



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 19.03.1997
COM(97) 132 def.

97/0113 (ACC)

Voorstel voor een

VERORDENING (EG) VAN DE RAAD

**betreffende de steunverlening aan bepaalde
scheepswerven die worden geherstructureerd en tot wijziging van Verordening
nr. 3094/95 van de Raad**

(door de Commissie ingediend)

**VOORSTEL VOOR EEN VERORDENING VAN DE RAAD TOT WIJZIGING
VAN VERORDENING (EG) NR. 3094/95 BETREFFENDE DE
STEUNVERLENING AAN DE SCHEEPSBOUW**

TOELICHTING

Inleiding

Zoals vastgesteld in Verordening (EG) nr. 1904/96 van de Raad, blijven de relevante regels van de Zevende Richtlijn betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw (richtlijn 90/684/EEG, hierna te noemen: "de Richtlijn") voorlopig van toepassing, in afwachting van de inwerkingtreding van de OESO-Overeenkomst, zulks uiterlijk tot 31 december 1997.

Krachtens de Richtlijn moet bedrijfssteun aan scheepswerven, met inbegrip van zowel de rechtstreeks als de onrechtstreeks aan contracten gekoppelde productiesteun, beneden een gemeenschappelijk steunplafond blijven. De enige bedrijfssteun die van dit plafond is vrijgesteld, is de steun in de vorm van kredietfaciliteiten die in overeenstemming zijn met de OESO-resolutie inzake exportkredieten voor schepen (artikel 4, lid 6) en de steun die in de vorm van ontwikkelingshulp aan een ontwikkelingsland wordt verleend (artikel 4, lid 7).

Wat betreft investeringssteun eist de Richtlijn dat deze steun is gekoppeld aan een herstructureringsplan dat geen enkele uitbreiding van de scheepsbouwcapaciteit van deze scheepswerf behelst, dan wel rechtstreeks gekoppeld is aan een overeenkomstige, onomkeerbare inkrimping van de capaciteit van andere scheepswerven van de betrokken Lid-Staat. De voornaamste voorwaarde voor steun bij sluiting is dat de daaruit voortvloeiende capaciteitsvermindering reëel en onomkeerbaar is.

Naast die algemene regels bevat de Richtlijn ook een aantal in de tijd beperkte uitzonderingen voor bepaalde Lid-Staten, die nu zijn verstreken. In een aantal gevallen bleek het evenwel onmogelijk om de doelstellingen van de onderliggende herstructureringsprogramma's binnen de gestelde termijn te verwezenlijken, of waren bijkomende maatregelen noodzakelijk ingevolge nieuwe marktontwikkelingen. Om deze reden hebben een aantal Lid-Staten bij de Commissie voornemens aangemeld om steun te verlenen ten behoeve van noodzakelijke bijkomende herstructureringen van een aantal scheepswerven. De steunprogramma's omvatten verschillende maatregelen die niet verenigbaar zijn met de bestaande communautaire regels. Bijgevolg kan de Commissie hieraan enkel haar goedkeuring hechten indien de Raad een wijziging goedkeurt van de Verordening, die in wezen een aanpassing vormt van vroegere uitzonderingen.

De achtergrond en de technische details van de betrokken gevallen worden beschreven in de bijlagen 1 (Duitsland), 2 (Griekenland) en 3 (Spanje) bij dit document.

Voorstel

Overeenkomstig en gelet op de inlichtingen in de bijlagen 1 tot 3 wordt voorgesteld dat de Raad, na raadpleging van het Europees Parlement en het Economisch en Sociaal Comité, zijn goedkeuring hecht aan de bijgevoegde "Verordening van de Raad betreffende de steunverlening aan bepaalde scheepswerven die worden geherstructureerd en tot wijziging van Verordening nr. 3094/95 van de Raad".

**Verordening van de Raad betreffende de steunverlening aan bepaalde
scheepswerven die worden geherstructureerd en tot wijziging van Verordening
nr. 3094/95 van de Raad**

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 92, lid 3, onder e), en artikel 113,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Parlement,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Overwegende dat krachtens Verordening (EG) nr. 3094/95¹ van de Raad, zoals laatst gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1904/96² van de Raad, de bepalingen van 's Raads Richtlijn 90/684/EEG³, gewijzigd door 's Raads Richtlijn 92/68/EEG⁴, van toepassing blijven op de steunverlening aan de scheepsbouw, in afwachting van de inwerkingtreding van de OESO-Overeenkomst inzake normale concurrentievoorwaarden in de commerciële scheepsbouw- en scheepsreparatiesector⁵, zulks uiterlijk tot 31 december 1997;

Overwegende dat de scheepsbouwsector van belang is met het oog op de verzachting van structurele problemen in een aantal regio's van de Gemeenschap;

Overwegende dat de directe toepassing van het gemeenschappelijke maximale plafond niet de alomvattende herstructureringsmaatregelen, noodzakelijk in een aantal scheepswerven in deze regio's, toestaat en dientengevolge een bijzondere overgangsmaatregel moet worden geïntroduceerd.

Overwegende dat in de Richtlijn van de Raad 92/68/EEG werd erkend dat voor de scheepsbouwsector in de gebieden van de voormalige Duitse Democratische Republiek een dringende en grondige herstructurering noodzakelijk was met het oog op een beter concurrentievermogen, een doelstelling die voor twee scheepswerven niet volledig kon worden gerealiseerd tijdens de vastgestelde herstructureringsperiode als gevolg van onvoorzienbare omstandigheden buiten de controle van die scheepswerven;

Overwegende dat in het geval van de twee werven in de voormalige Duitse Democratische Republiek een overgangsmaatregel op de communautaire regels

¹ PB nr. L 332 van 30.12.1995, blz. 1.

² PB nr. L 251 van 3.10.1996, blz. 5.

³ PB nr. L 380 van 31.12.1990, blz. 27.

⁴ PB nr. L 219 van 4.8.1992, blz. 54.

⁵ COM (94) 460 def. van 3.11.1994.

noodzakelijk is, om de voltooiing van de herstructurering ervan mogelijk te maken, als gevolg waarvan zij in de toekomst de regels zullen kunnen nakomen die van toepassing zijn op de Gemeenschap als geheel;

Overwegende dat de scheepsbouwcapaciteit in de gebieden van de voormalige Duitse Democratische Republiek tegen 31 december 1995 was verlaagd tot 327.000 brt en dat de Duitse regering zich ertoe heeft verbonden te verzekeren dat die capaciteitsverlaging ten minste tot het eind van het jaar 2000 wordt nageleefd en om die beperking te verlengen tot eind 2005 tenzij de Commissie voordien haar goedkeuring verleent voor een eerdere beëindiging van de capaciteitsbeperkingen;

Overwegende dat een bijkomende vermindering van scheepsbouwcapaciteit in Duitsland zal plaatsvinden door de sluiting van de nieuwbouwactiviteiten op de Bremer Vulkan Werft te Bremen-Vegesack vóór eind 1997;

Overwegende dat, ondanks de inspanningen van de Griekse regering om alle openbare scheepswerven te privatiseren tegen maart 1993, de Hellenic-werf pas in september 1995 werd verkocht aan een coöperatieve van haar werknemers waarbij de Staat een meerderheidsaandeel van 51% behield met het oog op belangen van landsverdediging;

Overwegende dat de financiële levensvatbaarheid van de herstructurering van de Hellenic-werf het verlenen van steun noodzakelijk maakt om de onderneming de mogelijkheid te geven de schulden die werden geaccumuleerd vóór haar uitgestelde privatisering volledig af te schrijven;

Overwegende dat een bijkomende herstructurering van de openbare scheepswerven in Spanje noodzakelijk is om tegen 31 december 1998 de financiële levensvatbaarheid te bereiken voor al die werven, die worden omgevormd tot individuele entiteiten die op basis van integrale kostprijs op winst zijn gericht;

Overwegende dat ingevolge dit herstructureringsplan de capaciteit op die werven zal worden verlaagd van 240.000 gbrt tot 210.000 gbrt, terwijl de openbare scheepswerf te Astano (capaciteit 135.000 gbrt) niet zal worden heropend en elders in Spanje bijkomende capaciteitsverminderingen zullen worden doorgevoerd ten belope van 17.500 gbrt;

Overwegende dat voor de scheepswerven waarop deze verordening ziet geen bijkomende herstructureringssteun (met in begrip van steun in de vorm van verliescompensatie, garanties voor verliezen en reddingssteun) zal worden toegestaan,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Onverminderd de bepalingen van Verordening nr. 3094/95 van de Raad kan de Commissie voor de in herstructurering zijnde scheepswerven, genoemd in de leden 2, 3 en 4 van dit artikel, bijkomende bedrijfssteun verenigbaar verklaren voor de vermelde specifieke doelstellingen en bedragen.

2. Op het grondgebied van de voormalige Duitse Democratische Republiek zal in de periode van 1 maart 1996 tot 31 december 1998 bedrijfssteun ten behoeve van MTW-Schiffswerft en Volkswerft Stralsund verenigbaar worden geacht met de gemeenschappelijke markt tot een totaal bedrag van respectievelijk 333 miljoen DEM en 395 miljoen DEM. Die bedragen omvatten de steun die de verdere werking van de werven moet vergemakkelijken, de sociale steun, de aan contracten gekoppelde steun onder de "Wettbewerbshilfe"-regeling en het steunequivalent van waarborgen. Voor die werven zijn de bepalingen van Hoofdstuk II van Richtlijn 90/684/EEG niet van toepassing gedurende de herstructureringsperiode, met uitzondering van artikel 4, leden 6 en 7, en geen bijkomende bedrijfssteun mag worden uitgekeerd voor werkzaamheden in verband met contracten of verliezen in de relevante periode. Voor contracten die zijn ondertekend gedurende de herstructureringsperiode maar die achteraf worden uitgevoerd, zijn de communautaire regels inzake aan contracten gekoppelde steun van toepassing zoals die gelden op de dag van de ondertekening van het contract.

3. Als verenigbaar met het Verdrag kan worden beschouwd de steun in de vorm van een volledige afschrijving van schulden van de Hellenic-scheepswerf ten belope van 54,525 miljard GRD, overeenstemmende met de schulden per 31 december 1991 in verband met civiele werkzaamheden van de werf, verhoogd met rente en boetebedragen tot 31 januari 1996. Afgezien van artikel 5 blijven alle regels van Richtlijn 90/684/EEG van toepassing op deze werf.

4. Steun ten behoeve van de herstructurering van de openbare scheepswerven kan als verenigbaar met het Verdrag worden beschouwd tot een bedrag van 135,028 miljard ESP, en dit in de vorm van:

* betalingen van interest tot 62,028 miljard ESP in 1988-1994 over leningen die werden aangegaan ter dekking van voordien goedgekeurde doch niet uitgekeerde steun

* belastingkredieten in de periode 1995-1999 tot 58 miljard ESP

* een kapitaalinjectie in 1997 van 15 miljard ESP.

Alle overige regels van Richtlijn 90/684/EEG blijven op die scheepswerven van toepassing.

Artikel 2

Wat betreft de herstructureringsprogramma's die in aanmerking komen voor de in artikel 1 bedoelde steun dient de aanmelding te worden aangevuld met een voor de Commissie aanvaardbaar programma voor het toezicht op het daadwerkelijke gebruik van de investerings- en bedrijfssteun, de nakoming van het herstructureringsplan en de uitvoering van de capaciteitsbeperkingen.

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de dag volgend op de bekendmaking ervan in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen.

Zij zal van kracht zijn tot 31 december 1998.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.

Uitzonderingsregeling betreffende de door Duitsland verleende steun aan de scheepsbouw ten behoeve van twee Oost-Duitse scheepswerven

I. Inleiding

1. Op 20 juli 1992 heeft de Raad Richtlijn 92/68/EEG vastgesteld houdende wijziging van Richtlijn 90/684/EEG (hierna: de Zevende Richtlijn betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw) door de invoeging van een artikel 10bis, waarin een uitzonderingsregeling werd voorzien voor de scheepswerven op het grondgebied van de voormalige Duitse Democratische Republiek. Krachtens het nieuwe artikel 10bis konden de scheepswerven in de nieuwe deelstaten worden vrijgesteld van de bepalingen inzake steun aan communautaire scheepswerven om hen in staat te stellen de voor het herstel van hun concurrentievermogen dringend noodzakelijke, uitgebreide herstructurering te kunnen doorvoeren. Terzelfder tijd diende de Duitse regering vóór 31 december 1995 over te gaan tot een reële en onomkeerbare verlaging met 40% van de scheepsbouwcapaciteit. Dienovereenkomstig is de scheepsbouwcapaciteit in voornoemd gebied met ingang van 1996 beperkt tot 327.000 gbt.
2. Destijds waren er in voornoemd gebied nog zeven scheepswerven bedrijvig, waarvan er één (Neptun Werft in Rostock) haar nieuwbouwactiviteiten reeds had stopgezet en thans sloopwerkzaamheden en -verbouwingen uitvoert, met een capaciteit die is beperkt tot 300.000 h/jaar. Ondertussen werd een andere scheepswerf, Rosslauer Schiffswerft, gesloten. Bijgevolg blijven in dit gebied vijf scheepswerven bedrijvig inzake nieuwbouw van zeeschepen. Ten einde te voldoen aan de in artikel 10bis opgelegde capaciteitsvermindering met 40%, heeft de Duitse regering aan elk van de scheepswerven een specifieke capaciteitsbeperking opgelegd die op 31 december 1995 van kracht werd. De capaciteitsbeperkingen van de verschillende werven zijn als volgt:

Tabel 1: Scheepsbouwcapaciteit in Mecklenburg-Voorpommeren

| | |
|--|-------------|
| Elbwerft Boizenburg | 22.000 gbt |
| Kvaerner Warnow Werft | 85.000 gbt |
| MTW-Schiffswerft | 100.000 gbt |
| Peene-Werft | 35.000 gbt |
| Volkswerft Stralsund | 85.000 gbt |
| Totaal Mecklenburg-Voorpommeren (ex DDR) | 327.000 gbt |

3. De herstructureringswerken van Elbwerft Boizenburg, Kvaerner Warnow Werft en Peene Werft werden zoals voorzien in 1995 voltooid. Deze scheepswerven worden thans geëxploiteerd overeenkomstig de communautaire voorschriften. De twee overige, MTW-Schiffswerft (MTW) en Volkswerft Stralsund (VWS) waren overgenomen door Bremer Vulkan Verbund (BVV). Hun herstructurering is met enige vertraging

aangevat. In het geval van MTW bestond gedurende enige tijd het voornemen om de werf naar een nieuwe locatie over te brengen. In de lente van 1994 werd dit voornemen opgegeven en pas in de herfst van 1994 werd met de feitelijke herstructurering begonnen. VWS werd pas in 1993 geprivatiseerd, zodat de eerste herstructureringsmaatregelen slechts aan het eind van dat jaar werden genomen. Bijgevolg waren er in beide scheepswerven belangrijke bouwwerken aan de gang toen BVV in de herfst van 1995 in zware financiële moeilijkheden kwam, die in februari 1996 hebben geleid tot een mislukte poging om tot een gerechtelijk akkoord te komen en in mei 1996 tenslotte tot een volledig faillissement.

4. Na hun privatisering ontvingen de beide scheepswerven voor hun herstructurering overheidssteun die door de Commissie in schijven werd goedgekeurd. Voor MTW werd in totaal 597,2 miljoen DEM bedrijfssteun goedgekeurd bij Besluiten N 692/B/91 van 20 december 1992 en N/692/I/91 van 11 mei 1994. Op 20 december 1992 (N 692/B/91) en op 20 september 1995 (N 572/95) werd in totaal 288,8 miljoen DEM van de geplande 382,2 miljoen DEM investeringssteun en 18,0 miljoen DEM als steun bij sluiting goedgekeurd. Voor VWS werd op 20 december 1993 bij Besluit N/692/F/91 een bedrag van 680,5 miljoen DEM als bedrijfssteun goedgekeurd. Op 21 december 1993 (N/692/F/91), op 21 juni 1995 (N 84/95) en op 14 november 1995 (N 801/95) werd in totaal 309,6 miljoen DEM van de geplande 398,7 investeringssteun en 8,1 van de 8,5 miljoen DEM als steun bij sluiting goedgekeurd.

Volgens de bepalingen van artikel 10bis van de richtlijn en de besluiten van de Commissie tot goedkeuring van de steun, dienden de steunbetalingen strikt beperkt te blijven tot de activiteiten van deze werven. Er werden verslagen van onafhankelijke accountants geëist om te verzekeren dat dit "spill-over"-verbod ten volle werd nagekomen. Een aanzienlijk deel van de steun werd echter misbruikt, zoals gedetailleerd is beschreven in de "mededeling van de Commissie overeenkomstig artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag aan de overige Lid-Staten en andere belanghebbenden over de spill-over van herstructureringssteun voor de scheepswerf MTW en de Volkswerft aan andere ondernemingen van Bremer Vulkan Verbund AG"¹. Volgens een verslag van een accountantsbureau dat door de Duitse privatiseringsinstelling BvS was aangezocht voor een onderzoek naar de oorsprong en de bestemming van de middelen van de twee werven, die waren ingebracht in het "cash concentration system" van het BVV-concern, is de situatie als volgt (alle bedragen in miljoen DEM):

¹ PB nr. C 150 van 24 mei 1996, voortzetting van de procedure zie PB nr. C 65 van 1 maart 1997.

Tabel 2: Spill-over van herstructureringssteun voor MTW en VWS (alle bedragen in miljoen DEM)

| | MTW | Volkswerft |
|--|--------------------|-------------------|
| Totaal bedrag van de in het cash concentration system ingebrachte middelen (per 21.2.1996) | 577,2 | 268,9 |
| waarvan: | | |
| Investeringssteun | 55,3 | 36,8 |
| Bedrijfssteun | 268,1 | 60,7 |
| Steun bij sluiting | 1,5 | 0,0 |
| Subtotaal toegestane steun | 324,9 | 97,5 |
| Niet-toegestane steun | 120,8 ² | 76,7 ³ |
| Opgelopen intrest en niet met de steun verband houdende overdrachten | 131,7 | 94,7 |

5. Op het ogenblik dat BVV moest pogen om tot een gerechtelijk akkoord te komen, hadden de twee scheepswerven dus 846,1 miljoen DEM ingebracht in het cash concentration system. BVV had de scheepswerven verplicht om deel te nemen aan het cash concentration system. Feitelijk hadden de directies van de scheepswerven geen invloed op deze beleggingen. In het kader van de faillissementsprocedure werden vorderingen tot terugbetaling van het geld ingesteld. Bovendien worden leden van de voormalige directie van BVV strafrechtelijk en civielrechtelijk vervolgd, en zijn parlementaire onderzoeken gestart om een volledige verklaring over deze massieve financiële onregelmatigheden te verkrijgen. De Commissie heeft de huidige onderzoeksprocedure uitgebreid om te onderzoeken of een beslissing moet worden genomen ten einde van de daadwerkelijke begunstigden, hetzij dochterondernemingen hetzij op andere wijze met het BVV-concern⁴ verbonden bedrijven, een deel van de misbruikte middelen terug te vorderen.

II. De ontwikkeling van MTW-Schiffswerft en van Volkswerft Stralsund sedert februari 1996

6. Toen eind februari 1996 het Bremer Vulkan-concern ineens stortte, bevonden de beide scheepswerven zich in het midden van een herstructurering terwijl zij over vrijwel geen liquide middelen beschikten. Wegens technische en commerciële redenen konden in deze fase noch de grootschalige bouwwerken noch de bouw van schepen worden gestopt, indien de scheepswerven een overlevingskans wilden behouden. De financiering gedurende de bouw van de schepen kon grotendeels worden verzekerd via leningen van handelsbanken, die werden gewaarborgd door hypotheek op de schepen en gedeeltelijk door bouwfinancieringsgaranties. Eind februari 1996 gaf de Commissie haar toestemming voor een uitbreiding van de

² Met inbegrip van een investeringslening van 112,4 miljoen DEM die in het originele steunprogramma was voorzien maar zonder goedkeuring van de Commissie werd uitgekeerd.

³ Met inbegrip van 70,4 miljoen DEM investeringssteun die in het originele steunprogramma was voorzien maar die vóór de goedkeuring van de Commissie als een lening werd uitgekeerd.

⁴ Zie voetnoot 1.

garantieregeling van Mecklenburg-Voorpommeren met het oog op het verlenen van dit soort garanties (staatssteun nr. N 107/96)⁵.

Aanvankelijk konden de middelen voor een voortzetting van de materiële herstructurering en voor de dekking van exploitatieverliezen enkel worden gehaald uit de vooruitgeschoven verkoop van terreinen die niet langer nodig waren. In het geval van MTW kon een gedeelte van de investeringen worden gefinancierd door het vrijgeven van een laatste schijf van 48,4 miljoen DEM herstructureringssteun voor MTW van een geblokkeerde rekening (staatssteun nr. N 207/96)⁶.

7. Om de voortzetting van de werkzaamheden op de scheepswerven te verzekeren, heeft BvS sinds mei 1996 een aantal leningen op korte termijn verschaft. Volgens de Duitse regering konden deze leningen niet worden beschouwd als nieuwe staatssteun. In de eerste plaats dienden zij ter vervanging van goedgekeurde staatssteun voor de herstructurering van de scheepswerven, waarvan misbruik was gemaakt zodat de steun feitelijk niet bij de werven was terechtgekomen, en in de tweede plaats waren de leningen volgens marktvoorwaarden toegekend. De Commissie was het met deze argumenten niet eens. In haar besluit van 10 december 1996 om de procedure van artikel 93, lid 2, in te leiden⁷, voerde zij aan dat uit onderzoek naar het misbruik van de steun was gebleken dat de oorspronkelijke betalingen door de scheepswerven waren ontvangen en duidelijk staatssteun vormden, ook al werden zij achteraf misbruikt. Evenmin kon worden aanvaard dat de leningen volgens marktvoorwaarden waren verstrekt, aangezien het duidelijk was dat geen enkele handelsbank dergelijke leningen, waarvan de terugbetaling niet is gewaarborgd, zou hebben verstrekt.
8. Uiteindelijk slaagden de deelstaat Mecklenburg-Voorpommeren en BvS er tijdens de lente en de zomer van 1996 in om de scheepswerven te scheiden van BVV, na een ingewikkelde politieke en juridische procedure. Sindsdien zijn de twee scheepswerven eigendom van de deelstaat⁸ en BvS, in afwachting van een nieuwe privatisering. BvS gaf een adviesbureau de opdracht om een grondig nieuw onderzoek van de voorliggende herstructureringsprogramma's te verrichten. De adviseurs kwamen tot het besluit dat om de levensvatbaarheid van de scheepswerven te verzekeren, belangrijke organisatorische wijzigingen en de uitvoering van verschillende kostenbesparende maatregelen noodzakelijk waren. Het zou niet mogelijk zijn om de werkzekerheids garanties tot 1996/1997 uit hoofde van de oorspronkelijke privatiseringsovereenkomsten te handhaven, want een nieuwe drastische personeelsvermindering was onvermijdbaar. Gelet op de gevorderde staat van de bouwwerken waren echter slechts minieme wijzigingen mogelijk aan het investeringsprogramma.
9. De aanmelding van de staatssteun voor de voortzetting van de herstructurering werd vertraagd omdat de nieuwe eigenaars slechts moeizaam overeenstemming konden bereiken over de financiering. De Commissie ontving een eerste aanmelding op 3 september 1996. Deze was echter onvolledig, met name omdat bepaalde essentiële inlichtingen betreffende de voorgenomen bedrijfssteun en de voorziene regelingen voor een nieuwe privatisering ontbraken. Daarnaast was de Commissie van mening

⁵ PB nr. C 150/96 van 24.05.1996.

⁶ PB nr. C 215/96 van 25.07.1996.

⁷ Staatssteun nrs. 102 en 103/96, PB nr.(publicatie in voorbereiding). In totaal werden leningen ten belope van DM 105 miljoen voor MTW en DM 195 miljoen voor VWS gecommiteerd.

⁸ In het geval van VWS bezit de gemeente Stralsund nog steeds een aandeel van 11%. De gemeente is echter niet betrokken bij de verdere financiering van de herstructurering.

dat kon worden getwijfeld aan een aantal hypothesen die bepalend waren voor de verwachte levensvatbaarheid van de herstructureringsprogramma's. Bij schrijven van 16 september 1996 verzocht de Commissie derhalve om nadere inlichtingen en kondigde zij aan dat zij een aantal aspecten van de herstructurende bedrijven zou laten onderzoeken door een onafhankelijk adviesbureau.

10. De adviseur bezocht de twee scheepswerven eind oktober 1996. In zijn verslag kwam hij tot het besluit dat de uitgevoerde investeringen in overeenstemming waren met het door de Commissie in het kader van de oorspronkelijke herstructureringsgoedgekeurde investeringsplan. Na voltooiing van de investeringen zouden de in het vooruitzicht gestelde productiviteitsniveaus moeten kunnen worden bereikt, op voorwaarde dat de voorgenomen organisatorische wijzigingen volledig zouden worden uitgevoerd. Het adviesbureau waarschuwde er echter voor dat de commerciële levensvatbaarheid, in het bijzonder die van de Volkswerft, grotendeels zal afhangen van de mate waarin de scheepswerven erin zullen slagen meer geavanceerde schepen te bouwen dan de containerschepen waarop zij zich hebben moeten toelagen tijdens de herstructureringsperiode. Om in dit nieuwe productgamma succes te hebben moeten zij echter over voldoende marketing- en ontwerpcapaciteit beschikken. Deze kan van buitenuit worden gehaald via een overname door een ervaren scheepsbouwonderneming. Anders moeten deze capaciteiten door de scheepswerven zelf worden gerealiseerd. De Commissie heeft deze bevindingen aan de Duitse regering medegedeeld en verzocht haar met dit aspect en een aantal andere elementen rekening te houden in de herziene aanmelding.

In antwoord op de vragen en opmerkingen van de Commissie heeft de Duitse regering midden januari 1997 de herziene aanmeldingen verricht, waarop de navolgende tekst is gebaseerd.

III. De nieuwe herstructureringsplannen en het voorgenomen steunprogramma

11. BvS heeft aan gespecialiseerde adviesbureaus en een internationale handelsbank de opdracht gegeven om een nieuwe privatisering van de scheepswerven voor te bereiden. Om potentiële investeerders van over de hele wereld te contacteren werd een gedetailleerde documentatie voorbereid. Deze werd naar een groot aantal potentiële kopers toegestuurd, waarvan werd gedacht dat zij in aanmerking kwamen. Een aantal hiervan heeft belangstelling getoond en er werden besprekingen aangevat. Volgens de Duitse regering zijn er goede vooruitzichten om een of meerdere kopers te vinden die bereid zijn om de scheepswerven over te nemen en deze met succes te exploiteren. In het slechtste geval wordt echter een tijdelijke geïsoleerde oplossing als levensvatbaar beschouwd, terwijl privatisering de uiteindelijke doelstelling blijft. Voor het ogenblik ziet de Duitse regering zich echter niet in de mogelijkheid om een definitief tijdschema op te stellen voor het afsluiten van de privatiseringen en de resultaten ervan, des te meer aangezien dit in ruime mate afhankelijk zal zijn van de besluiten die de Raad en uiteindelijk de Commissie zullen nemen in verband met de verschillende staatssteunelementen.
12. Het is duidelijk dat het definitieve productieprogramma van de beide scheepswerven ook in ruime mate afhankelijk zal zijn van de resultaten van een toekomstige privatisering. Met name indien de koper een gevestigde scheepsbouwonderneming is, zal deze bij de toewijzing van contracten aan de scheepswerven rekening houden met de gecombineerde productiecapaciteit van haar groep. De technische

beperkingen van de scheepswerven gedurende de herstructurering blijken uit de orderboeken voor 1997/1998, met een groot overwicht van kleinere containerschepen, aangezien het dok van MTW en de scheepslift van VWS nog in aanbouw zijn. In zekere mate is vooral het orderboek van VWS nog een erfenis van de BVV-periode, aangezien een aantal contracten in 1995 werden gesloten onder vrij ongunstige voorwaarden. Beide scheepswerven zetten zich actief in om hun productieprogramma te diversifiëren, vooral omdat het erop lijkt dat de markt voor containerschepen verzwakt. MTW verwierf contracten voor een middelgroot cruiseschip en voor twee ijsbrekertankers, en onderhandelt momenteel over nog meer bestellingen van dit type. Bij VWS zijn de op diversifiëring gerichte inspanningen minder ver gevorderd, maar er zijn ook hier eerste resultaten in de vorm van contracten voor twee gecombineerde vrachtschepen en een baggerschip terwijl nog wordt onderhandeld over verschillende projecten. Bijgevolg verwachten de scheepswerven voor de komende jaren een betere marktpositie en een minder grote afhankelijkheid van de markt voor containerschepen. Niettemin geloven de beide scheepswerven dat zij, na de volledige voltooiing van de herstructurering, met hun moderne faciliteiten in staat zullen zijn om containerschepen te produceren tegen marktprijzen.

13. De financiële omvang en de voornaamste technische elementen van de investeringsprogramma's blijven vrijwel ongewijzigd. Na een diepgaand onderzoek van de programma's met het oog op potentiële kostenbesparingen, kwam het door de BvS aangestelde adviesbureau tot het besluit dat het te laat was voor grote wijzigingen. Het grootste deel van de contracten was reeds toegewezen en voor alle grote investeringen waren de werken reeds begonnen. Daarnaast werd vastgesteld dat de commerciële levensvatbaarheid van de scheepswerven niet kon worden verwezenlijkt zonder de investeringen. Dit argument is met name belangrijk voor VWS, die moest worden omgebouwd van een voor de bouw van vissersvaartuigen uitgeruste scheepswerf tot een moderne multifunctionele scheepswerf voor grotere schepen. Volgens de herziene ramingen zullen de investeringskosten ongeveer 7% hoger liggen dan in de plannen van 1992/1993. Voor beide scheepswerven is een gedeelte van de kostenstijging veroorzaakt door vorderingen van contractpartijen in verband met de ineensorting van BVV (bij voorbeeld vorderingen wegens onderbrekingen van de werken en voor late betalingen). In het geval van MTW is zij voor het overige een gevolg van moeilijke basisomstandigheden, terwijl het investeringsprogramma in het geval van VWS enigszins werd gewijzigd om de flexibiliteit van de scheepswerf te vergroten. De volgende tabel geeft een overzicht van het oude en het nieuwe investeringsbudget.

Tabel 3: Investerings van MTW en VWS

| | MTW | VWS |
|---|--------------|--------------|
| Totale investeringen voorzien in het oorspronkelijke herstructureringsprogramma 1992/1993 | 562,2 | 637,0 |
| kostenstijgingen en wijzigingen | 36,0 | 42,0 |
| Totale investeringen voorzien in het herziene herstructureringsprogram | 598,2 | 679,0 |

| | | |
|--|-------|-------|
| ma (1997) zonder voorwaardelijke baten en lasten | | |
| waarvan | | |
| betaald tot einde 1995 | 233,5 | 286,4 |
| betaald in 1996 (voorlopige cijfers) | 148,1 | 158,7 |
| te betalen in 1997 | 169,6 | 175,1 |
| te betalen in 1998 | 47,0 | 47,8 |
| te betalen in 1999/00 | 0,0 | 19,8 |
| | | |
| voorwaardelijke baten en lasten | 20,0 | 8,7 |

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat de investeringen reeds ver gevorderd zijn en dat de programma's eind 1998 vrijwel voltooid zullen zijn.

14. Ofschoon de wijzigingen in de investeringsprogramma's relatief gering zijn, is de financiering van de kosten fundamenteel gewijzigd. In de eerste plaats moet de eigen inbreng die van BVV werd verwacht nu worden gedragen door de Staat als nieuwe eigenaar. In de tweede plaats moet het tekort als het gevolg van het misbruik van een deel van de investeringssteun ook door de Staat worden gedragen. De globale financieringssituatie is dus als volgt:

Tabel 4: Financiering van de investeringen van MTW en VWS

| | MTW | VWS |
|--|-------|---------------------|
| Totale voorziene investeringen (voorwaardelijke baten en lasten inbegrepen) | 618,2 | 687,7 |
| totale (contante) investeringssteun, vrijgegeven onder het oorspronkelijke programma tot eind 1995 | 288,8 | 380,0 |
| waarvan misbruikt | -55,3 | -107,2 ⁹ |
| daadwerkelijk ontvangen en gebruikte investeringssteun uit hoofde van de oorspronkelijke herstructurerings- programma's tot eind 1995 | 233,5 | 272,8 |

⁹ Omvat 70,4 miljoen DEM investeringssteun die als lening werd betaald voordat de Commissie haar toestemming had gegeven (vgl. C7/96).

| | | | |
|--|---------------------|-------|-------|
| uit eigen middelen gefinancierd (1995/1996) | | 10,9 | 13,6 |
| in april 1996 vrijgegeven overblijvende middelen van oorspronkelijk programma (staatssteun nr. N 207/96) | | 48,4 | -, |
| nieuwe voorgenomen middelen | | 325,4 | 401,4 |
| waarvan | | | |
| leningen van BvS/deelstaat MVP (tegen concessionele voorwaarden) ¹⁰ | 129,4 ¹¹ | | 147,0 |
| investeringsubsidies | 176,0 | | 245,7 |
| voorwaardelijke baten en lasten (potentiële steun) | 20,0 | | 8,7 |

15. Volgens de herziene herstructureringsplannen zullen de arbeidskosten drastisch worden verminderd om het concurrentievermogen te herstellen. Hiertoe werd met het personeel een overeenkomst bereikt over een aanzienlijke loonsvermindering. Bovendien zal het personeel tot eind 1999 geleidelijk worden verminderd, van 2029 tot 1128 werknemers bij VWS en van 1859 tot 1184 werknemers bij MTW. Aangevoerd wordt dat deze vermindering wordt veroorzaakt door de strikte beperking van de capaciteit en dus van de productie van de scheepswerven. Terzelfdertijd worden de scheepswerven door de toegenomen concurrentiedruk gedwongen om het aantal werknemers tot het strikte minimum te beperken. In de huidige situatie van de arbeidsmarkt is de nieuwe en bijkomende afvloeiing van personeel zeer pijnlijk. Bijgevolg moet deze vergezeld gaan van een sociaal plan van 50,2 miljoen DEM in het geval van VWS en van 26,5 miljoen DEM in het geval van MTW. De betalingen onder dit plan zijn strikt beperkt tot ontslagvergoedingen (het bedrag varieert naargelang van de sociale criteria) en de kosten voor tijdelijke werkgelegenheid in de gemeentelijke sector en voor herscholing om buiten de scheepsbouwsector werk te vinden. Zoals in vergelijkbare gevallen in de regio werden hiertoe zogenoemde "ABS-Gesellschaften" (tewerkstellingsbedrijven) opgericht.
16. De bedrijfssteun aan de scheepswerven uit hoofde van de oorspronkelijke herstructureringsprogramma's had voornamelijk drie doelstellingen: (a) de dekking van de verliezen ingevolge contracten die onder de oude regeling (vóór 1.7.1990) waren gesloten, (b) de dekking van verliezen in verband met tijdens de herstructureringsperiode gesloten contracten (in een situatie waarin de productiviteitswinst als gevolg van de herstructurering nog niet is verwezenlijkt en de productie wordt gehinderd door de herstructureringswerken) en (c) het verschaffen van een redelijke bedrijfskapitaalbasis aan de scheepswerven. De eerste reden is niet langer relevant maar de tweede en de derde zijn dat wel.

¹⁰ De concessionele elementen omvatten een renteloze termijn van ongeveer 2 jaar en gunstige terugbetalingsvoorwaarden (7% rente + 1% terugbetaling vanaf het jaar 2000).

¹¹ Omvat 3,8 miljoen DEM "Abgrenzung MwSt".

Uit de aanmeldingen blijkt dat beide scheepswerven tot het einde van 1998 worden geconfronteerd met aanzienlijke bijkomende productiekosten aangezien de essentiële bestanddelen (voornamelijk het dok en de scheepsliften) van de installaties nog niet zijn voltooid.

Bovendien verloren de twee scheepswerven in de loop van de financiële ineenstorting van BVV en als gevolg van het misbruik van fondsen alle beschikbare liquide middelen en liquideerbare activa. Aldus verloren zij al hun bedrijfskapitaal en al hun reserves die hadden moeten dienen om verliezen onder bestaande contracten te dekken.

Bovendien gingen ook enkele vooruitbetalingen van klanten verloren via het cash concentration system. Aangezien de scheepswerven over geen bedrijfskapitaal meer beschikken en geen garanties kunnen bieden, hebben zij geen toegang tot financiering door banken tenzij een garantie van buitenaf wordt gesteld. Staatswaarborgen zijn ook noodzakelijk om de vooruitbetaling en uitvoeringsgaranties te verzekeren, aangezien thans geen enkele handelsbank bereid is om dergelijke garanties te stellen zonder een deposito in contanten of een tegenwaarborg van de eigenaars. Volgens de aanmelding zou dit probleem in de eerste plaats worden verholpen door niet enkel voor de gebruikelijke bouwfinanciering staatswaarborgen te stellen maar ook voor een kredietlijn voor bedrijfskapitaal, vooruitbetalingen en uitvoeringsgaranties. Indien dit ontoereikend zou blijken voorziet de aanmelding dat het eigen vermogen zal worden verhoogd met 50 miljoen DEM voor MTW en met 60 miljoen DEM voor Volkswerft. Deze bedragen hebben derhalve het karakter van voorwaardelijke baten.

Net zoals andere Duitse scheepswerven zullen MTW en VWS uit hoofde van de "Wettbewerbshilfe"-regeling aan contracten gerelateerde productiesteun ontvangen in de vorm van subsidies.

De volgende tabellen geven een overzicht van de bedragen van de bedrijfssteun, met inbegrip van de hiervoor beschreven sociale steunmaatregelen:

Tabel 5: Totale voor MTW voorziene bedrijfssteun

| | 1996 (act.) | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 96/00 |
|--|----------------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| A. Bedrijfssteun in verband met de herstructurering | | | | | | |
| A.1 Steun ter compensatie van productiemeeerkosten | 65,783 | 38,233 | 24,051 | 0,0 | -2,790 | 125,277 |
| A.2 Sociale steunmaatregelen | 2,817 | 5,520 | 10,920 | 4,500 | 2,790 | 26,547 |
| Subtotaal A | 68,600 | 43,753 | 34,971 | 4,500 | 0,0 | 151,824 |
| B. Bedrijfs-steun gelijk-waardig aan garanties | | | | | | |
| B.1 Bouw-financiering ¹² | 1,061 | 2,393 | 6,918 | 10,861 | 10,482 | 31,715 |
| B.2 Vooruitbetalings-garanties | 0,0 | 3,439 | 1,187 | 0,0 | 0,0 | 4,626 |
| B.3 Uitvoerings-garanties | 0,0 | 1,669 | 1,689 | 1,176 | 0,502 | 5,036 |
| B.4 Kredietlijn voor bedrijfskapitaal | 0,0 | 1,500 | 1,500 | 1,500 | 1,500 | 6,000 |
| Subtotaal B | 1,061 | 9,001 | 11,294 | 13,357 | 12,484 | 47,377 |
| C. "Wettbewerbs-hilfe" | 25,445 | 45,513 | 29,227 | 17,842 | 7,244 | 121,271 |
| Totale bedrijfssteun | 95,106 | 94,267 | 75,492 | 35,879 | 19,728 | 320,472 |
| Ter vergelijking: omzet ¹³ | 544,322 | 562,493 | 485,992 | 493,479 | 474,796 | 2 561,082 |
| Totale steun/omzet (%) | 17 | 17 | 16 | 7 | 4 | 13 |
| Totale steun/omzet in de periode 1996/1998 | | 17 | | | | |
| D. Voorwaardelijke baten | | | | | | |
| mogelijke stijging van het bedrijfskapitaal via verhoging van het eigen vermogen | | | | | | 50.000 |
| Totale bedrijfssteun met inbegrip van voorwaardelijke baten | | | | | | 340.472 |

¹² Aan contracten gerelateerde steun, steunequivalent 10% per jaar van de gegarandeerde bedragen, overeenkomstig de in de scheepsbouwsector toepasselijke "10%-regel".

¹³ Bruto omzet +/- aan gang zijnde werken, min "Wettbewerbs-hilfe".

Tabel 6: Totale voor VWS voorziene bedrijfssteun

| | 1996 (act.) | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 96/00 |
|---|---------------------|---------|---------|---------|---------|---------------|
| A. Bedrijfssteun in verband met de herstructurering | | | | | | |
| A.1 Steun ter compensatie van te hoge productie-kosten | 65,042 | 57,631 | 5,365 | -0,09 | 0,0 | 128,029 |
| A.2 Sociale steunmaatregelen | 5,233 | 35,772 | 9,091 | 0,09 | 0,0 | 50,186 |
| A.3 Vorderingen tegen BvS ¹⁴ | 0,0 | 0,0 | 38,407 | 0,0 | 0,0 | 38,407 |
| Subtotaal A | 70,275 | 93,403 | 52,863 | 0,0 | 0 | 216,541 |
| B. Bedrijfs-steun gelijkwaardig aan garanties | | | | | | |
| B.1 Bouw-financiering | 1,500 ¹⁵ | 13,200 | 13,540 | 10,950 | 8,510 | 46,200 |
| B.2 Vooruit-betalings-garanties | 0,0 | 2,589 | 1,224 | 0,0 | 0,0 | 3,813 |
| B.3 Uitvoerings-garanties | 0,0 | 2,800 | 2,800 | 2,800 | 1,400 | 9,800 |
| B.4 Kredietlijn voor bedrijfs-kapitaal | 0,0 | 1,500 | 1,500 | 1,500 | 1,500 | 6,000 |
| Subtotaal B | 1,500 | 20,089 | 19,064 | 15,250 | 11,410 | 65,813 |
| C. "Wett-bewerbs-hilfe" | 8,653 | 31,018 | 23,854 | 15,144 | 6,648 | 85,317 |
| Totale bedrijfssteun | 80,428 | 144,510 | 95,781 | 30,394 | 18,058 | 367,671 |
| Ter vergelijking: omzet ¹⁶ | 399,512 | 418,617 | 400,049 | 361,581 | 338,654 | 1 918,41 3 |
| Totale steun/omzet (%) | 20 | 35 | 24 | 8 | 5 | 19 |
| Totale steun/omzet in de periode 1996/1998 | | 26 | | | | |
| D. Voorwaardelijke baten mogelijke stijging van het bedrijfskapitaal via verhoging van het eigen vermogen | | | | | | 60.000 |
| Totale bedrijfssteun met inbegrip van voorwaardelijke baten | | | | | | 429.171 |

¹⁴ De aard en de rechtvaardiging van deze vorderingen worden nog onderzocht door BvS; volgens de aanmelding houden de vorderingen verband met sociale steunmaatregelen voor 1995 en niet-inbare vorderingen op Schiffscommerz.

¹⁵ voorlopige raming.

¹⁶ Voor definitie, zie voetnoot 10.

In het geval van MTW bedraagt de nieuwe bedrijfssteun in verband met de herstructurering¹⁷ in totaal 167,5 miljoen DEM, hetwelk aanzienlijk minder is dan het misbruikte bedrag van de bedrijfssteun onder het oude programma. In het geval van VWS bedraagt de nieuwe bedrijfssteun in verband met de herstructurering in totaal 236,2 miljoen DEM, ten opzichte van 60,7 miljoen DEM misbruikte steun. Uit de bovenstaande tabellen blijkt verder dat als gevolg van de nieuwe bedrijfssteun het steunplafond in de periode 1996/1998 wordt overschreden terwijl het huidige plafond in 1999 en 2000 zou worden nageleefd, tenzij in een van die jaren de bedragen van de voorwaardelijke baten zouden worden uitgekeerd.

17. Volgens het nieuwe herstructureringsplan zullen BvS en de deelstaat Mecklenburg-Voorpommeren als nieuwe eigenaars de voltooiing van de herstructurering financieren. Als zodanig nemen zij de rol over van Bremer Vulkan Verbund (BVV). Parallel daarmee worden alle vorderingen van de scheepswerven tegen BVV, die tijdens de faillissementsprocedure werden ingediend (846,1 miljoen DEM; zie paragraaf 4) overgedragen aan BvS, en BvS ziet af van alle vorderingen tegenover de scheepswerven. Die vorderingen bestaan met betrekking tot:

- een investeringslening van 112,4 miljoen DEM die de Treuhandanstalt (nu BvS) aan MTW had verleend en die niet werd gebruikt voor investeringen maar naar BVV werd overgedragen;
- investeringssteun ten belope van 70,4 miljoen DEM en steun bij sluiting van 0,4 miljoen DEM die in de oorspronkelijke begroting van Volkswerft waren voorzien, maar die in de vorm van een lening van BvS werden uitbetaald voordat de Commissie toestemming had gegeven, en die werden misbruikt in het cash concentration system;
- krachtens de "Gemeinschaftsaufgabe"-regeling voorziene regionale ontwikkelingssteun ten belope van 8,15 miljoen DEM (MTW) en 6,3 miljoen DEM (VWS) die aan BvS had moeten worden terugbetaald maar die werden ingebracht in het cash concentration system van BVV¹⁸.

Met deze regeling wordt vermeden dat de financiële situatie van de scheepswerven wordt beïnvloed door eventuele terugbetalingen die aan het eind van de faillissementsprocedure van BVV zouden gebeuren en die nu ten gunste van BvS zullen geschieden en niet van de scheepswerven. Terzelfder tijd wordt vermeden dat de begroting wordt opgeblazen door voorzieningen voor de terugbetaling van voornoemde vorderingen, die dan zouden moeten worden gefinancierd door de ontvanger BvS, hetwelk duidelijk niet bijster zinnig zou zijn.

18. De Duitse regering heeft er zich toe verbonden dat geen bijkomende herstructureringssteun, reddingssteun, steun in de vorm van verliescompensatie of steun voor privatisering, bovenop de thans aangemelde bedragen aan de scheepswerven zal worden verstrekt. Vergelijkt men tenslotte de bedragen die de scheepswerven in het cash concentration system hebben verloren met de totale bedragen die thans nodig zijn om de herstructurering te voltooien, dan is de situatie als volgt:

¹⁷ D.w.z. de totale steun min Wettbewerbs-hilfe en garanties voor bouwfinanciering. Deze twee elementen moeten worden afgetrokken aangezien deze vormen van steun voor alle Duitse scheepswerven beschikbaar zijn tot de maximum-steunintensiteit.

Tabel 7: Vergelijking van de misbruikte fondsen en de vereiste nieuwe steun (in miljoen DEM)

| | MTW | VWS | Totaal MTW+VWS |
|--|--------------|--------------|-------------------|
| In het cash concentration system verloren bedragen | 577,2 | 268,9 | 846,1 |
| <u>waarvan:</u> toegestane steun | 324,9 | 97,5 | 422,4 |
| Totale aangemelde nieuwe steun¹⁹ | 449,3 | 590,3 | 1039,6 |
| <u>waarvan:</u> | | | |
| investeringssteun | 231,8 | 294,1 | 525,9 |
| nieuwe sociale steunmaatregelen | 26,5 | 50,2 | 76,7 |
| bedrijfssteun | 141,0 | 186,0 | 327,0 |
| mogelijke verhoging van eigen vermogen (voorwaardelijke bedrijfssteun) | 50,0 | 60,0 | 110,0 |

IV. Het voorstel van de Commissie

19. In de toelichting bij het voorstel van de Commissie voor de latere Richtlijn 92/68/EEG van de Raad, waarin de bijzondere regels voor de herstructurering van de scheepsbouwerven in de voormalige DDR werden neergelegd²⁰, verklaarde de Commissie dat een evenwicht moest worden gevonden tussen het bevorderen van de regionale ontwikkeling en de werkgelegenheid, waarvoor de modernisering van de Oost-Duitse scheepsbouwsector gewenst is, en de negatieve invloed die de steun voor de modernisering zou kunnen hebben op de mededingingssituatie van de overige werven in de Gemeenschap. Dit algemeen beginsel dat de Commissie en de Raad hebben toegepast in alle belangrijke herstructureringszaken, in het bijzonder in het geval van uitzonderingen op de desbetreffende richtlijn betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw, moet ook worden toegepast op de nieuwe herstructureringsprogramma's voor MTW en VWS. De Commissie acht een toepassing van artikel 92, lid 2, onder c), van het Verdrag niet passend. Deze bepaling werd niet ingeroepen voor het oorspronkelijke programma. Deze bepaling kan in de zaak niet worden toegepast aangezien de nood aan bijkomende steun niet het gevolg is van de verdeling van Duitsland maar van de hiervoor beschreven bijzondere tegenslagen. De Commissie kan aanvaarden dat vele argumenten van de oorspronkelijke uitzondering nog steeds geldig zijn. Niettemin is een herziening nodig, gelet op de ontwikkelingen van de afgelopen jaren.

¹⁸ Bijkomende bedragen van 5,65 miljoen DEM (MTW) en 6,0 miljoen DEM (VWS) werden gebruikt voor de financiering van investeringen in het begin van 1996; deze zijn vervat in het investeringsbudget.

¹⁹ Steunintensiteit en equivalent van de steun zoals berekend door de Commissie (vergelijk tabellen 4, 5 en 6).

²⁰ SEC(92)991 def. van 25.5.1992

20. De structurele problemen in Mecklenburg-Voorpommeren blijven bestaan. Alle Oost-Duitse deelstaten zijn thans geclassificeerd als regio's die overeenkomstig artikel 92, lid 3, onder a), moeten worden beschouwd als gebieden waar de levensstandaard abnormaal laag is en waar er een ernstig gebrek aan werkgelegenheid heerst. In feite is Mecklenburg-Voorpommeren de armste deelstaat van Oost-Duitsland. Aangezien het aantal arbeidsplaatsen in de landbouw- en de industriesector sinds 1992 verder is gedaald, is het werkloosheidspercentage er met 18% veel hoger dan het gemiddelde voor Duitsland en de Gemeenschap, en dit ondanks het feit dat de regio in de afgelopen jaren een hoog percentage emigratie heeft gekend. Volgens recente voorspellingen zal de economische groei in de komende jaren zeer beperkt zijn. Dit algemeen beeld is ook van toepassing op Wismar, de vestigingsplaats van MTW, en Stralsund, de vestigingsplaats van VWS. In beide regio's zijn de scheepswerven de voornaamste werkgevers en grote delen van de lokale economie zijn ervan afhankelijk. Een sluiting van de scheepswerven zou voor beide steden een ramp zijn aangezien de perspectieven voor nieuwe jobs in deze plaatsen in het algemeen en voor de gespecialiseerde vaklui van de scheepswerven in het bijzonder zeer ongunstig zijn.
21. De vooruitzichten voor de scheepsbouw in de Gemeenschap zijn voor de komende jaren minder positief dan in 1991/1992. De sector wordt geplaagd door aanhoudende overcapaciteit aangezien voornamelijk in Korea en China nieuwe capaciteit ontstaat en het prijsniveau voor nieuwe schepen laag blijft. Dit heeft voor een aantal scheepswerven uit de Gemeenschap in het recente verleden zware moeilijkheden opgeleverd en in vele gevallen blijven deze moeilijkheden voortduren.
22. Anderzijds lijkt het er in dit stadium op dat de nieuwe steun voor de voltooiing van de herstructurering van MTW en VWS geen nieuwe gevolgen voor de mededinging zal hebben ten opzichte van het oorspronkelijk goedgekeurde programma. De capaciteitsbeperkingen van 100.000 gbt voor MTW en 85.000 gbt voor VWS blijven onveranderd. Zij zijn van kracht sinds 1 januari 1996 en zullen van toepassing blijven voor dezelfde periode als bepaald in artikel 7 van de Zevende Richtlijn (d.w.z. minimum vijf jaar, maximum tien jaar). De daadwerkelijke productie in de jaren 1995 en 1996 was minder dan 10% lager dan deze capaciteitsbeperking, aangezien de scheepswerven hun verminderde technische productiecapaciteit gedurende de herstructurering poogden te compenseren door een hogere productiviteit van het personeel, dan later zal worden gerealiseerd. Het lijkt derhalve redelijk om te veronderstellen dat het effect van de voortzetting en voltooiing van de herstructureringen op de markt zeer beperkt zal zijn.
23. In dit verband kan ook in overweging worden genomen dat de Duitse regering heeft aangekondigd dat de Bremer Vulkan Werft in Bremen-Vegesack vanaf de zomer van 1997 volledig zal worden gesloten voor de bouw van commerciële schepen. Voordat de financiële crisis van het concern begon werkten er op deze scheepswerf bijna 2.000 mensen. De scheepswerf is uitgerust met twee droogdokken en drie scheepshellingen. Het eerste dok meet 337 m bij 57 m en is bestemd voor de bouw van schepen tot 300.000 dwt (draagvermogen in tonnen). Het tweede droogdok is overdekt, is 170 m bij 25 m groot en is bestemd voor schepen tot 25.000 dwt. Twee van de drie scheepshellingen werden sinds 1988 niet meer gebruikt. De derde kan schepen dragen tot 250 m lang en 32 m breed. Volgens inlichtingen van de scheepswerf bedraagt de totale capaciteit 225.000 gbt. Ofschoon het mogelijk is dat dit cijfer eerder slaat op de maximum bereikbare capaciteit dan op de daadwerkelijk benutte capaciteit, is het duidelijk dat de sluiting van de Bremer Vulkan Werft zal leiden tot een substantiële vermindering van de Duitse scheepsbouwcapaciteit. Bovendien zal de Duitse scheepsbouwcapaciteit nog verder worden beperkt door

een gedeeltelijke sluiting van Schichau Seebeckwerft in Bremerhaven. De curator en de deelstaat Bremen hebben echter op dit ogenblik nog geen definitief standpunt ingenomen over de toekomst van deze scheepswerf in staat van faillissement.

24. Een belangrijk deel van de steun die nodig is voor de voltooiing van de herstructureringsplannen vervangt steun die oorspronkelijk reeds was goedgekeurd maar die voor andere dan de gestelde doelen werd aangewend. In feite is uit het onderzoek naar de spill-over en het misbruik van de steun²¹ duidelijk geworden dat het misbruik plaatsvond buiten de controle om van de scheepswerven en door de schuld van de directie van hun voormalige moedermaatschappij BVV. Bovendien hebben de scheepswerven eigen middelen verloren als gevolg van deze verplichte overdrachten. BvS heeft in de faillissementsprocedure van BVV vorderingen ingesteld tot terugbetaling van de onttrokken bedragen (niet alleen het steungedeelte). De Commissie onderzoekt de terugvordering van de steunbedragen zou moeten worden gegeven, met het oog op de terugbetaling van de misbruikte steungelden door BVV en, zo nodig, door ondernemingen die vroeger met het concern waren verbonden en die in feite voordeel hebben gehaald uit een groot deel van de misbruikte bedragen. Het zou moeilijk zijn om de inoverwegingneming van eventuele verdere herstructureringssteun te verwerpen, gelet op het feit dat de scheepswerven niet verantwoordelijk waren voor het misbruik van de steun en hun personeel als gevolg hiervan reeds aanzienlijke verliezen heeft geleden, die veel verder gaan dan de omvang van het misbruik. Desalniettemin is de Commissie van mening dat de steun die is voorzien voor de voltooiing van de herstructureringsplannen moet worden beschouwd als nieuwe steun waarvoor opnieuw een goedkeuring is vereist.
25. Zoals wordt vastgesteld in hoofdstuk III van de Zevende Richtlijn, is de belangrijkste voorwaarde voor herstructureringssteun aan scheepswerven het bestaan van een herstructureringsplan dat geen enkele uitbreiding van de scheepsbouwcapaciteit van deze scheepswerf behelst. Zoals hierboven wordt aangetoond blijft de capaciteit van de scheepswerven onveranderd. Uit een beter inzicht in het capaciteitsconcept voor scheepswerven en de nieuwe praktijken in de sector, zoals een doorgedreven uitbesteding van diensten en producten en onderaanneming, blijkt evenwel dat de capaciteit van een scheepswerf niet alleen afhankelijk is van de dimensie van de installaties maar ook van het feitelijke productieprogramma en de bedrijfsorganisatie. Derhalve zijn de Commissie en de Duitse regering overeengekomen dat de naleving van de capaciteitsbeperking voor de Oost-Duitse scheepswerven zal worden verzekerd door een strikte controle op de productie. De Commissie zal technische ondersteuning zoeken om de resultaten van het bestaande controlesysteem te onderzoeken.
26. In tegenstelling tot de toestand in 1992 zijn nu zeer gedetailleerde herstructureringsplannen beschikbaar, aangezien de werken voor de helft zijn voltooid. Bijgevolg zouden de financiële berekeningen een hoge nauwkeurigheidsgraad moeten hebben. Overblijvende risico's met betrekking tot de herstructureringskosten worden gedekt door het voorzien in voorwaardelijke baten die enkel zullen worden gebruikt indien nodig. Na de voltooiing van de investeringen zullen de beide scheepswerven beschikken over moderne en flexibele installaties die een hoog productiviteitsniveau mogelijk maken. De voornaamste risico's betreffende de levensvatbaarheid van de scheepswerven na de herstructurering houden echter minder verband met de investeringen als met de ontwikkeling van de markt en, met name in het geval van de VWS, de succesvolle

²¹ Staatssteun nr. C 7/96, zie voetnoot 1

uitvoering van de reorganisatie van de werf die absoluut noodzakelijk is om op het gebied van productiekosten te kunnen concurreren. Het is duidelijk dat de grote marktrisico's die typisch zijn voor de scheepsbouw niet kunnen worden uitgeschakeld. Beide werven hebben maatregelen genomen om hun afhankelijkheid van containerschepen, die gedeeltelijk een erfenis is van de BVV-periode, te verminderen.

Diversificatie- en reorganisatiemaatregelen zijn verder gevorderd bij MTW. In dit geval blijkt uit de verschafte informatie overtuigend dat het enorme verlies van 577 miljoen DEM, ingebracht in het cash concentration system, de reden is waarom nog steun noodzakelijk is. Afgezien daarvan is de scheepswerf redelijk goed geplaatst op de markt.

In het geval van de VWS is de situatie complexer. Er moet worden aan herinnerd dat deze werf een moeilijke startpositie had aangezien zij was gespecialiseerd in vissersvaartuigen voor de voormalige Oostbloklanden. Zij werd pas in 1993 geprivatiseerd en heeft een volledige reoriëntering nodig. Van bij het begin was het duidelijk dat voor dit proces een aanzienlijke tijdsspanne nodig zou zijn. In feite werd in de privatiseringsovereenkomst voorzien dat de eerste fase van de herstructurering, die hoofdzakelijk uit overheidssteun zou worden gefinancierd, zou lopen tot einde 1997, terwijl de tweede fase, die volledig zou worden gefinancierd door BVV, zou lopen tot 2005. Achteraf kunnen bepaalde aspecten van deze herstructurering in fasen in vraag worden gesteld. Het is ook duidelijk dat niet alleen geld maar ook kostbare tijd verloren is gegaan als gevolg van de verstoringen die voortvloeiden uit de ineenstorting van BVV. Op gebieden zoals marketing was VWS veel meer verbonden met BVV dan MTW. Enkele maanden geleden vonden grote veranderingen plaats in het bestuur. Zoals in de aanmelding en in de verslagen van de adviesbureaus wordt uiteengezet, zijn de vooruitzichten van de scheepswerf verbeterd door de maatregelen die werden genomen inzake bestuur en met het oog op een strikte kostenbeheersing. Diversificatie houdt echter ook gevaren in, hoofdzakelijk in de vorm van kostenoverschrijdingen, maar ook omdat VWS nog geen vaste grond heeft op de beoogde markten. Niettegenstaande deze risico's kan de Commissie het herziene herstructureringsprogramma als realistisch en levensvatbaar aanvaarden. Tevens moet rekening worden gehouden met de gevorderde staat van de bouwwerken. Gelet op de risico's acht de Commissie echter voor beide scheepswerven de voortzetting van het intensief toezicht, dat ondertussen door BvS is ingevoerd, onmisbaar. Bovendien zal de Commissie in overeenstemming met de Lid-staat maatregelen nemen, met inbegrip van bezoeken van de vestigingsplaatsen, om erop toe te zien dat aan de voorwaarden van de steun en aan de capaciteitsbeperking wordt voldaan.

27. Volgens de Commissie moet de beoogde bedrijfssteun in haar geheel worden beoordeeld uit hoofde van hoofdstuk II van de Zevende Richtlijn, ook al wordt het gedeelte met de sociale maatregelen normalerwijs beoordeeld uit hoofde van artikel 7, en er zou kunnen worden aangevoerd dat het gedeelte van de steun, voorzien om de productiemeerkosten gedurende de herstructurering te dekken, vanuit technisch oogpunt rechtstreeks verband houdt met de investeringen en derhalve moet worden beschouwd als herstructureringssteun uit hoofde van hoofdstuk III. De reden hiervoor is dat voor een toepassing van artikel 7 (steun bij sluiting) een gedeeltelijke of volledige sluiting van dezelfde werven noodzakelijk is. Hier is aan deze voorwaarde niet voldaan. De productiemeerkosten gedurende de herstructurering zijn veeleer uit de situatie voortvloeiende kosten dan kosten die rechtstreeks met de investeringen in verband staan, zoals vereist door artikel 6, lid 3. De totale voorgenomen bedrijfssteun die nodig is voor de voltooiing van de herstructureringen, overschrijdt voor de periode 1996/1998 het geldende plafond

van 8% van de contractwaarde vóór steun (artikel 4)²² en het huidige omzetplafond (artikel 5) zoals vastgesteld overeenkomstig de Zevende Richtlijn. Daarom is voor deze periode een uitzondering op de bepalingen van hoofdstuk II van de richtlijn vereist. Met het oog op juridische duidelijkheid stelt de Commissie daarnaast voor om in de tekst van de uitzondering de maximum-steunbedragen vast te stellen die voor de voltooiing van elk van de herstructureringsplannen aanvaardbaar zijn, en dus niet te werken met een plafond dat wordt uitgedrukt als een percentage van de toekomstige omzet. Weliswaar is een zekere flexibiliteit inzake de verschuiving van bedragen van de ene naar de andere post noodzakelijk, wegens wijzigingen in de contracten, maar de sociale steunmaatregelen en de investeringssteun mogen voor geen andere doeleinden worden gebruikt. Bij haar beoordeling van de aanvragen zal de Commissie de rechtvaardiging en de noodzaak onderzoeken van de feitelijke bedragen van bedrijfssteun die moeten worden uitgekeerd, en met name het gebruik van voorwaardelijke baten.

28. De investeringssteun die is voorzien voor de voltooiing van de herstructureringsplannen zal worden beoordeeld uit hoofde van artikel 6 van de Zevende Richtlijn. Zoals reeds gezegd, vereist deze bepaling dat de steun gekoppeld is aan een herstructureringsplan dat geen enkele uitbreiding van de scheepbouwcapaciteit van de werven behelst. Bovendien wordt in artikel 6, lid 3, geëist dat het bedrag van de steun door de omvang van de voorgenomen herstructurering gerechtvaardigd is en dat de steun beperkt blijft tot tegemoetkoming in de uitgaven die rechtstreeks met de investeringen in verband staan. In dit stadium kan worden gesteld dat de investeringssteun en de geplande leningen de rechtstreekse kosten voor de materiële modernisering van de werven dekt. De investeringsplannen zijn volledig gedetailleerd en de grote meerderheid van de contracten voor de werken zijn in uitvoering. Onzekerheden over de uiteindelijke kosten blijken derhalve zeer beperkt te zijn. Als onderdeel van haar beoordeling zal de Commissie eisen dat de aard en de bedragen van de uitgaven worden aangetoond, als voorwaarde voor vrijgave van de investeringssteun.

De steunintensiteit die reeds uitzonderlijk hoog was in de oorspronkelijke herstructureringsplannen wordt nog hoger, als gevolg van het feit dat de oorspronkelijk beoogde bijdrage van de particuliere investeerder nu door de Staat moet worden overgenomen. Aangezien de scheepswerven over vrijwel geen activa meer beschikken en de financiële opbrengst van de investeringen volatiel en beperkt zijn als gevolg van de hoge sectoriële risico's, is een financiering van de investeringen via leningen slechts ten dele mogelijk. Voor dit gedeelte van de lening zullen de scheepswerven vanaf het jaar 2000 rente betalen.

Gelet op de bijzondere historiek van de projecten is de Commissie thans van mening dat zij haar goedkeuring kan hechten aan de investeringssteun uit hoofde van artikel 6 van de Zevende Richtlijn, van zodra de Raad zijn goedkeuring heeft gehecht aan de uitzondering voor de voorziene bedrijfssteun.

²² Het plafond van 4,5% voor kleinere schepen en voor scheepsverbouwing kan hier buiten beschouwing blijven, aangezien de scheepswerven weinig of niets met dergelijke contracten te maken zullen krijgen.

29. De Commissie neemt nota van de afstand van alle vorderingen in verband met vroegere leningen aan MTW en VWS en misbruikte middelen in het kader van de "Gemeinschaftsaufgabe"-regeling en van de afstand aan BvS van alle vorderingen op fondsen die de scheepswerven hebben ingebracht in het cash concentration system van BVV.

10.3.1997

Uitzonderingsregeling betreffende de steunverlening door Griekenland ten behoeve van de herstructurering en de privatisering van de Hellenic-scheepswerf

I. Achtergrond

Volgens artikel 5 van Richtlijn 90/684/EEG van de Raad mag aan scheepswerven bedrijfssteun worden verleend tot een plafond dat jaarlijks door de Commissie wordt vastgesteld voor aan contracten gekoppelde productiesteun. Dit plafond is ongewijzigd gebleven op 4,5% en 9% van de contractwaarde voor, respectievelijk, scheepsverbouwing en nieuwbouw tot 10 miljoen ECU en voor nieuwbouw van 10 miljoen ECU of meer.

In artikel 10 van de richtlijn wordt voor Griekenland een uitzondering voorzien op dat plafond en wordt toestemming gegeven aan Griekenland om tot 31.12.1991 steun te betalen aan openbare scheepswerven indien deze steun verband houdt met de privatisering ervan.

II. De privatisering van de openbare scheepswerven in Griekenland - Artikel 10 van Richtlijn 90/684/EEG

Op basis van de verbintenissen van de Griekse regering dat haar openbare scheepswerven vóór 31 maart 1993 zouden worden geprivatiseerd, heeft de Commissie op 23 december 1992¹ aanvaard dat de volledige afschrijving van de schulden van de vier in artikel 10 van de richtlijn bedoelde scheepswerven - voor wat betreft de aangemelde bedragen - verenigbaar zou zijn met de bepalingen van artikel 10.

De Elefsis-werf werd in juli 1992² verkocht en de Nafsi-werf in 1993³. Omdat de Griekse regering er niet in slaagde haar verbintenissen tijdig na te komen en na aanzienlijk uitstel, heeft de Commissie geweigerd om de termijn te verlengen en heeft zij op 16 februari 1994⁴ besloten om de procedure van artikel 93, lid 2, EG-Verdrag in te leiden met betrekking tot de steun die Griekenland heeft verleend aan de overblijvende twee scheepswerven, aangezien op dat ogenblik de Hellenic-werf en de Neorion-werf nog steeds eigendom waren van de overheid.

In de zomer van 1994 slaagde de Griekse regering erin om de Neorion-werf te verkopen, en bij brief van 19 oktober 1994 bracht zij de Commissie hiervan op de hoogte. De Commissie toonde zich zo flexibel mogelijk met betrekking tot de herhaalde inspanningen van de Griekse regering om een oplossing te vinden voor de privatisering van de Hellenic-werf maar terzelfder tijd onderzocht zij alle juridische mogelijkheden om de uitvoering van de richtlijn af te dwingen. Om deze reden besloot de Commissie op 26 juli 1995⁵ de procedure van artikel 93, lid 2, EG-Verdrag te beëindigen met een positieve beslissing inzake de steun aan Neorion en een negatieve beslissing wat betreft de steun aan Hellenic.

¹ PB C 88 van 30.3.1993.

² Een verkoop waarvan de Commissie reeds kennis had ten tijde van haar beschikking van 23.12.1992.

³ Zoals medegedeeld door de Griekse regering bij brief van 2.6.1993.

⁴ PB C 138 van 20.5.1994.

⁵ PV(95)1258 van 26.7.1995, SEC(95)1322/2 van 24.7.1995.

De Commissie besloot echter op verzoek van de Griekse regering, die stelde dat de verkoop van de scheepswerf binnenkort zou plaatsvinden, om de aanmelding van die beslissing op te schorten. Tijdens haar vergaderingen van september heeft de Commissie de uitvoering van de beslissing van juli 1995 tweemaal opgeschort.

In september 1995 heeft de Griekse regering bij de Commissie de verkoop aangemeld van 49% van de aandelen van de Hellenic-scheepswerf aan een coöperatie van werknemers van de scheepswerf. Hierbij maakte Griekenland gebruik van lid 3 van artikel 10 van de richtlijn, waarin de mogelijkheid wordt voorbehouden om een meerderheidsparticipatie van 51% in een van de scheepswerven te behouden, indien het besluit hiertoe uit het oogpunt van landsverdediging gerechtvaardigd is. De privatiseringsprocedure werd voltooid op 31.1.1996 toen het Hof van Beroep te Athene een overeenkomst bekrachtigde tussen de schuldeisers van de scheepswerven, waarin de bedragen en voorwaarden werden vastgesteld voor de volledige afschrijving van de schulden van de scheepswerf.

Na de verkoop van de scheepswerf werd een bedrijfsplan opgesteld dat voorzag in de herstructurering en de modernisering van de scheepswerf. Het aantal werknemers zal worden verminderd van 2966 tot 2000 en verwacht wordt dat, na een voorgenomen investering met het oog op de modernisering, de scheepswerf in 1998 opnieuw rendabel zal worden. Als onderdeel van het privatiserings- en herstructureringsproces werd het beheer van de scheepswerf in september 1996 na een openbare aanbesteding toegekend aan een onafhankelijke particuliere onderneming. Sindsdien heeft die particuliere onderneming de scheepswerf geëxploiteerd, met als voornaamste taak de tenuitvoerlegging van het bedrijfsplan.

Aan de voorwaarden die de Commissie had gesteld voor de goedkeuring van de steun voor de volledige afschrijving van de schulden van de Hellenic-scheepswerf lijkt te zijn voldaan. Niettemin is het bedrag van de af te schrijven schulden, zoals medegedeeld door de Griekse regering, gestegen als gevolg van intresten op de per 31.12.1991 bestaande schulden (44 miljard GRD), samengevoegd tot 31.1.1996. De schulden van de scheepswerf bedragen op het ogenblik 112,6 miljard GRD. Van dit bedrag heeft 11,765 miljard GRD betrekking op de lopende zaken van de scheepswerf en deze zullen in haar boekhouding opgenomen blijven. 46,355 miljard GRD stemt overeen met kredieten voor de bouw van militaire schepen, een activiteit die buiten de werkingssfeer van het EG-Verdrag valt. Er blijft dus een bedrag over van 54,525 miljard GRD dat de Griekse regering niet kan afschrijven zonder voorafgaande toestemming van de Commissie. Dit bedrag betekent een overschrijding met 10,525 miljard GRD van de steun die de Commissie in 1992 had goedgekeurd.

De nieuwe opgelopen schulden (10,525 miljard GRD) vormen een onderdeel van de passiva van de scheepswerf. Ofschoon deze verband houden met het aanvankelijk goedgekeurde bedrag is de Commissie van mening dat steun ter dekking van intresten op een goedgekeurde, doch niet betaalde steun een nieuwe steun vormt, zolang de potentiële begunstigde van de steun niet is bevrijd van zijn verbintenissen inzake de oorspronkelijke passiva. De Commissie is van mening dat de betaling van het nieuwe bedrag zou overeenstemmen met bedrijfssteun. De richtlijn verschaft geen juridische basis voor de goedkeuring van een dergelijke steun en ingevolge artikel 10 bestaat die mogelijkheid slechts tot eind 1991. Anderzijds kan de nieuwe steun niet op grond van artikel 5 van de richtlijn worden goedgekeurd aangezien het steunbedrag hoger ligt dan het toepasselijke plafond.

De Griekse regering houdt staande dat de steun essentieel is voor het overleven van de scheepswerf en om de gedane inspanningen voor de herstructurering van de Griekse scheepsbouwsector kracht bij te zetten. Zij benadrukt het belang om de werking te verzekeren van betrouwbare werven voor scheepsherstellingen in het oosten van de Middellandse Zee, die een belangrijke markt vormt waarvoor in deze sector onvoldoende dekking bestaat.

Het bedrijfsplan waarmee de onderneming de rendabiliteit moet verzekeren is reeds in werking maar het succes ervan is afhankelijk van de daadwerkelijke en tijdige uitvoering van alle maatregelen. Het is gebaseerd op de veronderstelling dat de schulden van de scheepswerf zullen worden afgeschreven, zoals bekrachtigd door de beslissing van het Griekse Hof van Beroep. Er wordt een belangrijk investeringsplan voorzien dat binnenkort moet worden ten uitvoer gelegd met het oog op de modernisering van de scheepswerf.

Er moet ook worden op gewezen dat de onzekerheid met betrekking tot het afschrijven van de schulden van de scheepswerf de bankinstellingen weigerachtig maakt om verdere kredieten te verstrekken aan de scheepswerf, waardoor bijgevolg het hele herstructureringsproces in gevaar komt.

III. Beoordeling door de Commissie

De scheepsbouwsector is voor Griekenland van strategisch belang, wegens het grote aantal werknemers (bijna 9.000) en de geografische ligging van het land waar de meeste verbindingen tussen de belangrijkste eilanden afhankelijk zijn van maritiem vervoer.

De Commissie erkent dat Griekenland belangrijke inspanningen heeft verricht door een oplossing trachten te vinden voor de privatisering van al haar scheepswerven binnen het kader van de richtlijn. Om deze reden heeft de Commissie de vertraging aanvaard bij de verkoop van de scheepswerven doch zij is van mening dat de richtlijn geen juridische basis verschaft voor een goedkeuring van de steun boven de in 1992 goedgekeurde bedragen, die overeenstemmen met de op 31.12.1991 bestaande schulden.

Gelet echter op de overweging dat voldaan is aan de voorwaarden voor een terugkeer naar levensvatbaarheid van de scheepswerven en gelet op het sociale en strategische belang van deze scheepswerf voor de regio en het gehele land, is de Commissie van mening dat het redelijk is om een basis te verschaffen, op grond waarvan goedkeuring kan worden verleend voor de steun voor de volledige afschrijving van schulden bestaande op het ogenblik van de privatisering en voor de bedragen zoals goedgekeurd door het Griekse Hof van beroep.

Uitzonderingsregeling betreffende de steunverlening door Spanje ten behoeve van de herstructurering van openbare scheepswerven

1. Achtergrond

- 1.1. In de loop van de eindfase van de onderhandelingen in verband met de OESO-Overeenkomst inzake normale concurrentievoorwaarden in de commerciële scheepsbouw- en scheepsreparatiesector, maakte Spanje gewag van plannen voor een bijkomende herstructurering van zijn scheepsbouwindustrie, die zouden leiden tot aanzienlijke personeelsverminderingen en een capaciteitsvermindering van 30.000 gbrt (van 400.000 gbrt naar 370.000 gbrt).
- 1.2. Aantekening 1 bij bijlage II bij de Overeenkomst¹, die nog niet in werking is getreden, voorziet uitzonderingen voor bepaalde Lid-Statens waaronder Spanje. Volgens de uitzondering zal in het geval van Spanje tot 31 december 1998 herstructureringssteun toegelaten zijn ten belope van 180 miljard ESP, betrekking hebbende op:
- (a) steun voor sociale maatregelen;
 - (b) steun met betrekking tot herstructureringskosten die werden gemaakt vóór de datum van de Overeenkomst, welke vóór die datum door de Spaanse regering werden aangegeven en door de Commissie werden goedgekeurd, maar naar aanleiding van budgettaire moeilijkheden nog niet werden vergoed;
 - (c) andere steun voor toegezegde en betaalde herstructureringsmaatregelen, die betrekking heeft op kosten welke vóór 1 januari 1996 werden gemaakt, of na 1 januari 1996 voor herstructureringsmaatregelen uitgekeerde investeringssteun (tot maximum 10 miljard ESP).
- 1.3. In november 1995 hebben de Spaanse autoriteiten bij de Commissie hun voornemen aangemeld om onder de uitzonderingsregeling steun toe te kennen ten behoeve van de herstructurering van de openbare scheepswerven binnen de División de Construcción Naval (hierna: DCN), die tot 31 juli 1995 onderdeel was van de Instituto Nacional de Industria (hierna: INI) maar nu deel uitmaakt van de overheidsholding Agencia Industrial del Estado (hierna: AIE).

¹ PB C 375 van 30.12.1994, blz. 3.

1.4. De aangemelde steun omvatte de volgende elementen:

| | miljard ESP |
|---|-------------|
| Toegezegde, vooraf goedgekeurde steun voor verliescompensatie, maar nog niet uitgekeerd wegens budgettaire moeilijkheden, per 31 december 1994 (kapitaal + intrest) | 89,104 |
| Steun voor sociale maatregelen | 80 |
| Investeringssteun | 10 |

1.5. In december 1995 besloot de Commissie²:

- haar goedkeuring te hechten aan de steun in de vorm van verliescompensatie ten belope van 89,104 miljard ESP, op grond van artikel 5bis van de richtlijn betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw (90/684/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 94/73/EEG)³;
- de procedure van artikel 93, lid 2, in te leiden ten aanzien van voorgenomen toekomstige belastingkredieten die in de periode tussen 1995 en 1998 circa 48 miljard ESP bedragen en aanvullende steun kunnen vormen; en
- haar vooronderzoek voort te zetten naar de overige aspecten van de zaak (80 miljard ESP sociale steun en 10 miljard ESP investeringssteun, samen met aanvullende betalingen voor een totaal bedrag van 62 miljard ESP die blijkbaar reeds plaatsvonden in de periode 1998 tot 1994 ter dekking van de rentelasten voor nog verschuldigde steun in de vorm van verliescompensatie, aan contracten gekoppelde productiesteun en herstructureringssteun).

1.6. Op 8 januari 1997 besloot de Commissie om de procedure van artikel 93, lid 2, uit te breiden⁴ ten einde een formeel onderzoek in te stellen naar de bovengenoemde overige aspecten; alsmede de buitengewone betalingen van 7,355 miljard ESP in 1991 en 1993, die mogelijk steun vormt aangezien het voornemen was aangemeld om de scheepswerven in staat te stellen verder te blijven werken ondanks toenemende verliezen, en de verenigbaarheid van de activiteiten van de scheepswerf Astano met de voor de goedkeuring van een steun in 1991⁵ gestelde voorwaarde dat de scheepswerf zou worden gesloten voor de scheepsbouw.

1.7. Tegen deze achtergrond heeft de Spaanse regering in februari en begin maart bijkomende inlichtingen overgemaakt, met inbegrip van een herzien herstructureringsplan en bijgewerkte details van de daarbij horende openbare financiële steunmaatregelen.

1.8. Aangezien die maatregelen steunelementen bevatten die onverenigbaar zijn met de richtlijn betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw, is een uitzondering op die richtlijn noodzakelijk alvorens de maatregelen door de Commissie zouden kunnen worden goedgekeurd.

² PB C 75 van 15.3.1996, blz. 2.

³ PB L 351 van 31.12.1994, blz. 10.

⁴ PB C 53 van 22.2.1997, blz. 3.

- 1.9. Deze mededeling geeft een overzicht van de voorstellen van de Commissie met betrekking tot een dergelijke uitzondering, met inbegrip van de voorwaarden die daaraan zouden worden verbonden.

2. De Spaanse openbare scheepswerven

- 2.1. Volgens de inlichtingen die de Spaanse autoriteiten op het ogenblik van het verzoek om een uitzondering op de OESO-overeenkomst hebben verschaft, hadden de openbare scheepswerven een totale capaciteit van 240.000 gbrt en omvatten zij drie grote scheepswerven (Puerto Real, Sevilla en Sestao) met een gezamenlijke capaciteit van 195.000 gbrt en drie middelgrote scheepswerven (Juliana en Barreras, plus Astander) met een gezamenlijke capaciteit van 45.000 gbrt. Het resterende deel van de capaciteit van de totale scheepsbouwcapaciteit in Spanje van 400.000 gbrt is verspreid over particuliere scheepswerven (31 werven) met een gezamenlijke capaciteit van 160.000 gbrt.
- 2.2. Op 31 december 1994 waren de openbare activiteiten van de openbare scheepswerven als volgt:

| | |
|------------------|-------------------------|
| AESA Puerto Real | Nieuwbouw |
| AESA Cádiz | Reparatie en verbouwing |
| AESA Sevilla | Nieuwbouw |
| AESA Sestao | Nieuwbouw |
| Astander | Reparatie en verbouwing |
| Juliana | Nieuwbouw |
| Astano | Off-shore en reparatie |
| Barreras | Nieuwbouw |

Als voorwaarde voor de goedkeuring in 1991 van de steun in de vorm van verliescompensatie, moet de Astano-werf, met een capaciteit van 135.000 gbrt, tot maart 1997 worden gesloten voor de bouw van nieuwe schepen.

- 2.3. Kort voor Spanje toetrad tot de Gemeenschap werd de herstructurering van zijn scheepsbouwsector aangevat en sindsdien werden deze inspanningen voortgezet. Sinds 1984 is de capaciteit gedaald van 1 miljoen ton gbrt tot 400.000 gbrt, zoals vermeld in punt 2.1. Gedurende dezelfde periode daalde het aantal werknemers van 40.000 tot 14.750 (per 31 december 1993).
- 2.4. Om deze herstructureringen te vergemakkelijken was Spanje krachtens de Zesde en de Zevende Richtlijn betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw tot 1 januari 1992 vrijgesteld van de in de richtlijn vervatte voorschriften inzake bedrijfssteun, op voorwaarde dat de herstructureringen werden voortgezet en dat de steun geleidelijk werd verminderd. Naast deze steun gaf de Commissie in 1991 haar toestemming voor steun in de vorm van verliescompensatie ten behoeve van de openbare scheepswerven over de periode tussen 1987 en 1992 ten belope van 126,779 miljard ESP (C 26/89).
- 2.5. Ondanks al deze maatregelen bleven de openbare scheepswerven ernstige financiële problemen ondervinden, als gevolg van een aantal factoren zoals de moeilijke marktsituatie (gekenmerkt door een aanzienlijke onderbenutting op

⁵ Zaak C 26/89, PB C 66 van 14.3.1991, blz. 10.

de scheepswerven) en vertragingen bij de ontvangst van steunuitkeringen ingevolge budgettaire moeilijkheden.

Bijgevolg bleven de openbare scheepswerven aanzienlijke verliezen lijden, zoals blijkt uit de volgende tabel

| | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 |
|----------------------------|--------|--------|---------|--------|--------|
| Omzet | 91 478 | 98 283 | 106 137 | 95 593 | 85 983 |
| Netto-verlies na belasting | 9 179 | 6 654 | 15 843 | 32 525 | 27 221 |

- 2.6. De verliezen na belasting waren in deze periode circa 28% lager dan de verliezen voor belasting, aangezien INI de verliezen van DCN kon aanwenden ter compensatie van de winsten die elders binnen het concern werden gemaakt, terwijl de hieruit voortvloeiende belastingkredieten ten goede kwamen aan DCN. (De omzetcijfers omvatten de steun die werd ontvangen in de vorm van aan contracten gekoppelde bedrijfssteun en herstructureringssteun, doch geen steun voor verliescompensatie).
- 2.7. De exploitatieverliezen bedroegen in 1995 en 1996 respectievelijk circa 40 miljard ESP en 37 miljard ESP.
- 2.8. Tegen deze achtergrond werd in de loop van 1995 nogmaals een herstructureringsplan opgesteld voor de openbare scheepswerven. Onderdelen van dit plan, met name wat betreft de personeelsverminderingen, werden reeds met ingang van 1 januari 1996 uitgevoerd. Andere elementen van het oorspronkelijke plan werden versterkt door bijkomende maatregelen.
- 2.9. De doelstelling van het herstructureringsplan is om tegen 1998 opnieuw het kostendekkend punt te bereiken, zowel op het niveau van de individuele werven als op het niveau van DCN als geheel. De sleutelementen van het plan kunnen als volgt worden samengevat:
- herstructurering van de ondernemingsstructuur ten einde elke scheepswerf als een afzonderlijke entiteit te behandelen,
 - een vermindering van de materiaalkosten met 8%,
 - een vermindering van het personeel van 10.017 einde 1994 (in vergelijking met meer dan 25.000 in 1984) tot 6.100 einde 1998 (waarvan slechts 3.789 in de nieuwbouw zullen zijn tewerkgesteld),
 - een bevrozing van de salarissen in 1997 en 1998,
 - grotere flexibiliteit inzake werkomstandigheden en grotere mobiliteit van de werknemers tussen de verschillende scheepswerven,
 - een optimaal gebruik van de beschikbare capaciteit, gebaseerd op het huidige orderboek plus reeds ondertekende contracten en in onderhandeling zijnde contracten,
 - investeringen met het oog op verbetering van de technologie,

- een stijging met 35% van de productiviteit inzake de bouw van nieuwe schepen (thans rond 36 gbt per man/jaar, in vergelijking met 16 gbt per man/jaar in 1988),
- een vermindering van de financiële lasten tot 4% van de omzet.

3. Voorgenomen financiële steunmaatregelen

3.1. Er wordt voorgesteld dat deze bijkomende herstructureringsmaatregelen zouden worden ondersteund door financiële steun van de overheid ten belope van in totaal 179,104 miljard ESP, als volgt samengesteld:

| | miljard ESP |
|--|-------------|
| (i) Sociale steun | 80 |
| (ii) Investeringssteun | 10 |
| (iii) Compensatie van verliezen uit het verleden | 89,104 |

Sociale steun

3.2. De sociale steun is als volgt samengesteld:

| | miljard ESP |
|---|-------------|
| Kosten van afvloeiingen vóór 31 december 1995 | 5,229 |
| Kosten van afvloeiingen na die datum | 65,777 |
| Onvoorziene uitgaven | 8,994 |

3.3. Een groot deel van de afvloeiingen werden reeds doorgevoerd, en het aantal werknemers bedraagt thans circa 7.000. Aangezien op 31 december 1996 reeds 66,816 miljard ESP van de totale steun was betaald blijft in 1997 nog naar schatting 13,184 miljard ESP te betalen.

3.4. De afvloeiingen zijn als volgt gespreid over de scheepswerven:

| <u>Scheepswerf</u> | <u>Aantal werknemers</u> <u>einde 1994</u> | <u>Aantal werknemers</u> <u>einde 1998</u> | <u>Vermindering</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 |
| Algemene diensten, enz. | 656 | 449 | 207 |
| Totaal | 10017 | 6100 | 3917 |

Investeringssteun

- 3.5. De investeringssteun van in totaal 10 miljard ESP moet tegen eind 1997 zijn betaald en omvat een reeks investeringen in alle scheepswerven, waaronder technische geïntegreerde systemen, verbeterde productieprocessen en productiestromen (met inbegrip van CAD/CAM), oprichting van centra voor onderzoek en ontwikkeling, milieumaatregelen enz. Deze zijn als volgt samengesteld:

| | miljoen ESP |
|---|--------------|
| Technische informatie | 476 |
| Wijzigingen van de fabrieken in verband met verbeterde productiestromen | 2511 |
| Verbetering van de werkplaatsinstallaties en -stromen | 1327 |
| Aanpassingen voor nieuwe producten | 900 |
| Verbeteringen van sloopshellingen en dokken | 1034 |
| Ingebruikneming van nieuwe technologieën | 660 |
| Lasuitrusting | 120 |
| Verbeteringen inzake milieu-effecten | 1080 |
| Verbeteringen van de aanvullende diensten | 116 |
| Verbetering van de dienstverlening in de fabrieken | 516 |
| Aanpassing van de magazijnen | 77 |
| Onderhoud en vervangingen | 277 |
| Verbeteringen in verband met veiligheid | 237 |
| Kwaliteitscontrole | 26 |
| Verbeteringen van informatiesystemen | 36 |
| Verbeteringen van werkplaatsen en machines voor herstellingen | 170 |
| Verbeteringen in de machinewerkplaatsen | 227 |
| Werktuigen voor motoren | 85 |
| Diverse | 125 |
| TOTAAL | 10000 |

- 3.6. Deze investeringen werden als volgt uitgesplitst over de verschillende scheepswerven:

| Scheepswerf | miljard ESP |
|------------------------|-------------|
| 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 |
| Algemene diensten, enz | 1,5 |
| TOTAAL | 10,0 |

Compensatie van verliezen uit het verleden

- 3.7. De steun in de vorm van verliescompensatie ten belope van 89,104 miljard ESP is samengesteld uit 64,196 miljard ESP met betrekking tot het bedrag dat op 31 december 1994 nog niet was betaald van de steun in de vorm van verliescompensatie ten belope van 126,779 miljard ESP, zoals goedgekeurd in 1991 voor de jaren 1987 tot 1992 maar als gevolg van budgettaire moeilijkheden uitgesteld, plus 24,908 miljard ESP ter dekking van samengevoegde intrest verschuldigd over uitgestelde betalingen. In december 1995 heeft de Commissie haar goedkeuring gehecht aan dit deel van het steunpakket. Per scheepswerf zouden die nog niet betaalde bedragen als volgt moeten zijn opgesplitst:

| | Miljard ESP | | | | | |
|--------|-------------|----------|--------|---------|----------|--------|
| | AESA | Barreras | Astano | Juliana | Astander | Totaal |
| 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 |
| Totaal | 70,610 | 0,695 | 1,708 | 4,497 | 1,594 | 89,104 |

- 3.8. Volgens de Spaanse autoriteiten was op 31 december 1996 slechts 39,376 miljard ESP betaald. Gepland wordt dat dit jaar nog 47,047 miljard ESP zal worden betaald en het overblijvende bedrag (2,681 miljard ESP) in 1998.

Andere maatregelen

- 3.9. Bovenop de voornoemde maatregelen hebben de Spaanse autoriteiten de Commissie ervan in kennis gesteld dat, gelet op de voorziene verliezen voor 1997 die hoger zullen zijn dan die waarvan in het plan werd uitgegaan, een bijkomende kapitaalinjectie van 15 miljard ESP zal nodig zijn. Bovendien zullen de scheepswerven ook voordelen halen uit belastingkredieten die nu voor de periode tot eind 1998 worden geraamd op 58 miljard ESP (in vergelijking met het cijfer van 48 miljard ESP dat voorwerp vormt van de procedure van artikel 93, lid 2).

(Zoals in punt 2.6 vermeld, werden de verliezen na belasting van DCN in het verleden verminderd via de overheidsaandeelhouder INI, in overeenstemming met de courante Spaanse praktijken voor holdings, door de verliezen vóór belasting te compenseren met elders binnen het concern gemaakte winsten. DCN ontving een gedeelte van het hieruit voortvloeiende belastingkrediet. In het herstructureringsplan van DCN wordt ervan uitgegaan dat dergelijk kredieten in de toekomst mogelijk blijft, ondanks het feit dat DCN sinds 1 augustus 1995 deel uitmaakt van de verlieslatende overheidsmaatschappij AIE).

- 3.10. Bovendien blijkt dat naast deze maatregelen de scheepswerven gedurende de periode 1988 tot 1994 bijkomende betalingen ontvingen voor een totaal bedrag van 62,068 miljard ESP ter dekking van de intrest op leningen die werden aangegaan ter dekking van uitgestelde betalingen van voordien goedgekeurde steun. Dit bedrag omvat 24,325 miljard ESP in verband met

niet-uitgekeerde aan contracten gekoppelde steun en herstructureringssteun; en 37,703 miljard ESP ter dekking van niet-uitgekeerde steun in de vorm van verliescompensatie. De scheepswerven ontvingen ook aanvullende betalingen van INI voor in totaal 7,355 miljard ESP in 1991 en 1993, ter dekking van de kosten voor personeelsafvloeiingen in die jaren [ten belope van 3,980 miljard ESP (300 werknemers)]; en de kosten voor schadevergoeding als gevolg van het ongeval met de Amoco Cádiz in 1978, ten belope van 3,375 miljard ESP.

4. Capaciteitsverminderingen

4.1. In het herstructureringsplan wordt voorgesteld om de capaciteitsvermindering met 30.000 gbrt in de openbare scheepswerven met onmiddellijk effect als volgt te realiseren:

- de stopzetting van de nieuwbouwactiviteiten te Astander (laatste schip voltooid in 1990) waarbij de scheepswerf exclusief zal werken voor verbouwing en reparaties;
- de sluiting van een droogdok (146,6 m x 21,8 m) te Sestao;
- het niet gebruiken van een droogdok (148,7 m x 22,5 m) te Sevilla;
- de sluiting van een scheepshelling (60 m x 15 m) te Sevilla;
- de sluiting van een scheepshelling (67 m x 14 m) te Barreras.

4.2. Als gevolg hiervan zou de totale capaciteit van de openbare scheepswerven worden verminderd van 240.000 gbrt tot 210.000 gbrt; per scheepswerf zou dit de volgende capaciteit geven:

| | in gbrt | | |
|-------------|----------------|--------------------|---------------------|
| | <u>Actueel</u> | <u>Voorgesteld</u> | <u>Vermindering</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 | 8.000 | 0 | 8.000 |
| | <u>240.000</u> | <u>210.000*</u> | <u>30.000</u> |

(* het totale capaciteitsniveau zou worden gerespecteerd, doch wijzigingen binnen de afzonderlijke werven zouden binnen het totale kader mogelijk blijven)

4.3. De Spaanse autoriteiten hebben zich er ook toe verbonden dat de Astano-scheepswerf (capaciteit 135.000 gbrt) die overeenkomstig de goedkeuring van de steun uit 1991, waarnaar in punt 2.2 is verwezen, vanaf eind maart 1997 voor de bouw van nieuwe schepen zou kunnen worden heropend, voor die activiteiten zal gesloten blijven.

4.4. Daarbovenop zou er in de sector van de particuliere scheepswerven een capaciteitsvermindering plaatsvinden van 17.500 gbrt via sluitingen en/of wijzigingen van activiteiten.

4.5. De bijdrage van de particuliere sector zou als volgt gebeuren:

| <u>Scheepswerf</u> | <u>Capaciteits- vermindering (gbrt)</u> | <u>Jaar van sluiting (nieuwbouw)</u> | <u>Nieuwe activiteiten (eventueel)</u> |
|--------------------|---|--|---|
| Atlántico | 10.000 | 1990 | Totale sluiting (afbraak van installaties) |
| Ardeag | 2.000 | 1993 | Totale sluiting (afbraak van installaties) |
| Luzuriaga | 2.500 ⁶ | 1995 | Verandering van eigenaar; nu voornamelijk ver- bouwing/reparatie, plus bouw van kleine schepen |
| Mallorca | 3.000 | 1995 | Reparatie |

5. Het standpunt van de Commissie

5.1. In de OESO-Overeenkomst was reeds sprake van de noodzaak van een bijkomende herstructurering van de openbare scheepswerven in Spanje.

5.2. Verordening nr. 3094/95 van de Raad heeft ten doel de in de Overeenkomst vervatte bepalingen inzake overheidssteun in werking te laten treden. In afwachting echter van de inwerkingtreding van de OESO-Overeenkomst is in Verordening nr. 1904/96 van de Raad voorgeschreven dat de bepalingen van de Zevende Richtlijn betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw (90/684/EEG, als laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 94/73/EEG) van toepassing blijven totdat de overeenkomst in werking treedt en uiterlijk tot en met 31 december 1997.

5.3. Bij de beoordeling van deze zaak moet de Commissie derhalve, terwijl zij rekening houdt met de totstandkoming van de bepalingen van de OESO-Overeenkomst, de regels van de richtlijn als vertrekpunt nemen. Bij haar benadering dient de Commissie met name vast te stellen

- of en in welke mate de financiële maatregelen van de overheid steunmaatregelen vormen en indien zo, of deze verenigbaar zijn met de scheepsbouwrichtlijn;
- of de aard en de omvang van de capaciteitsverminderingen een voldoende tegengewicht vormen voor de steun, om de verstoringen van de mededinging in het algemeen zo klein mogelijk te houden en om te voldoen aan de vereisten van de richtlijn (ook rekening houdende met de totstandkoming van de OESO-uitzondering) in het bijzonder; en

⁶ Verminderd van 5.000 gbrt.

- of de in het plan voorgenomen maatregelen zullen leiden tot een terugkeer naar levensvatbaarheid voor de scheepswerven (om de nood aan bijkomende steun in de toekomst te vermijden).

Levensvatbaarheid

- 5.4. Volgens de Spaanse autoriteiten zouden de scheepswerven zeer snel terugkeren tot levensvatbaarheid, tegen eind 1998, indien alle voorgenomen maatregelen volledig worden uitgevoerd. Hoe het ook zij, indien een van de scheepswerven tegen die datum niet terugkeert tot levensvatbaarheid, zal aan de betrokken scheepswerf (scheepswerven) geen verdere steun worden uitgekeerd tenzij steun bij sluiting en aan contracten gekoppelde steun in verband met toekomstige contracten, overeenkomstig de dan geldende regels voor de scheepsbouwsector. De Commissie is in dit stadium van mening, dat dit een afdoende test vormt voor de levensvatbaarheid en zij zal er voor zorgen dat dit wordt verwezenlijkt door het een voorwaarde te maken voor de goedkeuring van de steun. Deze goedkeuring zou ook afhankelijk zijn van een nauwlettend toezicht door de Commissie, indien nodig bijgestaan door onafhankelijke deskundigen, om te verzekeren dat het noodzakelijke peil van levensvatbaarheid (d.w.z. het kostendekkend punt) wordt bereikt.

Capaciteitsverminderingen

- 5.5. Met betrekking tot de capaciteitsverminderingen zouden volgens de Spaanse autoriteiten de openbare scheepswerven in het afgelopen jaar hebben gewerkt tegen een capaciteit van bijna 100%, met een productie van circa 230.000 ton. De voorgestelde verminderingen kunnen derhalve worden beschouwd als een daadwerkelijke vermindering van de reële capaciteit.
- 5.6. De Spaanse autoriteiten hebben zich er ook toe verbonden dat de productie op de scheepswerven niet hoger zal liggen dan de verminderde capaciteit van 210.000 gbrt. De Commissie zal, bijgestaan door onafhankelijke deskundigen, nauwlettend toezicht uitoefenen op de daadwerkelijke productieniveaus ten einde te verzekeren dat dit productieniveau niet wordt overschreden. Overeenkomstig de principes van artikel 7, lid 1, van de richtlijn zou dit gelden voor een periode van tien jaar met ingang van de datum van de eventuele goedkeuring door de Commissie van het steunpakket.
- 5.7. De Commissie neemt ook kennis van de verbintenis van de Spaanse autoriteiten dat de beschikbare capaciteit van Astano van 135.000 gbrt niet voor scheepsbouw zal worden opengesteld. Dit zal een bijkomende aanzienlijke bijdrage vormen aangezien anders, ongeacht de voorgestelde capaciteitsverminderingen, er een grote nettostijging zou zijn van de totale capaciteit van DCN.
- 5.8. Er blijft echter een probleem inzake de activiteiten van Astano met betrekking tot de drijvende productie- en opslagplatforms en de schepen voor materiaalopslag (FPSO's), waarbij het ook ging om nieuwbouw en verbouwing.
- 5.9. De Spaanse autoriteiten zijn van mening dat FPSO's schepen zijn die niet onder de in de richtlijn gehanteerde omschrijving van "zeeschepen" vallen. Zij houden staande dat dergelijke vaartuigen slechts over een voortstuwings- en besturingsvermogen beschikken om op hun positie te blijven en zich voort te bewegen in hun werkgebied, en dat zij voor verplaatsingen op grote

afstanden aangewezen zijn op sleepboten. In dit stadium heeft de Commissie hierbij ernstige twijfels. Volgens haar zijn FPSO's schepen met metalen casco die onder de richtlijn vallen tenzij het afgewerkte schip zichzelf niet kan voortstuwten anders dan met hulp van buitenaf of door middel van bijvoorbeeld windassen en ankers.

- 5.10. De Commissie is derhalve in dit stadium van plan om onafhankelijk technisch advies te vragen zodat het aspect van de FPSO's nader kan worden onderzocht en dit binnen het kader van besprekingen die deze herfst zullen plaatsvinden over het toekomstig beleid inzake steunverlening aan de scheepsbouwsector.

Financiële overheidssteun

- 5.11. Zoals opgemerkt in punt 3.1 omvatten de aangemelde steunmaatregelen, naast de 89,104 miljard ESP steun in de vorm van verliescompensatie die reeds door de Commissie werd goedgekeurd onder artikel 5 bis van de richtlijn, sociale steun van 80 miljard ESP en investeringssteun van 10 miljard ESP.
- 5.12. Wat betreft de sociale steun vermeldt artikel 7 van de richtlijn onder meer dat sociale steun ter bestrijding van de normale kosten van het geheel of gedeeltelijk sluiten van scheepsbouw- of scheepsreparatiewerven als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kunnen worden beschouwd, mits de uit dergelijke steunmaatregelen voortvloeiende capaciteitsvermindering reëel en onomkeerbaar is. In dit stadium lijkt het, dat deze voorwaarde in deze zaak is vervuld. In dezelfde zin kan de niet aangemelde sociale steun van 3,980 miljard ESP, betaald in 1991 en 1993, in dit stadium worden geacht binnen het kader van de algemene herstructurering van de scheepswerven te vallen en dus verenigbaar te zijn met artikel 7 van de richtlijn.
- 5.13. Wat betreft de investeringssteun van 10 miljard ESP, mag investeringssteun volgens artikel 6 van de richtlijn niet worden verleend voor de scheepsbouw, tenzij deze steun gekoppeld is aan een herstructureringsplan dat geen enkele uitbreiding van de scheepsbouwcapaciteit van deze scheepswerf behelst, dan wel in het geval van uitbreiding rechtstreeks is gekoppeld aan een overeenkomstige, onomkeerbare inkrimping van de capaciteit van andere scheepswerven van dezelfde Lid-Staat gedurende dezelfde periode. Dergelijke steun mag niet worden verleend aan werven voor scheepsreparatie, tenzij in samenhang met een herstructureringsplan dat uitmondt in een verlaging van de totale capaciteit van de scheepsreparatie van de betrokken Lid-Staat.
- 5.14. Aangezien in de betrokken scheepswerven geen stijging wordt voorgesteld van de scheepsbouwcapaciteit en er inzake de scheepsherstellingscapaciteit een daling is (gebaseerd op personeelsinkrimpingen), lijkt in dit stadium te zijn voldaan aan de voorwaarden van artikel 6.
- 5.15. Mitsdien concludeert de Commissie dat het waarschijnlijk is dat alle overblijvende steun die is aangemeld overeenkomstig de OESO-uitzondering kan worden goedgekeurd als zijnde verenigbaar met de richtlijn, net zoals de sociale steunmaatregelen uit het verleden.

- 5.16. Er blijven evenwel de verschillende overige maatregelen in verband met de herstructurering.
- 5.17. Wat betreft de bijkomende betalingen van in totaal 62,028 miljard ESP ter vergoeding van interesten op onbetaalde steun gedurende de periode 1988-1994, omvat deze som volgens de inlichtingen waarover de Commissie beschikt 24,325 miljard ESP om interesten te dekken als gevolg van onbetaalde en voordien goedgekeurde productiesteun in verband met contracten en herstructureringssteun; alsmede 37.703 miljard ESP ter dekking van interesten op onbetaalde en voordien goedgekeurde steun in de vorm van verliescompensatie.
- 5.18. De Spaanse autoriteiten houden staande dat de betalingen een maatregel vormen van algemene aard die toepasselijk is op elke onderneming die zich in dergelijke omstandigheden bevindt en dat de Staat wettelijk verplicht was om die betalingen te verrichten via INI, toenmalig aandeelhouder van DCN. De Commissie blijft echter twijfel koesteren ten aanzien van het bestaan van een dergelijke verplichting. De beslissing om de betalingen te verrichten lijkt een eenzijdige en discretionaire handeling te zijn geweest.
- 5.19. Ofschoon de Commissie erkent dat de betalingen blijkbaar de scheepswerven geen economische voordelen hebben bezorgd, aangezien het extra geld enkel was bestemd om de financiële kosten te dekken die DCN had moeten maken bij het verkrijgen van leningen ter dekking van het gebrek aan steun wegens vertragingen bij de betaling, moet in dit stadium worden besloten dat de betalingen van de interest een nieuwe steun vormen. Dit is in overeenstemming met de benadering die is gevolgd in verband met het bedrag van 89,104 miljard aan steun in de vorm van verliescompensatie, zoals voorzien in de OESO-uitzondering en goedgekeurd in artikel 5 bis van de richtlijn die ook de betaling van interesten omvat.
- 5.20. De richtlijn geeft geen rechtsgrondslag voor de goedkeuring van dergelijke steun, die een bijkomende bedrijfssteun vormt bovenop het steunplafond.
- 5.21. Wat betreft het belastingkrediet van 58 miljard ESP, blijkt dat in het verleden in overeenstemming met de courante Spaanse praktijken voor holdings, verliezen na belasting werden verminderd via INI waardoor de verliezen vóór belasting werden gecompenseerd met elders binnen het concern gemaakte winsten. De financiële vooruitzichten in het plan gaan ervan uit dat dergelijke belastingkredieten in de toekomst verder mogelijk zullen blijven tot einde 1998.
- 5.22. De Spaanse autoriteiten hebben een algemene wet ingevoerd die van toepassing is op alle ondernemingen in een dergelijke positie, waardoor deze in staat worden gesteld om van de overheid gelijkwaardige bedragen te verkrijgen als waarop zij recht zouden hebben gehad in een systeem van geconsolideerde belasting. Er wordt voorgesteld om die regelingen tot 31 december 1999 te verlengen. Volgens de Spaanse autoriteiten zou een dergelijke algemene maatregel geen staatssteun vormen. Bij ontbreken van enig bewijs over de ondernemingen die, naast de scheepswerven, eventueel in aanmerking zouden komen voor een dergelijke steun, is de Commissie in dit stadium van mening dat de maatregel een specifieke maatregel is ten behoeve van DCN, die een overheidssteun vormt die onverenigbaar is met de scheepsbouwrichtlijn.

- 5.23. De voorgenomen kapitaalinjectie van 15 miljard ESP in 1997 ter dekking van de groter dan verwachte verliezen, wordt in dit stadium ook beschouwd als staatssteun die onverenigbaar is met de richtlijn.
- 5.24. Wat betreft tenslotte de buitengewone betaling door INI van 3,375 miljard ESP ter dekking van vergoedingen die voortvloeien uit het ongeval met de Amoco Cádiz, erkent de Commissie dat deze terug zijn te voeren tot 1978, vóór de toetreding van Spanje tot de Gemeenschap, en derhalve meent zij in dit stadium dat deze niet moet worden beschouwd als staatssteun in de zin van het Verdrag.
- 5.25. Uit het voorafgaande volgt dat van de betrokken diverse steunmaatregelen ten belope van in totaal 318,112 miljard ESP, voor een bedrag van 183,084 miljard ESP goedkeuring is of zou kunnen worden verleend uit hoofde van de richtlijn inzake steunverlening aan de scheepsbouw, waarbij dus 135,028 miljard ESP overblijft waarvoor een uitzondering is vereist, samengesteld als volgt:

| | mrd. ESP |
|------------------------------|--------------|
| Betaling van rente 1988-94 | 62,028 |
| Belastingkredieten 1995-1999 | 58,00 |
| Kapitaalinjectie 1997 | <u>15,00</u> |
| | 135,028 |

ISSN 0254-1513

COM(97) 132 def.

DOCUMENTEN

NL

07

Catalogusnummer : CB-CO-97-119-NL-C

ISBN 92-78-17484-X

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen

L-2985 Luxemburg