπει επίσης να ισχύσει όσον αφορά και τα νέα προγράμματα αναδιάρθρωσης των

<sup>19</sup> Οι εντάσεις ενίσχυσης και τα ισοδύναμα ενίσχυσης βάσει των υπολογισμών της Επιτροπής (συγκρίνατε πίνακες 4/5/6)

<sup>20</sup> SEC (92) 991 τελικό, της 25ης Μαΐου 1992.

ναυπηγείων MTW και VWS. Αντιθέτως, η Επιτροπή δεν θεωρεί ενδεδειγμένη την εφαρμογή του άρθρου 92, παράγραφος 2, στοιχείο γ) της Συνθήκης, δεδομένου ότι δεν υπήρξε επίκληση της εν λόγω νομικής διάταξης για το αρχικό πρόγραμμα. Η εφαρμογή της διάταξης αυτής δεν ενδείκνυται στη νέα υπόθεση, δεδομένου ότι η ανάγκη συνεχιζόμενης ενίσχυσης δεν προκύπτει από τη διχοτόμηση της Γερμανίας, αλλά από τα ιδιαίτερα προβλήματα που προαναφέρθηκαν. Η Επιτροπή αποδέχεται ότι πολλά από τα επιχειρήματα της αρχικής παρέκκλισης εξακολουθούν να ισχύουν, αλλά κρίνει ότι, παρόλα αυτά, απαιτείται η επανεξέτασή τους λόγω των εξελίξεων των τελευταίων ετών.

20. Τα διαρθρωτικά προβλήματα στο ομόσπονδο κράτος Mecklenburg-Vorpommern εμμένουν. Όλα τα ανατολικογερμανικά ομόσπονδα κράτη κατατάσσονται σήμερα στις περιφέρειες στις οποίες σύμφωνα με το άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχείο α) το επίπεδο διαβίωσης θεωρείται ότι είναι υπερβολικά χαμηλό και υπάρχει υψηλό ποσοστό ανεργίας. Πράγματι, το Mecklenburg-Vorpommern είναι το φτωχότερο ομόσπονδο κράτος της Ανατολικής Γερμανίας. Καθώς ο αριθμός των θέσεων εργασίας στη γεωργία και τη βιομηχανία μειώθηκε ακόμη περισσότερο μετά το 1992, το ποσοστό ανεργίας ύψους 18,0% είναι πολύ υψηλότερο από το μέσο όρο της Γερμανίας και της Κοινότητας, παρά το υψηλό επίπεδο μετανάστευσης που σημειώθηκε στην περιοχή τα τελευταία χρόνια. Σύμφωνα με πρόσφατες προβλέψεις, η οικονομική ανάπτυξη θα είναι πολύ περιορισμένη κατά τα επόμενα έτη. Η γενική αυτή εικόνα ισχύει επίσης για το Wismar και το Stralsund, τις περιοχές εγκατάστασης των ναυπηγείων MTW και VWS αντίστοιχα. Και στις δύο περιφέρειες τα ναυπηγεία αποτελούν τον κύριο εργοδότη και μεγάλο μέρος της τοπικής οικονομίας εξαρτάται από τη λειτουργία τους. Το κλείσιμο των ναυπηγείων θα αποτελούσε καταστροφή και για τις δύο πόλεις, καθώς οι προοπτικές δημιουργίας νέας τοπικής απασχόλησης είναι σχεδόν ανύπαρκτες, ιδίως για το ειδικευμένο προσωπικό των ναυπηγείων.
21. Οι προοπτικές της κοινοτικής ναυπηγικής βιομηχανίας κατά τα επόμενα έτη διαφαίνονται λιγότερο ευοίωνες από εκείνες της περιόδου 1991/92. Ο κλάδος μαστίζεται από συνεχιζόμενα πλεονάσματα κατασκευαστικής ικανότητας, καθώς αναδύονται νέοι ανταγωνιστές, κυρίως στην Κορέα και την Κίνα, και το επίπεδο των τιμών των νέων πλοίων παραμένει χαμηλό. Το γεγονός αυτό δημιούργησε σοβαρές δυσχέρειες για ορισμένα κοινοτικά ναυπηγεία στο πρόσφατο παρελθόν, ενώ σε αρκετές περιπτώσεις οι δυσχέρειες συνεχίζονται.
22. Εξάλλου, στο παρόν στάδιο φαίνεται ότι οι νέες ενισχύσεις για την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης των ναυπηγείων MTW και VWS δεν θα έχουν πρόσθετο αντίκτυπο στον ανταγωνισμό σε σύγκριση με το αρχικά εγκεκριμένο πρόγραμμα. Αμετάβλητοι παραμένουν οι περιορισμοί της δυναμικότητας ναυπήγησης σε 100.000 cgt για το MTW και σε 85.000 cgt για το VWS, οι οποίοι τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1996 και θα ισχύσουν για το ίδιο χρονικό διάστημα που ορίζεται στο πλαίσιο του άρθρου 7 της έβδομης οδηγίας (δηλαδή από 5 έτη ελάχιστο όριο έως 10 έτη μέγιστο όριο). Η πραγματική παραγωγή κατά τα έτη 1995 και 1996 ήταν 10% χαμηλότερη από το όριο κατασκευαστικής ικανότητας, δεδομένου ότι τα ναυπηγεία προσπάθησαν να αντισταθμίσουν τη μειωμένη τεχνική τους κατασκευαστική ικανότητα κατά την περίοδο της αναδιάρθρωσης με περισσότερο προσωπικό από εκείνο που θα υπήρξει αργότερα. Κατά συνέπεια, συνάγεται ότι η συνέχιση και η ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης θα έχουν πολύ περιορισμένο αντίκτυπο στην αγορά.
23. Στο πλαίσιο αυτό, μπορεί επίσης να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η γερμανική κυβέρνηση ανακοίνωσε ότι το Bremer Vulkan Werft στην Bremen-

Vege sack θα κλείσει οριστικά για τη ναυπήγηση εμπορικών πλοίων από το καλοκαίρι του 1997. Πριν αρχίσει η χρηματοοικονομική κρίση του ομίλου, το εν λόγω ναυπηγείο απασχολούσε περίπου 2.000 άτομα. Είναι εφοδιασμένο με δύο ναυτικές δεξαμενές και τρεις ράμπες καθελκύσεως. Η πρώτη ναυτική δεξαμενή έχει διαστάσεις 337 x 57 μ. και προορίζεται για την κατασκευή σκαφών καθαρού βάρους μέχρι 300.000 τόνους. Η δεύτερη ναυτική δεξαμενή είναι κλειστή και έχει διαστάσεις 170 x 25 μ. για πλοία καθαρού βάρους μέχρι 25.000 τόνους. Οι δύο από τις τρεις ράμπες καθελκύσεως έχουν παύσει να χρησιμοποιούνται από το 1988. Η τρίτη μπορεί να στεγάσει πλοία μήκους μέχρι 250 μ. και πλάτους μέχρι 32 μ.. Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρέχει το ναυπηγείο, η συνολική του κατασκευαστική ικανότητα ανέρχεται σε 225.000 cgt. Μολονότι ο αριθμός αυτός αντιπροσωπεύει μάλλον τη μέγιστη δυνατή παρά την ωφέλιμη κατασκευαστική του ικανότητα του, καθίσταται σαφές ότι το κλείσιμο των εγκαταστάσεων του ναυπηγείου Bremer Vulkan Wrf t θα οδηγήσει σε σημαντική μείωση της κατασκευαστικής ικανότητας της γερμανικής ναυπηγικής βιομηχανίας. Επιπλέον, η κατασκευαστική ικανότητα της γερμανικής ναυπηγικής βιομηχανίας θα μειωθεί ακόμη περισσότερο από το μερικό κλείσιμο των εγκαταστάσεων του Schichau Seebeckwerft στο Bremenhaven. Ο διαχειριστής που έχει διορίσει το δικαστήριο και το ομόσπονδο κράτος Bremen δεν έχουν, ωστόσο, λάβει οριστική θέση όσον αφορά το μέλλον του εν λόγω ναυπηγείου το οποίο έχει κηρύξει πτώχευση.

24. Σημαντικό μέρος των ενισχύσεων που πρόκειται να χορηγηθούν για την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης αντικαθιστούν τις ενισχύσεις οι οποίες είχαν ήδη εγκριθεί αρχικά, αλλά δεν χρησιμοποιήθηκαν για τον επιδιωκόμενο σκοπό δεδομένου ότι υπήρξαν αντικείμενο κατάχρησης. Πράγματι, από τις έρευνες για την εκτροπή και την κατάχρηση της ενίσχυσης<sup>21</sup> κατέστη προφανές ότι η κατάχρηση δεν προήλθε από τα ίδια τα ναυπηγεία αλλά από ενέργειες της προηγούμενης διοίκησης της πρώην μητρικής εταιρείας τους BVV. Επιπλέον, τα ναυπηγεία έχασαν και δικά τους κεφάλαια εξαιτίας αυτών των επιβεβλημένων μεταβιβάσεων. Η BvS κατέθεσε απαιτήσεις για την επιστροφή των ανειλημμένων κεφαλαίων (όχι μόνον του τμήματος της ενίσχυσης), στο πλαίσιο της διαδικασίας πτώχευσης της BVV. Η Επιτροπή ερευνά το θέμα ανάκτησης της ενίσχυσης, με την επιδίωξη ανάκτησης της καταχρασθείσας ενίσχυσης από την BVV, και, εφόσον κριθεί σκόπιμο, με την έγερση απαιτήσεων κατά εταιρειών που συνδέονταν παλαιότερα με τον όμιλο και επωφελήθηκαν από σημαντικό τμήμα των καταχρασθέντων ποσών. Θα ήταν δύσκολο να απορροφηθεί η εξέταση περαιτέρω ενισχύσεων αναδιάρθρωσης, δεδομένου ότι τα ναυπηγεία δεν ήταν υπεύθυνα για την κατάχρηση των ενισχύσεων και ως επακόλουθο της κατάστασης αυτής τόσο τα ίδια όσο και το προσωπικό τους κατέβαλαν βαρύ τίμημα, το οποίο επεκτείνεται πολύ πέραν της απώλειας των καταχρασθέντων κεφαλαίων. Παρά ταύτα, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι προβλεπόμενες ενισχύσεις για την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης πρέπει να θεωρηθούν νέες ενισχύσεις που απαιτούν νέα έγκριση.
25. Όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο III της έβδομης οδηγίας, βασική προϋπόθεση για τη χορήγηση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης σε ναυπηγεία είναι η ύπαρξη σχεδίου αναδιάρθρωσης που δεν συνεπάγεται αύξηση της κατασκευαστικής ικανότητας. Όπως καταδεικνύεται ανωτέρω, η κατασκευαστική ικανότητα των ναυπηγείων θα παραμείνει αμετάβλητη. Ωστόσο, η βαθύτερη κατανόηση της έννοιας της κατασκευαστικής ικανότητας που σχετίζεται με τα ναυπηγεία και με τις νέες πρακτικές στη ναυπηγική βιομηχανία, όπως εκτεταμένη

<sup>21</sup> Υπόθεση κρατικής ενίσχυσης αριθ. C7/96, για πληροφορίες βλέπε υποσημείωση αριθ. 1 ανωτέρω.

προέλευση κεφαλαίων από άλλες πηγές και υπεργολαβίες, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η κατασκευαστική ικανότητα ενός ναυπηγείου δεν εξαρτάται μόνον από τη διάσταση των βασικών εγκαταστάσεων, αλλά και από το πραγματικό του πρόγραμμα παραγωγής και από την οργάνωση της παραγωγής. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή και η γερμανική κυβέρνηση συμφώνησαν ότι η τήρηση του ορίου κατασκευαστικής ικανότητας των ανατολικογερμανικών ναυπηγείων θα επιβληθεί μέσω αυστηρού ελέγχου της παραγωγής τους. Η Επιτροπή θα ζητήσει τεχνική βοήθεια προκειμένου να ελέγξει τα αποτελέσματα του ισχύοντος συστήματος παρακολούθησης.

26. Σε αντίθεση με την κατάσταση που επικρατούσε το 1992, σήμερα υπάρχουν πολύ λεπτομερή σχέδια αναδιάρθρωσης δεδομένου ότι οι εργασίες έχουν ολοκληρωθεί κατά το ήμισυ. Συνεπώς, η ακρίβεια των χρηματοοικονομικών λογαριασμών πρέπει να είναι πολύ υψηλή. Για την αντιμετώπιση ενδεχόμενων κινδύνων όσον αφορά τις δαπάνες αναδιάρθρωσης θα διατεθούν αποθεματικά για απρόβλεπτες ζημιές που θα χρησιμοποιηθούν μόνο σε περίπτωση ανάγκης. Μετά την ολοκλήρωση των επενδύσεων, και τα δύο ναυπηγεία θα έχουν σύγχρονες και ευέλικτες εγκαταστάσεις που θα επιτρέπουν υψηλή κατασκευαστική ικανότητα. Ωστόσο, οι κυριότεροι κίνδυνοι όσον αφορά τη βιωσιμότητα των ναυπηγείων μετά την αναδιάρθρωση δεν συνδέονται τόσο με τις επενδύσεις όσο με την ανάπτυξη της αγοράς και, ιδίως στην περίπτωση του VWS, με την επιτυχή εφάρμογή της αναδιοργάνωσης του ναυπηγείου, η οποία κρίνεται απολύτως αναγκαία για την επίτευξη ανταγωνιστικών παραγωγικών δαπανών. Προφανώς, δεν μπορούν να εξαλειφθούν οι σοβαροί κίνδυνοι συνδέονται με την ανάπτυξη της αγοράς, οι οποίοι είναι εγγενείς στον κλάδο της ναυπηγικής βιομηχανίας. Και τα δύο ναυπηγεία έχουν λάβει μέτρα προκειμένου να μειώσουν την εξάρτησή τους από τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, πράγμα που αποτελεί εν μέρει κληρονομιά της περιόδου που ανήκαν στον όμιλο BVV.

Τα μέτρα διαφοροποίησης της παραγωγής και τα μέτρα αναδιοργάνωσης έχουν προχωρήσει περισσότερο στο MTW. Τα διαθέσιμα στοιχεία καταδεικνύουν με πειστικό τρόπο ότι η τεράστια απώλεια των 577 εκατ. DM που τοποθετήθηκαν στο σύστημα συγκέντρωσης μετρητών γεννά την ανάγκη για περαιτέρω ενισχύσεις. Πέραν αυτού, το ναυπηγείο κατέχει αρκετά καλή θέση στην αγορά.

Στην περίπτωση του VWS, η κατάσταση είναι πιο περίπλοκη. Πρέπει να υπενθυμιστεί ότι το εν λόγω ναυπηγείο ξεκίνησε με δυσχέρειες δεδομένου ότι είχε ειδικευτεί σε αλιευτικά σκάφη για τις χώρες του πρώην ανατολικού συνασπισμού. Ιδιωτικοποιήθηκε μόλις το 1993 και χρειάζεται πλήρη επαναπροσανατολισμό παραγωγής. Από την αρχή ήταν σαφές ότι για τη διαδικασία αυτή θα απαιτείτο μεγάλο χρονικό διάστημα. Πράγματι, η συμφωνία ιδιωτικοποίησης πρόβλεπε ότι η πρώτη φάση της αναδιάρθρωσης που θα χρηματοδοτείτο κυρίως από κρατικές ενισχύσεις θα διαρκούσε μέχρι τα τέλη του 1997, ενώ η δεύτερη φάση που θα χρηματοδοτείτο εξ ολοκλήρου από την BVV θα διαρκούσε μέχρι το 2005. Εκ των υστέρων, είναι δυνατό να τεθούν υπό αμφισβήτηση ορισμένες πλευρές αυτής της προγραμματισμένης αναδιάρθρωσης. Είναι επίσης σαφές ότι οι ζημιές που προκάλεσαν οι αναταραχές λόγω της πτώχευσης της BVV δεν αφορούν μόνο χρήματα αλλά και πολύτιμο χρόνο. Σε τομείς όπως η προώθηση των πωλήσεων, το VWS ήταν πολύ στενότερα συνδεδεμένο με την BVV σε σχέση με το MTW, ενώ μόλις πριν από μερικούς μήνες, σημειώθηκαν σημαντικές μεταβολές στη διοίκηση. Όπως αναφέρεται στην κοινοποίηση και στις εκθέσεις των συμβούλων διαχείρισης, τα μέτρα που ελήφθησαν ως προς τη διαχείριση και τον αυστηρό έλεγχο των δαπανών έχουν βελτιώσει τις προοπτικές του ναυπηγείου. Η διαφοροποίηση της παραγωγής, ωστόσο, ενέχει επίσης κινδύνους, κυρίως με τη μορφή υπέρβασης των δαπανών, αλλά και επειδή το VWS δεν έχει ακόμα καθιερωθεί πλήρως στις αγορές στις οποίες απευθύνεται. Παρά τους προαναφερθέντες κινδύνους, η Επιτροπή δύναται να

αποδεχθεί το αναθεωρημένο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης ως ρεαλιστικό και βιώσιμο. Επίσης πρέπει να ληφθούν υπόψη οι αυξημένες ανάγκες όσον αφορά τις ναυπηγικές εργασίες. Λόγω των κινδύνων, η Επιτροπή θεωρεί, ωστόσο, ότι είναι απαραίτητη η συνέχιση του εντατικού ελέγχου τον οποίο εν τω μεταξύ θέσπισε η BVS και για τα δύο ναυπηγεία. Επιπλέον, η Επιτροπή θα λάβει τα κατάλληλα μέτρα, συμπεριλαμβανομένων επιτόπιων επισκέψεων, προκειμένου να ελέγξει αν τηρούνται οι όροι της ενίσχυσης και ο περιορισμός της κατασκευαστικής ικανότητας, σε συμφωνία με το υπόψη κράτος μέλος.

27. Η Επιτροπή κρίνει ότι οι προβλεπόμενες ενισχύσεις λειτουργίας πρέπει να υπολογιστούν συνολικά στο πλαίσιο του κεφαλαίου II της έβδομης οδηγίας, έστω και αν οι ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα υπολογίζονται κατά κανόνα βάσει του άρθρου 7, και θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι μέρος των προβλεπόμενων ενισχύσεων για την κάλυψη των πρόσθετων δαπανών παραγωγής κατά την περίοδο της αναδιάρθρωσης από τεχνική άποψη εξομοιώνονται με τις επενδύσεις και, συνεπώς, πρέπει να θεωρηθούν ενισχύσεις αναδιάρθρωσης δυνάμει του κεφαλαίου III. Η Επιτροπή αιτιολογεί αυτή τη θέση με το σκεπτικό ότι για την εφαρμογή του άρθρου 7 (ενίσχυση για το κλείσιμο εγκαταστάσεων), απαιτείται μερικό ή πλήρες κλείσιμο και των δύο ναυπηγείων, ενώ ο όρος αυτός δεν ισχύει στην παρούσα περίπτωση. Οι υπερβάλλουσες παραγωγικές δαπάνες στη διάρκεια της αναδιάρθρωσης είναι μάλλον έμμεσες δαπάνες παρά δαπάνες που συνδέονται άμεσα με τις επενδύσεις, όπως ορίζεται στο άρθρο 6, παράγραφος 3. Οι συνολικές προβλεπόμενες ενισχύσεις λειτουργίας που απαιτούνται για την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης κατά το χρονικό διάστημα 1996/98 υπερβαίνουν το τρέχον ανώτατο όριο ύψους 9% της συμβατικής αξίας προ της ενίσχυσεως (άρθρο 4)<sup>22</sup> του κύκλου εργασιών (άρθρο 5) όπως ορίζεται στην έβδομη οδηγία. Συνεπώς, για το εν λόγω διάστημα απαιτείται παρέκκλιση από τις διατάξεις του κεφαλαίου II της οδηγίας. Για λόγους νομικής σαφήνειας, η Επιτροπή προτείνει να καθοριστούν περαιτέρω τα μέγιστα ποσά ενίσχυσης που θεωρούνται θεμιτά για την ολοκλήρωση κάθε αναδιάρθρωσης στο πλαίσιο της παρέκκλισης και να μη χρησιμοποιηθεί ένα ανώτατο όριο που εκφράζεται ως ποσοστό του μελλοντικού κύκλου εργασιών. Μολονότι, λόγω των αλλαγών που ενδέχεται να σημειωθούν στις συμβάσεις, είναι αναγκαία κάποια ευελιξία ως προς την ανακατανομή των πόρων μεταξύ των επί μέρους αναγκών, δεν θα είναι δυνατή η ανακατανομή των ενισχύσεων κοινωνικού χαρακτήρα ή των επενδυτικών ενισχύσεων για σκοπούς άλλους από εκείνους που είχαν αρχικά προβλεφθεί. Κατά την εκτίμηση των κοινοποιήσεων, η Επιτροπή θα αξιολογήσει την αιτιολόγηση και την αναγκαιότητα των πραγματικών ποσών που πρόκειται να καταβληθούν για ενισχύσεις λειτουργίας, και ιδίως τη χρησιμοποίηση των κεφαλαίων για απρόβλεπτες ζημιές.
28. Οι επενδυτικές ενισχύσεις που προβλέπονται για την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης θα αξιολογηθούν δυνάμει του άρθρου 6 της έβδομης οδηγίας. Όπως προαναφέρθηκε, η εν λόγω διάταξη ορίζει ότι οι ενισχύσεις συνδέονται με ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης που δεν συνεπάγεται καμία αύξηση της κατασκευαστικής ικανότητας των δύο ναυπηγείων. Επιπλέον, το άρθρο 6, παράγραφος 3 ορίζει ότι η ένταση των ενισχύσεων δικαιολογείται από την έκταση της συνεπαγόμενης αναδιάρθρωσης και ότι οι ενισχύσεις περιορίζονται στη στήριξη δαπανών που σχετίζονται άμεσα με τις επενδύσεις. Στο παρόν στάδιο, είναι δυνατόν να υποστηριχθεί ότι οι επενδυτικές ενισχύσεις και τα προβλεπόμενα δάνεια καλύπτουν τις άμεσες δαπάνες για τον υλικό εκσυγχρονισμό των ναυπηγείων. Τα σχέδια αναδιάρθρωσης έχουν καθοριστεί πλήρως και οι περισσότερες συμβάσεις έργου έχουν αρχίσει να

<sup>22</sup> Το ανώτατο όριο 4.5% για μικρότερα σκάφη και για μετατροπές μπορεί να αγνοηθεί εδώ, δεδομένου ότι τα ναυπηγεία δύσκολα θα εμπλακούν σε τέτοιου είδους συμβάσεις.

υλοποιούνται. Όπως φαίνεται, συνεπώς, οι αβεβαιότητες όσον αφορά τις τελικές δαπάνες είναι πολύ περιορισμένες. Κατά την εκτίμησή της, η Επιτροπή θα ζητήσει αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με το χαρακτήρα και τα ποσά των δαπανών ως προϋπόθεση για την αποδέσμευση των επενδυτικών ενισχύσεων.

Η ένταση των ενισχύσεων που ήταν ήδη εξαιρετικά υψηλή στο πλαίσιο του αρχικού σχεδίου αναδιάρθρωσης αυξάνεται ακόμη περισσότερο, επειδή το κράτος πρέπει τώρα να αναλάβει τη συνεισφορά που αρχικά προβλεπόταν ότι θα αναλάμβανε ο ιδιώτης επενδυτής. Η χρηματοδότηση των επενδύσεων μέσω τραπεζικού δανείου είναι δυνατή μόνον εν μέρει, δεδομένου ότι τα ναυπηγεία διαθέτουν πλέον ελάχιστο μετοχικό κεφάλαιο και οι χρηματοοικονομικές αποδόσεις των επενδύσεων είναι περιορισμένες και ασταθείς λόγω των υψηλών κινδύνων που αντιμετωπίζει ο κλάδος. Τα ναυπηγεία θα αρχίσουν να πληρώνουν τόκο για το δάνειο αυτό από το 2000.

Λόγω του ιδιαίτερου ιστορικού των σχεδίων, η Επιτροπή θεωρεί στο παρόν στάδιο ότι δύναται να εγκρίνει τις επενδυτικές ενισχύσεις δυνάμει του άρθρου 6 της έβδομης οδηγίας, μόλις το Συμβούλιο εγκρίνει την παρέκκλιση για τις προβλεπόμενες ενισχύσεις λειτουργίας.

29. Η Επιτροπή δεν εγείρει αντιρρήσεις, ούτε κατά της παραίτησης από όλες τις απαιτήσεις που προέρχονταν από προηγούμενα δάνεια προς τα ναυπηγεία MTW και VWS και από καταχρασθέντα κεφάλαια στο πλαίσιο του προγράμματος «Gemeinschaftsaufgabe», ούτε κατά της μεταβίβασης στην BvS όλων των απαιτήσεων σχετικά με τις καταθέσεις των ναυπηγείων στο σύστημα συγκέντρωσης μετρητών της BVV.

10.3.97



**Παρέκκλιση για την Ελλάδα σχετικά με τη χορήγηση ενίσχυσης για την αναδιάρθρωση και την ιδιωτικοποίηση των Ελληνικών Ναυπηγείων**

**I. Ιστορικό**

Το άρθρο 5 της οδηγίας του Συμβουλίου 90/684/ΕΟΚ προβλέπει την χορήγηση λειτουργικής ενίσχυσης σε ναυπηγεία έως το ανώτατο όριο της ενίσχυσης για παραγωγή βάσει συμβάσεων που καθορίζεται ετησίως από την Επιτροπή. Το ανώτατο όριο παρέμεινε αμετάβλητο στο 4,5% και 9% της αξίας των συμβάσεων αντίστοιχα για τη μετατροπή πλοίων και την κατασκευή νέων πλοίων αξίας έως 10 εκατ. ECU και για την κατασκευή νέων πλοίων αξίας ίσης ή μεγαλύτερης των 10 εκατ. ECU.

Το άρθρο 10 της οδηγίας εξαίρεσε την Ελλάδα από το ανώτατο αυτό όριο και επέτρεψε τη χορήγηση λειτουργικών ενισχύσεων από την Ελλάδα σε ναυπηγεία που ανήκουν στο δημόσιο, εφόσον συνδέεται με την ιδιωτικοποίησή τους ως τις 31.12.1991.

**II. Ιδιωτικοποίηση των ναυπηγείων που ανήκουν στο δημόσιο στην Ελλάδα - Άρθρο 10 της οδηγίας 90/684/ΕΟΚ**

Βάσει της δέσμευσης της ελληνικής κυβέρνησης ότι τα ναυπηγεία που ανήκαν στο ελληνικό δημόσιο θα είχαν ιδιωτικοποιηθεί ως τις 31 Μαρτίου 1993, η Επιτροπή δέχθηκε, στις 23 Δεκεμβρίου 1992<sup>1</sup>, ότι η διαγραφή των χρεών των τεσσάρων ναυπηγείων που αφορούσε το άρθρο 10 της οδηγίας - για τα ποσά που της είχαν κοινοποιηθεί - ήταν συμβιβάσιμη με τις διατάξεις του άρθρου 10.

Τα ναυπηγεία Ελευσίνος επωλήθησαν τον Ιούλιο του 1992<sup>2</sup> και τα ναυπηγεία «ΝΑΥΣΙ» το 1993<sup>3</sup>. Δεδομένου ότι η ελληνική κυβέρνηση δεν τήρησε τις υποχρεώσεις της εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας και μετά από σημαντικές καθυστερήσεις, η Επιτροπή αρνήθηκε να παρατείνει την σχετική προθεσμία και ξεκίνησε, στις 16 Φεβρουαρίου 1994<sup>4</sup>, τη διαδικασία βάσει του άρθρου 93(2) ΕΚ για τις ενισχύσεις που χορήγησε η Ελλάδα στα εναπομείναντα δύο ναυπηγεία, γιατί τα Ελληνικά Ναυπηγεία και το Νεώρειον ανήκαν ακόμη, εκείνη την εποχή, στο δημόσιο.

Το καλοκαίρι του 1994 η ελληνική κυβέρνηση πώλησε το Νεώρειον και ενημέρωσε σχετικά την Επιτροπή με επιστολή της 19ης Οκτωβρίου 1994. Η Επιτροπή προσπάθησε να δείξει ευελιξία λαμβανομένων υπόψη των επανειλημμένων προσπαθειών της ελληνικής κυβέρνησης να βρουν μια λύση για την ιδιωτικοποίηση των Ελληνικών Ναυπηγείων αλλά ταυτόχρονα συνέχισε να εξετάζει όλες τις νομικές δυνατότητες για να διασφαλίσει την εφαρμογή της οδηγίας. Για το λόγο αυτό, στις 26 Ιουλίου 1995, η Επιτροπή αποφάσισε<sup>5</sup>, να κλείσει τη διαδικασία βάσει του άρθρου 93(2) ΕΚ, με θετική απόφαση για την ενίσχυση που χορηγήθηκε στο Νεώρειο και αρνητική απόφαση για την ενίσχυση προς τα Ελληνικά Ναυπηγεία.

<sup>1</sup> ΕΕ αριθ. C 88, 30.3.93.

<sup>2</sup> η πώληση είχε ήδη ληφθεί υπόψη στην απόφαση της Επιτροπής στις 23.12.1992.

<sup>3</sup> σύμφωνα με επιστολή της ελληνικής κυβέρνησης από τις 2/6/93.

<sup>4</sup> ΕΕ αριθ. C 138, 20.5.94.

<sup>5</sup> PV(95) 1258, 26.7.1995, SEC(95) 1322/2, 24.7.95.

Ωστόσο, κατόπιν αίτησης της ελληνικής κυβέρνησης που υποστήριξε ότι επίκειται η πώληση των ναυπηγείων, η Επιτροπή αποφάσισε να αναστείλει την κοινοποίηση αυτής της απόφασης. Στη συνεδρίασή της του Σεπτεμβρίου, η Επιτροπή ανέβαλε δύο φορές την εκτέλεση της απόφασης του Ιουλίου 1995.

Το Σεπτέμβριο του 1995, η ελληνική κυβέρνηση κοινοποίησε στην Επιτροπή την πώληση του 49% των μετοχών των Ελληνικών Ναυπηγείων σε συνεταιρισμό των εργαζομένων στα ναυπηγεία. Με την ενέργειά της αυτή η Ελλάδα έκανε χρήση της παραγράφου 3 του άρθρου 10 της οδηγίας που της επιτρέπει να διατηρήσει το 51% του μετοχικού κεφαλαίου σε ένα από τα ναυπηγεία εφόσον κάτι τέτοιο δικαιολογείται για λόγους εθνικής άμυνας. Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης ολοκληρώθηκε στις 31 Ιανουαρίου 1996, όταν το Εφετείο Αθηνών επικύρωσε συμφωνία μεταξύ των πιστωτών των ναυπηγείων και καθόρισε τα ποσά και τις προϋποθέσεις για τη διαγραφή των χρεών του.

Μετά την πώληση των ναυπηγείων, καταρτίστηκε επιχειρηματικό σχέδιο για την αναδιάρθρωση και τον εκσυγχρονισμό των ναυπηγείων. Ο αριθμός των εργαζομένων θα μειωθεί από 2966 σε 2000 και, μετά τις σχεδιαζόμενες επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό τους, τα ναυπηγεία αναμένεται να καταστούν και πάλι κερδοφόρα το 1998. Στα πλαίσια της ιδιωτικοποίησης και της διαδικασίας αναδιάρθρωσης, το Σεπτέμβριο του 1996, μετά από ανοιχτή πρόσκληση υποβολής προσφορών, η διαχείριση των ναυπηγείων ανατέθηκε σε ιδιωτική ανεξάρτητη εταιρεία. Στο διάστημα που απακολούθησε, η ιδιωτική αυτή εταιρεία είχε αναλάβει τη διεύθυνση των ναυπηγείων, με κύριο έργο την υλοποίηση του επιχειρηματικού σχεδίου.

Έτσι, φαινόταν να πληρούνται οι απαραίτητες προϋποθέσεις ώστε να εγκρίνει η Επιτροπή την ενίσχυση για τη διαγραφή των χρεών των ελληνικών ναυπηγείων. Ωστόσο, το ύψος των χρεών προς διαγραφή, είχε αυξηθεί, σύμφωνα με την ελληνική κυβέρνηση, λόγω των τόκων του προϋπάρχοντος χρέους από τις 31.12.91 (44 δισ. δρχ.) ως τις 31.1.96. Το τρέχον χρέος των ναυπηγείων ανέρχεται σε 112,6 δισ. δρχ.. Από το ποσό αυτό, 11,765 δισ. αφορούν τρέχουσες εργασίες των ναυπηγείων και θα παραμείνουν στους λογαριασμούς τους, 46,355 δισ. δρχ. αντιστοιχούν σε πιστώσεις για την κατασκευή στρατιωτικών σκαφών, δραστηριότητα η οποία είναι εκτός της εμβέλειας της συνθήκης ΕΚ. Έτσι, απομένουν 54,425 δισ. δρχ. που δεν μπορεί να διαγράψει η ελληνική κυβέρνηση χωρίς την προηγούμενη έγκριση της Επιτροπής. Το ποσό αυτό υπερβαίνει κατά 10,525 δισ. δρχ. την ενίσχυση που ενέκρινε η Επιτροπή το 1992.

Το νέο υπερβάλλον χρέος (10,525 δισ. δρχ.) αποτελεί μέρος του παθητικού των ναυπηγείων. Μολονότι σχετίζεται με το ποσό που είχε εγκριθεί αρχικά, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση για την κάλυψη τόκων εγκεκριμένης ενίσχυσης, η οποία όμως δεν καταβλήθηκε, αποτελεί νέα ενίσχυση όσο ο δικαιούχος της ενίσχυσης δεν έχει αποδεσμευθεί από τις οφειλές του για το αρχικό χρέος. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η πληρωμή του νέου ποσού θα αντιστοιχούσε σε λειτουργική ενίσχυση. Η οδηγία δεν παρέχει νομική βάση για την έγκριση τέτοιου είδους ενίσχυσης και το άρθρο 10 παρείχε τη δυνατότητα αυτή μόνο ως το τέλος του 1991. Από την άλλη πλευρά, η νέα ενίσχυση δεν μπορεί να εγκριθεί, βάσει του άρθρου 5 της οδηγίας, γιατί το ύψος της ενίσχυσης υπερβαίνει το σχετικό ανώτατο όριο.

Η ελληνική κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η ενίσχυση είναι ουσιώδης για την επιβίωση των ναυπηγείων και για την υποστήριξη της προσπάθειας που καταβλήθηκε ώστε να ολοκληρωθεί η αναδιάρθρωση του ελληνικού ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα. Υπογραμμίζει τη σημασία που έχει η διασφάλιση της λειτουργίας αξιόπιστων ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων στην Ανατολική Μεσόγειο, μία σημαντική αγορά η οποία δεν καλύπτεται επαρκώς.

Το επιχειρηματικό σχέδιο που εκπονήθηκε για να καταστεί η εταιρεία βιώσιμη, έχει ήδη αρχίσει να εφαρμόζεται αλλά η επιτυχία του εξαρτάται από την αποτελεσματική και έγκαιρη εφαρμογή όλων των μέτρων. Βασίζεται στην υπόθεση ότι τα χρέη των ναυπηγείων θα διαγραφούν όπως προβλέπει η απόφαση του ελληνικού Εφετείου. Προβλέπεται να υλοποιηθεί σύντομα ένα σημαντικό επενδυτικό σχέδιο για τον εκσυγχρονισμό των ναυπηγείων.

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η αβεβαιότητα σχετικά με την διαγραφή των χρεών των ναυπηγείων καθιστά τους τραπεζικούς οργανισμούς διστακτικούς ως προς τη χορήγηση περαιτέρω πιστώσεων στα ναυπηγεία, θέτοντας έτσι σε κίνδυνο ολόκληρη τη διαδικασία αναδιάρθρωσης.

### **III. Αξιολόγηση της Επιτροπής**

Η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία έχει στρατηγική σημασία για την Ελλάδα λόγω του υψηλού αριθμού των εργαζομένων στον τομέα (περίπου 9.000) και της γεωγραφίας της χώρας αφού το μεγαλύτερο μέρος των συγκοινωνιών μεταξύ των πολυάριθμων νησιών της εξαρτάται από τις θαλάσσιες μεταφορές.

Η Επιτροπή αναγνωρίζει τη σημαντική προσπάθεια που κατέβαλε η Ελλάδα για την αναζήτηση λύσης σχετικά με την ιδιωτικοποίηση όλων των ναυπηγείων της στο πλαίσιο της οδηγίας. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή δέχτηκε την καθυστέρηση για την πώληση των ναυπηγείων αλλά θεωρεί ότι η οδηγία δεν της παρέχει νομική βάση για να εγκρίνει ενισχύσεις πάνω από τα ποσά που εγκρίθηκαν το 1992 τα οποία αντιστοιχούσαν στα χρέη που υπήρχαν στις 31.12.1991.

Εκτιμώντας, ωστόσο, ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις ώστε να καταστούν βιώσιμα τα ναυπηγεία και ενόψει της κοινωνικής και στρατηγικής σημασίας των ναυπηγείων για την περιοχή και ολόκληρη τη χώρα, η Επιτροπή έχει τη γνώμη ότι είναι λογικό να παρασχεθεί η βάση ώστε να κηρυχθεί συμβιβασίμη η ενίσχυση για τη διαγραφή των χρεών η οποία καλύπτει τα χρέη που υπήρχαν κατά την ιδιωτικοποίηση και τα ποσά που επικυρώθηκαν από το ελληνικό δικαστήριο.

**Παρέκκλιση υπέρ της Ισπανίας όσον αφορά τη χορήγηση ενίσχυσης για την αναδιάρθρωση των κρατικών ναυπηγείων**

**1. Ιστορικό**

- 1.1 Κατά τα τελικά στάδια των διαπραγματεύσεων της συμφωνίας στο πλαίσιο του ΟΟΣΑ σχετικά με την τήρηση ομαλών συνθηκών ανταγωνισμού στις ναυπηγικές εργασίες και τις επισκευές εμπορικών πλοίων, η Ισπανία παρουσίασε συνοπτικά σχέδια για την πρόσθετη αναδιάρθρωση της ναυπηγικής της βιομηχανίας, πράγμα που συνεπάγεται περαιτέρω σημαντικές μειώσεις του εργατικού δυναμικού και μείωση της κατασκευαστικής ικανότητας κατά 30.000 cgrt (από 400.000 cgrt σε 370.000 cgrt).
- 1.2 Το συνοδευτικό σημείωμα 1 στο παράρτημα II της συμφωνίας<sup>1</sup>, που δεν έχει ακόμη τεθεί σε ισχύ, προβλέπει παρέκκλιση για ορισμένα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένης της Ισπανίας. Η παρέκκλιση στην περίπτωση της Ισπανίας παρέχει τη δυνατότητα καταβολής ενισχύσεων αναδιάρθρωσης μέχρι ανωτάτου ποσού 180 δισ. PTA μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1998, η οποία κατανέμεται ως εξής
- α) ενίσχυση για μέτρα κοινωνικού χαρακτήρα
- β) ενίσχυση για δαπάνες αναδιάρθρωσης οι οποίες πραγματοποιήθηκαν πριν από την ημερομηνία υπογραφής της συμφωνίας, τις οποίες ανέλαβε η ισπανική κυβέρνηση και εγκρίθηκαν από την Επιτροπή πριν από την εν λόγω ημερομηνία, αλλά δεν έχουν καταβληθεί λόγω δημοσιονομικών προβλημάτων.
- γ) άλλες ενισχύσεις οι οποίες ανελήφθησαν και καταβλήθηκαν βάσει δαπανών που πραγματοποιήθηκαν πριν από την 1 Ιανουαρίου 1996 ή επενδυτική ενίσχυση που καταβλήθηκε μετά την 1η Ιανουαρίου 1996 (μέχρι ανωτάτου ποσού 10 δισ. PTA).
- 1.3 Το Νοέμβριο του 1995, οι ισπανικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή τα σχέδιά τους στο πλαίσιο της παρέκκλισης όσον αφορά τη χορήγηση ενισχύσεων για τη στήριξη της αναδιάρθρωσης των κρατικών ναυπηγείων στο πλαίσιο της División de Construcción Naval (DCN), η οποία μέχρι τις 31 Ιουλίου 1995 ανήκε στο Instituto Nacional de Industria (INI), αλλά σήμερα ανήκει στην κρατική ελέγχουσα εταιρεία Agencia Industrial del Estado (AIE).
- 1.4 Η κοινοποιηθείσα ενίσχυση κατανέμεται ως εξής:

	δισ. PTA
Εγκριθείσα προεγκριθείσα ενίσχυση αντιστάθμισης ζημιών, η οποία δεν καταβλήθηκε λόγω δημοσιονομικών κωλυμάτων, στις 31 Δεκεμβρίου 1994 (κεφάλαιο + τόκοι)	89,104
Ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα	80
Επενδύσεις	10

<sup>1</sup> ΕΕ C 375 της 30ης Δεκεμβρίου 1994, σελ. 3.

1.5 Το Δεκέμβριο του 1995, η Επιτροπή αποφάσισε<sup>2</sup>:

- να εγκρίνει τη χορήγηση ενίσχυσης αντιστάθμισης ζημιών ύψους 89,104 δισ. ΡΤΑ, σύμφωνα με το άρθρο 5Α της οδηγίας για τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες (90/684/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 94/73/ΕΚ)<sup>3</sup>.

- να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 93, παράγραφος 2, όσον αφορά προτεινόμενες μελλοντικές εκπτώσεις φόρου που θα ανέλθουν σε 48 δισ. ΡΤΑ περίπου κατά την περίοδο 1995-1998, και θα αποτελέσουν πρόσθετη ενίσχυση και

- να συνεχίσει την προκαταρκτική εξέταση των υπολειπόμενων πλευρών της υπόθεσης (ενίσχυση κοινωνικού χαρακτήρα ύψους 80 δισ. ΡΤΑ και επενδυτικές ενισχύσεις ύψους 10 δισ. ΡΤΑ, συν πρόσθετες πληρωμές συνολικού ύψους 62 δισ. ΡΤΑ επιπλέον, οι οποίες προφανώς είχαν ήδη πραγματοποιηθεί κατά την περίοδο 1988 έως 1994 προκειμένου να καλύψουν τους τόκους των μη καταβληθεισών ενισχύσεων αντιστάθμισης ζημιών, ενισχύσεων παραγωγής που συνδέεται με τη σύμβαση και ενισχύσεων αναδιάρθρωσης).

1.6 Στις 8 Ιανουαρίου 1997, η Επιτροπή αποφάσισε να επεκτείνει τη διαδικασία του άρθρου 93, παράγραφος 2<sup>4</sup> προκειμένου να διερευνήσει επίσημα τα υπολειπόμενα προαναφερθέντα θέματα· επίσης, τις έκτακτες πληρωμές ύψους 7,355 δισ. ΡΤΑ που πραγματοποιήθηκαν κατά το 1991 και 1993, τις πιθανές ενισχύσεις αφότου κοινοποιήθηκε το σχέδιο προκειμένου να μπορέσουν τα ναυπηγεία να εξακολουθήσουν να λειτουργούν παρά τις αυξανόμενες ζημίες, καθώς και το κατά πόσο συμβιβάζονταν οι δραστηριότητες του ναυπηγείου Astano με τον όρο που προσαρτήθηκε στην έγκριση ενίσχυσης του 1991<sup>5</sup> ότι το ναυπηγείο έπρεπε να διακόψει τις ναυπηγικές εργασίες.

1.7 Βάσει των προαναφερθέντων, το Φεβρουάριο και στις αρχές Μαρτίου, η ισπανική κυβέρνηση υπέβαλε συμπληρωματικά στοιχεία συμπεριλαμβανομένου αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης μαζί με περισσότερες και πιο πρόσφατες λεπτομέρειες των συναφών μέτρων κρατικής χρηματοοικονομικής ενίσχυσης.

1.8 Δεδομένου ότι τα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνουν στοιχεία ενίσχυσης που δεν συμβιβάζονται με την οδηγία για τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες, απαιτείται παρέκκλιση από την οδηγία πριν από την έγκριση των μέτρων αυτών από την Επιτροπή.

1.9 Η παρούσα ανακοίνωση παρουσιάζει συνοπτικά τις προτάσεις της Επιτροπής όσον αφορά την εν λόγω παρέκκλιση, συμπεριλαμβανομένων των όρων που πρόκειται να προσαρτηθούν σ' αυτήν.

## **2. Τα ισπανικά κρατικά ναυπηγεία**

2.1 Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρείχαν οι ισπανικές αρχές κατά την υποβολή του αιτήματος χορήγησης παρέκκλισης στο πλαίσιο της συμφωνίας του ΟΟΣΑ, τα κρατικά ναυπηγεία είχαν συνολική ικανότητα

<sup>2</sup> ΕΕ C 75 της 15ης Μαρτίου 1996, σ. 2

<sup>3</sup> ΕΕ L 351 της 31ης Δεκεμβρίου 1994, σελ. 2

<sup>4</sup> ΕΕ C 53 της 22ας Φεβρουαρίου 1997, σ. 3

<sup>5</sup> Υπόθεση C 26/89, ΕΕ C 66 της 14ης Μαρτίου 1991, σ. 10

240.000 cgrt και περιελάμβαναν τρία μεγάλα ναυπηγεία (Puerto Real, Sevilla και Sestao) συνολικής ικανότητας 195.000 cgrt και τρία ναυπηγεία μεσαίου μεγάλους (Juliana και Barreras, συν το Astander) συνολικής ικανότητας 45.000 cgrt. Το υπόλοιπο της συνολικής ναυπηγικής ικανότητας της Ισπανίας που ανέρχεται σε 400.000 cgrt προερχόταν από ναυπηγεία του ιδιωτικού τομέα (21 ναυπηγεία), συνολικής ναυπηγικής ικανότητας 160.000 cgrt.

- 2.2 Στις 31 Δεκεμβρίου 1994, τα κρατικά ναυπηγεία και οι δραστηριότητές τους είχαν ως εξής:

AESA Puerto Real	Ναυπήγηση νέων πλοίων
AESA Cádiz	Επισκευές και μετατροπές
AESA Sevilla	Ναυπήγηση νέων πλοίων
AESA Sestao	Ναυπήγηση νέων πλοίων
Astander	Επισκευές και μετατροπές
Juliana	Ναυπήγηση νέων πλοίων
Astano	Υπεράκτιες εργασίες & επισκευές
Barreras	Ναυπήγηση νέων πλοίων

Το Astano, με κατασκευαστική ικανότητα 135.000 cgrt, υποχρεούται να σταματήσει τη ναυπήγηση νέων πλοίων μέχρι το Μάρτιο του 1997, πράγμα που τέθηκε ως όρος το 1991 για την έγκριση της χορήγησης ενίσχυσης αντιστάθμισης ζημιών.

- 2.3 Λίγο πριν από την ένταξη της Ισπανίας στην Κοινότητα άρχισαν να καταβάλλονται ορισμένες προσπάθειες για την αναδιάρθρωση της ισπανικής ναυπηγικής βιομηχανίας. Από το 1984 σημειώθηκε μείωση της ναυπηγικής ικανότητας από 1 εκατομμύριο cgrt σε 400.000 cgrt, όπως αναφέρθηκε στην παράγραφο 2.1 ανωτέρω. Κατά το ίδιο διάστημα, υπήρξε μείωση του εργατικού δυναμικού από 40.000 σε 14.750 άτομα (στις 31 Δεκεμβρίου 1993).

- 2.4 Προκειμένου να διευκολυνθεί η διαδικασία αναδιάρθρωσης, στο πλαίσιο της έκτης και της έβδομης οδηγίας για τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες, η Ισπανία είχε απαλλαγεί μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1992 από τους γενικούς κανόνες που θεσπίζουν οι οδηγίες όσον αφορά τις ενισχύσεις λειτουργίας, με την προϋπόθεση συνέχισης της προσπάθειας αναδιάρθρωσης και προοδευτικής μείωσης του επιπέδου των ενισχύσεων. Πέραν των εν λόγω ενισχύσεων, το 1991 η Επιτροπή ενέκρινε (υπόθεση C 26/89) ενίσχυση αντιστάθμισης ζημιών προς τα κρατικά ναυπηγεία για τα έτη 1987 έως 1992 συνολικού ύψους 126,779 δισ. ΡΤΑ.

- 2.5 Παρά τα ποικίλα μέτρα τα οποία ελήφθησαν, τα κρατικά ναυπηγεία εξακολούθησαν να αντιμετωπίζουν σοβαρά χρηματοοικονομικά προβλήματα λόγω διαφόρων παραγόντων, όπως λ.χ. η επικρατούσα δυσχερής κατάσταση της αγοράς (που χαρακτηρίζεται από υψηλό επίπεδο υποδραστηριότητας των ναυπηγείων), καθώς και καθυστερήσεις ως προς τη λήψη των δόσεων της ενίσχυσης λόγω δημοσιονομικών εμποδίων.

Ως εκ τούτου, τα κρατικά ναυπηγεία εξακολούθησαν να υφίστανται σημαντικές ζημιές, όπως φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα

	1990	1991	1992	1993	1994
Κύκλος εργασιών	91.478	98.283	106.137	95.593	85.983
Καθαρή ζημία μετά το φόρο	9.179	6.654	15.843	32.525	27.221

- 2.6 Κατά το διάστημα αυτό, οι ζημίες μετά την επιβολή φόρου ήταν χαμηλότερες κατά 28% περίπου από τις ζημίες πριν από την επιβολή φόρου, δεδομένου ότι το ΙΝΙ μπόρεσε να εκμεταλλευτεί τις ζημίες της DCN προκειμένου να αντισταθμίσει τα κέρδη σε άλλο τμήμα του ομίλου, και έτσι η DCN επωφελήθηκε από τις προκύπτουσες εκπτώσεις φόρου. (Τα αριθμητικά στοιχεία του κύκλου εργασιών περιλαμβάνουν ενισχύσεις που ελήφθησαν υπό μορφή ενίσχυσης λειτουργίας που συνδέεται με τη σύμβαση και ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, αλλά όχι υπό μορφή ενίσχυσης αντιστάθμισης ζημιών.).
- 2.7 Οι λειτουργικές ζημίες κατά το 1995 και 1996 ήταν της τάξης των 40 δισ. ΡΤΑ και 37 δισ. ΡΤΑ αντίστοιχα.
- 2.8 Βάσει των προαναφερθέντων, στη διάρκεια του 1995, καταρτίστηκε ένα ακόμη σχέδιο αναδιάρθρωσης για τα κρατικά ναυπηγεία. Μέρη του εν λόγω σχεδίου, ιδίως όσον αφορά τις μειώσεις του εργατικού δυναμικού, έχουν ήδη αρχίσει να εφαρμόζονται από την 1η Ιανουαρίου 1996. Άλλα στοιχεία του αρχικού σχεδίου έχουν ενισχυθεί μέσω πρόσθετων μέτρων.
- 2.9 Στόχος του σχεδίου αναδιάρθρωσης είναι η εκ νέου επίτευξη αποτελεσμάτων χωρίς κέρδη ή ζημίες μέχρι το 1998, τόσο στο επίπεδο των επιμέρους ναυπηγείων όσο και στο επίπεδο της DCN συνολικά. Τα βασικά στοιχεία του σχεδίου συνοψίζονται ως ακολούθως:
- αναδιάρθρωση της δομής της εταιρείας ούτως ώστε κάθε ναυπηγείο να αντιμετωπίζεται ως χωριστό νομικό πρόσωπο
  - μείωση των δαπανών για προμήθειες υλικών κατά 8%
  - μείωση του εργατικού δυναμικού από 10.017 άτομα στα τέλη του 1994 (σε σύγκριση με άνω των 25.000 το 1984) σε 6.100 ως τα τέλη του 1998 (εκ των οποίων 3.789 θα ασχοληθούν με τη ναυπήγηση νέων πλοίων)
  - καθήλωση των μισθών κατά το 1997 και 1998
  - μεγαλύτερη ευελιξία εργασιακών πρακτικών και αυξημένη κινητικότητα των εργαζομένων μεταξύ των ναυπηγείων
  - βέλτιστη χρήση της διαθέσιμης ναυπηγικής ικανότητας βάσει των τρεχουσών παραγγελιών και συμβάσεων που έχουν υπογραφεί ή βρίσκονται υπό διαπραγμάτευση
  - επενδύσεις σε βελτιωμένη τεχνολογία
  - καιρί 35% αύξηση της παραγωγικότητας στη ναυπήγηση νέων πλοίων (επί του παρόντος περίπου 36 cgt ανά ανθρωπόετος σε σύγκριση με 16 cgt ανά ανθρωπόετος το 1988)
  - μείωση των χρηματοοικονομικών επιβαρύνσεων στο 4% του κύκλου εργασιών.

### 3. Προτεινόμενη χρηματοοικονομική ενίσχυση

- 3.1 Προτείνεται τα περαιτέρω μέτρα αναδιάρθρωσης να ενδυναμωθούν μέσω κρατικής χρηματοοικονομικής ενίσχυσης συνολικού ύψους 179,104 δισ. ΡΤΑ, η οποία θα κατανεμηθεί ως εξής:

	δισ. ΡΤΑ
(i) Ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα	80
(ii) Επενδυτικές ενισχύσεις	10
(iii) Αντιστάθμιση ζημιών από το παρελθόν	89,104

#### Ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα

- 3.2 Οι ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα κατανέμονται ως εξής:

	δισ. ΡΤΑ
Δαπάνες μείωσης του εργατικού δυναμικού πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1995	5,229
Δαπάνες μελλοντικών μειώσεων του εργατικού δυναμικού	65,777
Απρόβλεπτες δαπάνες	8,994

- 3.3 Το μεγαλύτερο μέρος της μείωσης του εργατικού δυναμικού έχει ήδη πραγματοποιηθεί και σήμερα οι εργαζόμενοι ανέρχονται σε 7.000 περίπου. Μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1996, είχε ήδη καταβληθεί ενίσχυση ύψους 66,816 δισ. ΡΤΑ, ενώ το υπόλοιπο ποσό ύψους 13,184 δισ. ΡΤΑ προβλέπεται να καταβληθεί εντός του 1997.

- 3.4 Η αναλυτική κατάσταση των μειώσεων του εργατικού δυναμικού ανά ναυπηγείο θα έχει ως εξής:

<u>Ναυπηγείο</u>	<u>Εργατικό δυναμικό στα τέλη του 1994</u>	<u>Εργατικό δυναμικό στα τέλη του 1998</u>	<u>Μείωση</u>
Puerto Real	2031	1390	641
Sestao	2458	1230	1228
Sevilla	679	364	315
Juliana	720	450	270
Barreras	454	355	99
Astano	1971	1180	791
Cádiz	615	390	225
Astander	433	292	141
Εταιρ. υπηρεσίες κλπ.	656	449	207
Σύνολο	10017	6100	3917

#### Επενδυτικές ενισχύσεις

- 3.5 Οι επενδυτικές ενισχύσεις συνολικού ύψους 10 δισ. ΡΤΑ πρέπει να καταβληθούν μέχρι το τέλος του έτους και αφορούν σειρά επενδύσεων σε όλα τα ναυπηγεία που καλύπτουν μεταξύ άλλων ολοκληρωμένα μηχανολογικά συστήματα, βελτιωμένες παραγωγικές διαδικασίες και ροές προϊόντων (συμπεριλαμβανομένου σχεδιασμού και αυτοματοποίησης της παραγωγής με χρήση H/Y· CAD/CAM), ίδρυση κέντρου έρευνας και



ανάπτυξης, περιβαλλοντικά μέτρα, κτλ. Η αναλυτική κατανομή έχει ως εξής:

	εκατομμύρια PTA
Τεχνικές πληροφορίες	476
Τροποποιήσεις των εγκαταστάσεων που συνδέονται με βελτιωμένες ροές προϊόντων	2511
Βελτίωση των εγκαταστάσεων και των ροών του συνεργείου	1327
Προσαρμογές για νέα προϊόντα	900
Βελτιώσεις στις ράμπες καθελύσεως και τις δεξαμενές των πλοίων	1034
Εφαρμογή νέων τεχνολογιών	660
Εξοπλισμός συγκολλήσεων	120
Βελτιωμένη περιβαλλοντική μέριμνα	1080
Βελτιώσεις των βοηθητικών υπηρεσιών	116
Βελτίωση υπηρεσιών παρεχόμενων στις εγκαταστάσεις	516
Προσαρμογή των χώρων αποθήκευσης	77
Συντήρηση και αντικατάσταση	277
Βελτιώσεις στο σύστημα ασφάλειας	237
Έλεγχος ποιότητας	26
Βελτιώσεις των συστημάτων πληροφοριών	36
Βελτιώσεις των συνεργείων και των μηχανών επισκευών	170
Βελτιώσεις του συνεργείου κινητήρων	227
Εργαλειομηχανές για κινητήρες	85
Διάφορα	125
Σύνολο	10000

3.6 Η αναλυτική κατανομή των επενδύσεων αυτών ανά ναυπηγείο έχει ως ακολούθως:

Ναυπηγείο	δισ. PTA
Puerto Real	1,75
Sestao	3,3
Sevilla	0,35
Juliana	0,35
Barreras	0,3
Astano	1,85
Cádiz	0,35
Astander	0,25
Εταιρικές υπηρεσίες κλπ.	<u>1,5</u>
Σύνολο	10,0

### Αντιστάθμιση ζημιών

3.7 Η ενίσχυση αντιστάθμισης ζημιών ύψους 89,104 δισ. PTA αποτελείται από 64,196 δισ. PTA που καλύπτουν το μη καταβεβλημένο στις 31 Δεκεμβρίου 1994 υπόλοιπο ενίσχυσης αντιστάθμισης ζημιών ύψους 126,779 δισ. PTA, η οποία εγκρίθηκε το 1991 για τα έτη 1987 έως 1992, αλλά η καταβολή της καθυστέρησε λόγω δημοσιονομικών εμποδίων, συν 24,908 δισ. PTA που καλύπτουν τους δεδουλευμένους τόκους λόγω των καθυστερήσεων

καταβολής. Αυτό το τμήμα του προγράμματος των ενισχύσεων εγκρίθηκε από την Επιτροπή το Δεκέμβριο του 1995. Η αναλυτική κατανομή των εκκρεμών αυτών πληρωμών ανά ναυπηγείο έπρεπε να έχει ως εξής:

δισ. PTA

	AESA	Barreras	Astano	Juliana	Astander	Σύν/ο
1995	24,706	0,381	5,924	2,045	0,59	33,646
1996	30,194	0,104	1,579	1,580	0,468	33,925
1997	12,244	0,210	3,025	0,719	0,461	16,659
1998	3,476	0	1,180	0,153	0,075	4,884
Σύν/ο	70,610	0,695	11,708	4,497	1,594	89,104

3.8 Σύμφωνα με τις ισπανικές αρχές, μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1996 είχαν καταβληθεί μόνο 39,376 δισ. PTA. Εφέτος προγραμματίζεται η καταβολή 47,047 δισ. PTA, ενώ το εναπομένον υπόλοιπο (2,681 δισ. PTA) θα καταβληθεί το 1998.

#### Άλλα μέτρα

3.9 Εκτός των προαναφερθέντων μέτρων, οι ισπανικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι επειδή οι προβλεπόμενες ζημιές για το 1997 θα είναι υψηλότερες από εκείνες που είχαν υπολογιστεί βάσει του σχεδίου, θα απαιτηθεί πρόσθετη εισφορά κεφαλαίου ύψους 15 δισ. PTA. Επιπλέον, τα ναυπηγεία θα λάβουν κέρδη από τις εκπτώσεις φόρου που σήμερα υπολογίζονται σε 58 δισ. PTA για το διάστημα μέχρι τα τέλη του 1998 (περισσότερα από τα 48 δισ. PTA που προβλέπονται βάσει της διαδικασίας του άρθρου 93, παράγραφος 2).

(Όπως σημειώθηκε στην παράγραφο 2.6, ανωτέρω, κατά το παρελθόν, ζημιές της DCN μετά τη φορολόγηση μειώθηκαν μέσω της κρατικής μετόχου INI, σύμφωνα με την πάγια ισπανική πρακτική όσον αφορά τις ελεγχόμενες εταιρείες, δηλ. με συμψηφισμό των ζημιών πριν από τη φορολόγηση με κέρδη από άλλο τμήμα του ομίλου. Η DCN έλαβε μερίδιο των εκπτώσεων φόρου οι οποίες προέκυψαν. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης της DCN θεωρεί ότι ανάλογες εκπτώσεις θα εξακολουθήσουν να ισχύουν και στο μέλλον παρά το γεγονός ότι από την 1η Αυγούστου 1995 η DCN ανήκει στη ζημιόγONO κρατική ελέγχουσα εταιρεία AIE).

3.10 Πέραν των προαναφερθέντων μέτρων, φαίνεται ότι κατά το διάστημα 1988 έως 1994 τα ναυπηγεία έλαβαν πρόσθετες πληρωμές συνολικού ύψους 62,068 δισ. PTA, για την κάλυψη των τόκων από δάνεια τα οποία έλαβαν για να καλύψουν καθυστερήσεις στην καταβολή των προεγκριθεισών ενισχύσεων. Το εν λόγω ποσό συνίσταται σε 24,325 δισ. PTA που σχετίζονται με μη καταβληθείσες ενισχύσεις που συνδέονται με τη σύμβαση και ενισχύσεις αναδιάρθρωσης 37,703 δισ. PTA για την κάλυψη μη καταβληθεισών ενισχύσεων αντιστάθμισης ζημιών. Το 1991 και το 1993, τα ναυπηγεία έλαβαν επίσης έκτακτες πληρωμές από το INI συνολικού ύψους 7,375 δισ. PTA προκειμένου να καλύψουν τις δαπάνες των μειώσεων του εργατικού δυναμικού κατά τα έτη αυτά [που ανέρχονταν σε 3,980 δισ. PTA(300 εργαζόμενοι)]· και τις δαπάνες εγγυήσεων αποζημίωσης από το ατύχημα του Amoco Cádiz το 1978, συνολικού ύψους 3,375 δισ. PTA.

#### 4. Μειώσεις της ναυπηγικής ικανότητας

4.1 Στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης, προτείνεται η επίτευξη της μείωσης της κατασκευαστικής ικανότητας των κρατικών ναυπηγείων κατά 30.000 cgrt με άμεση ισχύ μέσω:

- της διακοπής των εργασιών ναυπήγησης νέων πλοίων στο Astander (το τελευταίο σκάφος ολοκληρώθηκε το 1990), ενώ το ναυπηγείο θα εστιαστεί αποκλειστικά στις μετατροπές και τις επισκευές.
- της διακοπής της λειτουργίας δεξαμενής (146,6 μ. επί 21,8 μ.) στο Sestao
- της μη χρησιμοποίησης δεξαμενής (148,7 μ. X 22,5μ.) στη Σεβίλλη
- της διακοπής λειτουργίας ράμπας καθελκύσεως (60 μ. X 15 μ.) στη Σεβίλλη
- της διακοπής της λειτουργίας ράμπας καθελκύσεως (67 μ. X 14 μ.) στο Barreras.

4.2 Αποτέλεσμα των προαναφερθέντων θα είναι η μείωση της συνολικής ικανότητας των κρατικών ναυπηγείων από 240.000 cgrt σε 210.000 cgrt, η οποία θα κατανεμηθεί ανά ναυπηγείο ως εξής:

		cgrt	
	<u>Τρέχουσα</u>	<u>Προτεινόμενη</u>	<u>Μείωση</u>
Puerto Real	80.000	75.000	5.000
Sestao	85.000	75.000	10.000
Sevilla	30.000	23.000	7.000
Barreras	18.500	18.500	0
Juliana	18.500	18.500	0
Astander	<u>8.000</u>	<u>0</u>	<u>8.000</u>
	240.000	210.000*	30.000

(\* αυτό το συνολικό επίπεδο ναυπηγικής ικανότητας θα τηρηθεί, μολονότι ενδέχεται να σημειωθούν διαφορές στα επιμέρους ναυπηγεία στο πλαίσιο του συνολικού επιπέδου).

4.3 Οι ισπανικές αρχές ανέλαβαν επίσης τη δέσμευση ότι το ναυπηγείο Astano (κατασκευαστικής ικανότητας 135.000 cgrt), το οποίο σύμφωνα με την έγκριση της ενίσχυσης του 1991 που αναφέρθηκε στην παράγραφο 2.2 ανωτέρω θα μπορούσε να επαναλειτουργήσει για τη ναυπήγηση νέων πλοίων από τα τέλη Μαρτίου 1997, θα παραμείνει κλειστό για συναφείς δραστηριότητες.

4.4 Επιπλέον, θα πραγματοποιηθεί μείωση της κατασκευαστικής ικανότητας κατά 17.500 cgrt στα ναυπηγεία του ιδιωτικού τομέα με διακοπή της λειτουργίας ή/και μεταβολές των δραστηριοτήτων τους.

4.5 Η συνεισφορά του ιδιωτικού τομέα θα έχει ως εξής:

<u>Ναυπηγείο</u>	<u>Μείωση της ναυπ. ικανότητας(cgrt)</u>	<u>Έτος διακοπής της λειτουργίας (ναυπηγικές εργασίες)</u>	<u>Νέες δραστηριότητες (αν υπάρχουν)</u>
Atlántico	10.000	1990	Γενική διακοπή της λειτουργίας (αποξήλωση των εγκαταστάσεων)
Ardeag	2.000	1993	Γενική διακοπή της λειτουργίας (αποξήλωση των εγκαταστάσεων)
Lazuriaga	2.500 <sup>6</sup>	1995	Αλλαγή ιδιοκτήτη· σήμερα κυρίως μετατροπές/επισκευές, συν ναυπήγηση μικρών σκαφών
Mallorca	3.000	1995	Επισκευές

## 5. Η θέση της Επιτροπής

5.1 Η ανάγκη περαιτέρω αναδιάρθρωσης των κρατικών ναυπηγείων της Ισπανίας προαναγγέλθηκε στη συμφωνία του ΟΟΣΑ.

5.2 Ο κανονισμός του Συμβουλίου 3094/95 προτίθεται να θέσει σε ισχύ τις διατάξεις της συμφωνίας όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις. Ωστόσο, λόγω της μη θέσης σε ισχύ της συμφωνίας του ΟΟΣΑ, ο κανονισμός του Συμβουλίου 1904/96 αναφέρει ότι οι διατάξεις της έβδομης οδηγίας για τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες (90/684/ΕΟΚ, όπως τελευταία τροποποιήθηκε από την οδηγία 94/83/ΕΚ) θα εξακολουθήσουν να ισχύουν έως ότου τεθεί σε ισχύ η συμφωνία και μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1997 το αργότερο.

5.3 Συνεπάγεται ότι, κατά την εκτίμηση της παρούσας υπόθεσης, η Επιτροπή, ενώ θα λάβει υπόψη το ιστορικό των διατάξεων της συμφωνίας του ΟΟΣΑ, θα πρέπει να έχει ως σημείο εκκίνησης τις διατάξεις της οδηγίας. Κατά την προσέγγισή της, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει ιδιαίτερα

- αν και σε ποιό βαθμό τα ληφθέντα κρατικά χρηματοοικονομικά μέτρα συνιστούν κρατικές ενισχύσεις και σε περίπτωση που αποφανθεί θετικά αν συμβιβάζονται με την οδηγία για τις ναυπηγικές εργασίες

- αν ο χαρακτήρας και η έκταση των μειώσεων της ναυπηγικής ικανότητας αποτελούν επαρκές αντίβαρο έναντι των ενισχύσεων προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού εν γένει και να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις της οδηγίας (όσον αφορά επίσης το ιστορικό της παρέκκλισης του ΟΟΣΑ) συγκεκριμένα και

<sup>6</sup> Μειώθηκε από 5.000 cgrt

- αν τα μέτρα που προβλέπονται στο σχέδιο θα καταστήσουν εκ νέου βιώσιμα τα ναυπηγεία (θα εξαλείψουν την ανάγκη περαιτέρω ενισχύσεων στο μέλλον).

### Βιωσιμότητα

- 5.4 Σύμφωνα με τις ισπανικές αρχές, σε περίπτωση που εφαρμοστούν πλήρως όλα τα μέτρα που περιέχει το σχέδιο, τα ναυπηγεία θα καταστούν πολύ γρήγορα βιώσιμα, μέχρι τα τέλη του 1998. Εν πάση περιπτώσει, αν ένα μεμονωμένο ναυπηγείο δεν καταστεί βιώσιμο μέχρι την ημερομηνία αυτή, το (τα) υπό εξέταση ναυπηγείο(α) δεν θα λάβει περαιτέρω ενίσχυση εκτός της ενίσχυσης για το κλείσιμο των εγκαταστάσεων και της ενίσχυσης που συνδέεται με μελλοντικές συμβάσεις σύμφωνα με τις τότε ισχύουσες διατάξεις στον κλάδο των ναυπηγικών εργασιών. Η Επιτροπή, κατά το παρόν στάδιο, θεωρεί ότι ο όρος αυτός αποτελεί επαρκή έλεγχο της βιωσιμότητας και θα διασφαλίσει την επίτευξή της ως προϋπόθεση για την έγκριση των ενισχύσεων. Η εν λόγω έγκριση θα δοθεί μετά από στενή παρακολούθηση εκ μέρους της Επιτροπής, και, εφόσον κριθεί αναγκαίο, θα ζητηθεί η συνδρομή ανεξάρτητων εμπειρογνομώνων, προκειμένου να διασφαλιστεί η επίτευξη του απαιτούμενου επιπέδου βιωσιμότητας (δηλ. η εξισορρόπηση κερδών και ζημιών).

### Μειώσεις της ναυπηγικής ικανότητας

- 5.5 Όσον αφορά τις μειώσεις της ναυπηγικής ικανότητας, σύμφωνα με τις ισπανικές αρχές, κατά το προηγούμενο έτος τα κρατικά ναυπηγεία χρησιμοποιούσαν σχεδόν πλήρως τη ναυπηγική τους ικανότητα και η παραγωγή τους έφθανε σε 230.000 τόνους περίπου. Οι προτεινόμενες μειώσεις δύνανται, συνεπώς, να θεωρηθούν γνήσια μείωση της πραγματικής ναυπηγικής ικανότητας.
- 5.6 Οι ισπανικές αρχές ανέλαβαν επίσης τη δέσμευση ότι η παραγωγή των ναυπηγείων δεν θα υπερβαίνει τη μειωμένη ναυπηγική ικανότητα των 210.000 cgrt. Η Επιτροπή, με τη συνδρομή ανεξάρτητων εμπειρογνομώνων, θα αναλάβει τη στενή παρακολούθηση των πραγματικών επιπέδων παραγωγής προκειμένου να διασφαλίσει ότι δεν παρατηρείται υπέρβαση του επιπέδου αυτού. Σύμφωνα με τις αρχές του άρθρου 7, παράγραφος 1 της οδηγίας, αυτό θα ισχύσει για περίοδο 10 ετών που ξεκινά από την ημερομηνία τελικής έγκρισης των μέτρων ενίσχυσης εκ μέρους της Επιτροπής.
- 5.7 Η Επιτροπή υπογραμμίζει επίσης ότι οι ισπανικές αρχές ανέλαβαν τη δέσμευση ότι η διαθέσιμη κατασκευαστική ικανότητα 135.000 cgrt του ναυπηγείου Astano δεν θα χρησιμοποιηθεί εκ νέου για ναυπηγικές εργασίες. Αυτή η δέσμευση θα συμβάλει σημαντικά στη μείωση της ναυπηγικής ικανότητας δεδομένου ότι διαφορετικά, παρά τις προτεινόμενες μειώσεις, η συνολική ναυπηγική ικανότητα της DCN θα παρουσίαζε σημαντική αύξηση.
- 5.8 Παραμένει ωστόσο ένα ερώτημα σχετικά με τις δραστηριότητες του Astano όσον αφορά πλωτές εγκαταστάσεις παραγωγής, αποθήρευσης και εκφόρτωσης (FPSO), που περιλαμβάνουν ναυπηγικές εργασίες και μετατροπές.
- 5.9 Οι ισπανικές αρχές θεωρούν ότι τα FPSO δεν είναι σκάφη που εμπίπτουν στον ορισμό των ναυπηγικών εργασιών στο πλαίσιο της οδηγίας. Υποστηρίζουν ότι τα σκάφη αυτού του είδους έχουν ισχύ και ικανότητα πλοήγησης που τους επιτρέπει απλώς να διατηρούν τη θέση τους και να μετακινούνται εντός της ζώνης παραγωγής, ενώ χρειάζονται ρυμουλκά

προκειμένου να κινηθούν σε μεγαλύτερες αποστάσεις. Ωστόσο, στο στάδιο αυτό, η Επιτροπή διατηρεί τις επιφυλάξεις της και θεωρεί ότι τα FPSO είναι ποντοπόρα σκάφη μεταλλικού κύτους που εμπίπτουν στην οδηγία, εκτός αν το ολοκληρωμένο σκάφος δεν είναι σε θέση να προβεί σε κατευθυνόμενη κίνηση παρά μόνο με εξωτερική συμβολή ή με χρήση μέσων όπως τα βαρούλκα και οι άγκυρες.

- 5.10 Η Επιτροπή, συνεπώς, κατά το παρόν στάδιο, προτίθεται να προσφύγει σε ανεξάρτητους τεχνικούς εμπειρογνώμονες, ούτως ώστε το θέμα των FPSO να εξεταστεί περαιτέρω στο πλαίσιο των συζητήσεων του φθινοπώρου σχετικά με τη μελλοντική πολιτική των ενισχύσεων στον κλάδο των ναυπηγικών εργασιών.

#### Κρατική χρηματοοικονομική συνδρομή

- 5.11 Όπως σημειώθηκε στην παράγραφο 3.1 ανωτέρω, τα κοινοποιηθέντα μέτρα ενίσχυσης, εκτός της ενίσχυσης αντιστάθμισης ζημιών ύψους 89,104 δις. PTA που ήδη εγκρίθηκε από την Επιτροπή στο πλαίσιο του άρθρου 5A της οδηγίας, περιλάμβαναν ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα ύψους 80 δις. PTA και επενδυτικές ενισχύσεις ύψους 10 δις. PTA.
- 5.12 Όσον αφορά τις ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα, το άρθρο 7 της οδηγίας αναφέρει, μεταξύ άλλων, ότι οι ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα για την κάλυψη των συνήθων δαπανών που προκύπτουν από τη μερική ή ολική διακοπή της λειτουργίας ναυπηγείων που ασχολούνται με ναυπηγικές εργασίες ή επισκευές σκαφών, δύναται να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά υπό την προϋπόθεση ότι οι μειώσεις της ναυπηγικής ικανότητας που απορρέουν από τέτοιες ενισχύσεις έχουν γνήσιο και αμετάκλητο χαρακτήρα. Στο στάδιο αυτό, φαίνεται ότι ο εν λόγω όρος πληρούται στην παρούσα υπόθεση. Ομοίως, η μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση κοινωνικού χαρακτήρα ύψους 3,980 δις. PTA που καταβλήθηκε το 1991 και το 1993 θα μπορούσε κατά το παρόν στάδιο να θεωρηθεί ότι εμπίπτει στο πλαίσιο της συνολικής αναδιάρθρωσης των ναυπηγείων και ότι, ως εκ τούτου, συμβιβάζεται με το άρθρο 7 της οδηγίας.
- 5.13 Όσον αφορά τις επενδυτικές ενισχύσεις ύψους 10 δις. PTA, σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας, δεν είναι δυνατό να χορηγηθούν επενδυτικές ενισχύσεις για ναυπηγικές εργασίες εκτός εάν συνδέονται με ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης το οποίο δεν συνεπάγεται αύξηση της κατασκευαστικής ικανότητας του ναυπηγείου ή εκτός αν συνδέονται άμεσα με αντίστοιχη αμετάκλητη μείωση της ικανότητας άλλων ναυπηγείων στο ίδιο κράτος μέλος κατά το ίδιο χρονικό διάστημα. Τέτοιου είδους ενισχύσεις δεν μπορούν να χορηγηθούν σε ναυπηγεία που επισκευάζουν πλοία εκτός αν συνδέονται με σχέδιο αναδιάρθρωσης το οποίο οδηγεί σε μείωση της συνολικής ικανότητας επισκευής πλοίων στο υπό εξέταση κράτος μέλος.
- 5.14 Δεδομένου ότι δεν προτείνεται αύξηση της κατασκευαστικής ικανότητας των υπό εξέταση ναυπηγείων και υπάρχει μείωση της ικανότητας επισκευής πλοίων (βάσει των μειώσεων του εργατικού δυναμικού), φαίνεται ότι στο παρόν στάδιο τηρούνται οι όροι του άρθρου 6.
- 5.15 Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συνάγει ότι όλες οι εξεταζόμενες κοινοποιηθείσες ενισχύσεις σύμφωνα με την παρέκκλιση του ΟΟΣΑ μπορούν να εγκριθούν δεδομένου ότι συμβιβάζονται με την οδηγία, όπως και οι παλαιότερες ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα.

- 5.16 Παραμένουν, ωστόσο, τα ποικίλα άλλα μέτρα που συνδέονται με την αναδιάρθρωση.
- 5.17 Όσον αφορά τις πρόσθετες πληρωμές συνολικού ύψους 62,028 δισ. ΡΤΑ για την κάλυψη των τόκων υπερημερίας μη καταβληθέντων ενισχύσεων κατά την περίοδο 1988-1994, σύμφωνα με τα στοιχεία που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, το εν λόγω ποσό περιλαμβάνει 24,325 δισ. ΡΤΑ για την κάλυψη οφειλόμενων τόκων για μη καταβληθείσες προεγκριθείσες ενισχύσεις (ενισχύσεις παραγωγής που συνδέεται με τη σύμβαση και ενισχύσεις αναδιάρθρωσης), καθώς και 37,702 δισ. ΡΤΑ για την κάλυψη τόκων για μη καταβληθείσες προεγκριθείσες ενισχύσεις αντιστάθμισης ζημιών.
- 5.18 Οι ισπανικές αρχές υποστηρίζουν ότι οι πληρωμές συνιστούν μέτρο γενικού χαρακτήρα που είναι δυνατόν να εφαρμοστεί σε οποιαδήποτε επιχείρηση βρίσκεται σε ανάλογες συνθήκες και ότι το κράτος, μέσω του ΙΝΙ, το οποίο ήταν τότε μέτοχος της DCN, είχε τη νομική υποχρέωση να πραγματοποιήσει αυτού του είδους τις πληρωμές. Ωστόσο, η Επιτροπή διατηρεί τις επιφυλάξεις της για την ύπαρξη σχετικής υποχρέωσης. Η απόφαση για την πραγματοποίηση των πληρωμών φαίνεται ότι υπήρξε μονομερής ενέργεια που εμπεριέχει διάκριση.
- 5.19 Μολονότι η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι οι πληρωμές δεν παρείχαν ενδεχομένως κανένα οικονομικό όφελος στα ναυπηγεία, δεδομένου ότι τα επιπλέον χρήματα προοριζόνταν μόνο για να καλύψουν τις χρηματοοικονομικές επιβαρύνσεις της DCN για τη λήψη δανείων που θα κάλυπταν το έλλειμμα των ενισχύσεων λόγω της καθυστερημένης καταβολής τους, στο παρόν στάδιο πρέπει να συναχθεί ότι οι καταβολές των τόκων αντιπροσωπεύουν νέα ενίσχυση. Αυτό είναι σύμφωνο με την προσέγγιση που ακολουθήθηκε σε σχέση με την ενίσχυση αντιστάθμισης ζημιών ύψους 89,104 δισ. ΡΤΑ που προβλέπεται στην παρέκκλιση του ΟΟΣΑ και εγκρίθηκε στο πλαίσιο του άρθρου 5Α της οδηγίας, η οποία επίσης περιλαμβάνει καταβολές τόκων.
- 5.20 Η οδηγία δεν παρέχει νομική βάση για την έγκριση ανάλογων ενισχύσεων, οι οποίες αντιπροσωπεύουν πρόσθετη ενίσχυση λειτουργίας καθ' υπέρβαση του ανωτάτου ορίου ενίσχυσης.
- 5.21 Όσον αφορά τις εκπτώσεις φόρου ύψους 58 δισ. ΡΤΑ, φαίνεται ότι, κατά το παρελθόν, οι ζημίες μετά τη φορολόγηση μειώθηκαν μέσω του ΙΝΙ, σύμφωνα με την πάγια ισπανική πρακτική όσον αφορά τις ελέγχουσες εταιρείες, για συμψηφισμό των ζημιών πριν από τη φορολόγηση με τα κέρδη σε άλλο τμήμα του ομίλου. Οι χρηματοοικονομικοί υπολογισμοί στο πλαίσιο του σχεδίου λαμβάνουν ως δεδομένο ότι ανάλογες εκπτώσεις φόρου θα εξακολουθήσουν να ισχύουν μέχρι τα τέλη του 1998.
- 5.22 Οι ισπανικές αρχές θέσπισαν ένα γενικό νόμο ο οποίος εφαρμόζεται σε όλες τις εταιρείες που βρίσκονται σε ανάλογη θέση και τους επιτρέπει να λαμβάνουν από το κράτος ποσά αντίστοιχα με εκείνα τα οποία θα δικαιούνταν στο πλαίσιο ενός συστήματος αναδιάταξης φόρων. Προτείνεται ανάλογες ρυθμίσεις να ισχύουν μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1999. Σύμφωνα με τις ισπανικές αρχές, ένα τέτοιο γενικό μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση. Ωστόσο, ελλείψει αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με το ποιοί εκτός των ναυπηγείων θα ήταν οι δυνητικοί δικαιούχοι, η Επιτροπή στο παρόν στάδιο θεωρεί ότι το μέτρο αυτό είναι ειδικό μέτρο υπέρ της DCN το οποίο συνιστά κρατική ενίσχυση που δεν συμβιβάζεται με την οδηγία για τις ναυπηγικές εργασίες.

- 5.23 Η προτεινόμενη εισφορά κεφαλαίου ύψους 15 δισ. ΡΤΑ κατά το 1997 για την κάλυψη ζημιών μεγαλύτερων από τις αναμενόμενες θεωρείται επίσης, κατά το παρόν στάδιο, ότι αποτελεί κρατική ενίσχυση που δεν συμβιβάζεται με την οδηγία.
- 5.24 Τέλος, όσον αφορά την έκτακτη καταβολή 3,375 δισ. ΡΤΑ εκ μέρους του INI για την κάλυψη υποχρεώσεων που απορρέουν από το ατύχημα του Amoco Cádiz, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι αυτές χρονολογούνται στο 1978, πριν από την ένταξη της Ισπανίας στην Κοινότητα, και, ως εκ τούτου, στο παρόν στάδιο, κρίνει ότι δεν πρέπει να θεωρηθούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια της Συνθήκης.
- 5.25 Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι από τις διάφορες υπό εξέταση ενισχύσεις, συνολικού ύψους 318,112 δισ. ΡΤΑ, 183,084 δισ. ΡΤΑ έχουν ήδη εγκριθεί ή θα μπορούσαν να εγκριθούν στο πλαίσιο της οδηγίας για τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες, ενώ παραμένει υπόλοιπο 135,028 δισ. ΡΤΑ που απαιτεί παρέκκλιση, η οποία θα κατανεμηθεί ως εξής:

	δισ. ΡΤΑ
Καταβολές τόκων 1988-94	62,028
Εκπτώσεις φόρων 1995-1999	58,00
Εισφορά κεφαλαίου 1997	<u>15,00</u>
	135,028





ISSN 0254-1483

COM(97) 132 τελικό

# ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07

---

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-97-119-GR-C

ISBN 92-78-17480-7

---

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Λουξεμβούργο