

II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 5 juni 2002

om Nederländernas åtgärder för omstrukturering och privatisering av Koninklijke Schelde Groep

[delgivet med nr K(2002) 2007]

(Endast den nederländska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2003/45/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT
DETTA BESLUT

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

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1a i detta,

efter att i enlighet med nämnda bestämmelser ha givit berörda parter tillfälle att yttra sig⁽¹⁾ och med beaktande av deras synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

- (1) I maj och juni 2000 inkom två skrivelser till kommissionen från tredje parter som tog ställning till vad de ansåg vara stöd till Koninklijke Schelde Groep BV (nedan kallad "KSG") i samband med försäljningen av företaget till Damen Shipyards Group (nedan kallad "Damen"). I en skrivelse av den 30 maj 2000 (D/53220) bad kommissionen om upplysningar i detta ärende.
- (2) I en skrivelse av den 6 juli 2000 (registrerad den 7 juli 2000 som nr A/35591) informerade de nederländska myndigheterna kommissionen om de åtgärder som vidtagits till förmån för KSG. De hävdade att artikel 296 i EG-fördraget kan tillämpas på alla dessa åtgärder, och att om detta inte var fallet, deras skrivelse skulle ses som en anmälan i enlighet med artikel 88.3. Ekonomiministern redogjorde i ett samtal med kommissionsledamot

Mario Monti den 4 september 2000 för denna "preliminära anmälan". I skrivelser av den 8 september 2000 (D/54316) och den 1 mars 2001 (D/50927) bad kommissionen om ytterligare upplysningar. De nederländska myndigheterna bad om uppskov med att svara på denna begäran i en skrivelse av den 12 mars 2001 (registrerad den 15 mars 2001 som nr A/32227), vilket beviljades i en skrivelse av den 23 mars 2001 (D/51254). De nederländska myndigheterna svarade i skrivelser av den 5 oktober 2000 (registrerad den 11 oktober 2000 som nr A/38308) och den 11 juli 2001 (registrerad den 16 juli 2001 som nr A/35724).

- (3) Det nederländska ekonomiministeriet hade redan 1998 delgivit kommissionsledamot Karel Van Miert de åtgärder som då vidtagits (skrivelse av den 4 december 1998, registrerad den 8 december 1999 som nr CO6585). Till följd härav hade kommissionen begärt ytterligare upplysningar i skrivelser av den 7 januari 1999 (D/50038) och den 26 februari 1999 (D/50890). De nederländska myndigheterna svarade i skrivelser av den 2 februari 1999 (registrerad den 4 februari 1999 som nr A/30915) och den 23 mars 1999 (registrerad den 25 mars 1999 som nr A/32377).
- (4) Genom ett beslut av den 25 juli 2001 inledde kommissionen det förfarande som avses i artikel 88.2 i EG-fördraget, med avseende på de nederländska åtgärderna. I en skrivelse av den 30 juli 2001 (D/290603) delgav kommissionen Nederländerna detta beslut. Efter det att de nederländska myndigheterna begärt uppskov (skrivelser av den 31 augusti 2001 och den 27 september 2001, registrerade den 31 augusti 2001 respektive den 1 oktober 2001 som nr A/36875 och nr A/37626), vilket beviljades i skrivelser av den 11 september 2001 (D/53695) och den 5 oktober 2001 (D/54096), reagerade de på beslutet i en skrivelse av den 15 oktober 2001 (registrerad den 15 oktober 2001 som nr A/38035).

⁽¹⁾ EGT C 254, 13.9.2001, s. 6.

- (5) Beslutet offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* ⁽²⁾, varvid berörda parter uppmanades att yttra sig om stödåtgärderna. Fyra yttranden har inkommit till kommissionen. I en skrivelse av den 25 oktober 2001 (D/54431) uppmanade kommissionen de nederländska myndigheterna att reagera på dessa yttranden. I skrivelser av den 6 november 2001 (D/54572), 24 januari 2002 (D/50281) och den 4 mars 2002 (D/50919) ställde kommissionen ytterligare frågor till de nederländska myndigheterna. Efter det att de nederländska myndigheterna begärt uppskov i en skrivelse av den 29 november 2001 (registrerad den 3 december 2001 som nr A/39352) och fått detta beviljat i en skrivelse av den 11 december 2001 (D/55144), reagerade de på de berörda parternas yttranden och svarade på kommissionens frågor i skrivelser av den 14 december 2001 (registrerad samma dag som nr A/39978), den 7 februari 2002 (registrerad den 13 februari 2002 som nr A/31096) och den 25 mars 2002 (registrerad den 2 april 2002 som nr A/32413). Damen skickade egna ställningstaganden, svar och ytterligare uppgifter i skrivelser av den 17 december 2001 (registrerad samma dag som nr A/39992) och den 17 april 2002 (registrerad samma dag som nr A/32876). Den 3 och 15 april 2002 ägde möten rum mellan företrädare för kommissionen, Damen och Nederländerna.
- (6) En av kommissionens frågor var hur mycket Damen hade betalat för företaget KSG. De nederländska myndigheterna lade fram ett sakkunnigutlåtande över KSG:s värde vid privatiseringen. Kommissionen gav en oberoende expert i uppdrag att genomföra en kontrollanalys av den metod som använts och av de finansiella detaljerna i denna rapport. Den oberoende sakkunnige inledde sitt arbete i januari 2002 och lade fram sin slutrapport i mars 2002.

2. DETALJERAD REDOGÖRELSE FÖR ÅTGÄRDEN

2.1 Koninklijke Schelde Groep

- (7) KSG grundades 1875 som det kungliga företaget "De Schelde" (nedan kallat "KMS"). Företagets viktigaste varv har alltid varit i Vlissingen, i provinsen Zeeland. Efter olika fusioner under 1960-talet och i början av 1970-talet blev KMS en del av företaget Rijn-Schelde-Verolme Scheepswerven en Machinefabriek NV. När det företaget gick i konkurs 1983 förvärvade staten och provinsen Zeeland 90 % respektive 10 % av KMS aktier. 1992 döptes KMS om till KSG ⁽³⁾.
- (8) Ända sedan det grundades har KMS, och senare KSG, levererat fartyg till den nederländska marinen, men företaget byggde också fartyg för civil sjöfart. Under de

senaste fyrtio åren utvecklade företaget en rad andra industriverksamheter. Några av de dotterföretag som sysslade med sådana aktiviteter utgjorde en fast del av moderföretaget KSG, medan andra bara delvis kontrollerades av KSG. Företagsstrukturen ändrades flera gånger. Nedan ges en översikt över de rättssubjekt och verksamheter som strukturen omfattade 1999.

Schelde Maritiem BV:

- Schelde Scheepsnieuwbouw: militärt och civilt fartygsbygge
- Scheldepoort: fartygsreparationer
- Schelde Offshore: offshore-verksamhet

Schelde Industriële Productiebedrijven BV:

- Schelde Machinefabriek BV: maskinell bearbetning av halvfabrikat och komponenter, montering av maskiner och maskinella konstruktioner, handel med reservdelar för skeppsmotorer (senare Schelde Marine Services BV)
- Schelde Gears: kugghjulsväxling för fartyg och industritillämpningar
- Schelde Technology Services BV: rådgivning och teknisk service inom material- och lastteknik
- Schelde Exotech: specialutrustning och avancerade reparationer för förädlingsindustrin och kraftverk (o.dyl.)
- Rederij "De Schelde" BV: underhåll av fartyg som byggts av KSG
- Schelde Onroerend goed BV: förvaltning och underhåll av fastigheter

KSG Deelnemingen BV:

- Fabricom Installation Technology (45 %): industrikonstruktioner
- Schelde Industrial Engineers & Contractors (100 %): konstruktion av ångpanneanläggningar, energiomvandlingssystem och avfallsförbränningsanläggningar
- Schelde Heron (60 %): turbiner för kraftvärmeproduktion
- Polymarin BV (100 %): avancerade fiberförstärkta plastkonstruktioner för luft- och rymdfart, varvsindustri osv., formelement av termoplast och termohärdare
- KNM Steel Construction SDN BHD (36 %): värmekraftverk, avfallsförbränning och industrikonstruktion i Sydostasien
- (fram till 1998) Schelde Apparaten- en Ketelfabriek (AKF): maskinbygge

⁽²⁾ Se fotnot 1.

⁽³⁾ Internet: <http://www.schelde.com>

(9) Den sammanlagda omsättningen under 1999 uppgick till 226,7 miljoner euro, varav 64 % kom från fartygsbygge och fartygsreparation. Den kungliga nederländska marinen är KSG:s viktigaste kund. Under 1998 inleddes byggandet av företagets viktigaste beställning, fyra fregatter (förhandlingarna om detta kontrakt inleddes redan 1992). I april 2000 sjösattes den första fregatten, och den sista skall levereras under 2004. Sammanlagt uppgår värdet av dessa fartyg till ungefär 1,5 miljarder euro. KSG:s andel av kontrakten utgör cirka 540 miljoner euro. Många komponenter levereras direkt till marinen, men monteras på fartygen av KSG. På grund av den arbetsbörda som dessa fregatter utgjorde förekom ingen civil fartygsbyggnad under 2000/2001. Tidigare har KSG däremot byggt civila fartyg som omfattas av rådets förordning (EG) nr 1540/98 av den 29 juni 1998 om fastställande av nya regler för stöd till varvsindustrin⁽⁴⁾.

2.2 Damen Shipyards Group

(10) Damen grundades 1927 i Hardinxveld-Giessendam av två bröder. 1970 delades företaget, och anläggningen i Beneden-Hardinxveld övertogs av den ena bröderns son. De viktigaste kunderna vid den tidpunkten var stora mudderföretag. I början av 1980-talet hade Damen utvecklats till specialist på bogserbåtar och små marinfartyg. Under de följande åren fusionerades flera andra företag med koncernen, bland annat två stora reparationsvarv och ett varv som var specialiserat på megajakter. Företaget är fortfarande i familjen Damens personliga ägo, och styrs av herr Damen. Företagets konsoliderade omsättning, medräknat KSG, uppgår till cirka 680 miljoner euro, och företaget sysselsatte under år 2000 ungefär 7 000 personer⁽⁵⁾.

2.3 Nederländernas åtgärder

(11) Under 1998 fick KSG allvarliga ekonomiska svårigheter, inte minst med de icke-varvsrelaterade verksamheterna. För att undvika en omedelbar konkurs och överbygga tiden till KSG:s privatisering betalade Nederländerna i januari 1999 ut ett konverterbart efterställt lån på 35 miljoner nederländska gulden (15,9 miljoner euro)⁽⁶⁾ och en extra förskottsbetalning för fregatterna på 15 miljoner gulden (6,8 miljoner euro). Dessutom skulle den nederländska marinen, på en rad ramvillkor, av KSG köpa ett extra amfibiefartyg för transport. Detta skulle vara färdigt 2007⁽⁷⁾. Dessa åtgärder var knutna till villkoret att företaget upprättade en fungerande företagsplan och att man tillsammans skulle finna ett privat företag som var villigt att ta över KSG.

⁽⁴⁾ EGT L 202, 18.7.1998, s. 1.

⁽⁵⁾ Internet: <http://www.damen.nl>

⁽⁶⁾ Lånet beviljades av Nederländska investeringsbanken och finansierades delvis av ekonomiministeriet (25 miljoner gulden eller 11,3 miljoner euro) och försvarsministeriet (10 miljoner gulden eller 4,5 miljoner euro).

⁽⁷⁾ På grund av osäkerhet i fråga om marinens materieförvaltningspolitik uppstod förseningar. Till sommaren 1998 hade den nya regeringen beslutat att minska försvarsbudgeten avsevärt. Man planerade ett regeringsförslag med huvudlinjerna för denna minskning. Detta dokument lades fram i början av januari 1999, och utgör grunden för marinens materieförvaltningsstrategi fram till 2010.

(12) Lånet och förskottsutbetalningen gick till KSG Maritieme en Industriële Bedrijven, inom vilket alla KSG:s varvsverksamheter var samlade. Räntan på lånet uppgick till AIBOR-procentsatsen för depositioner på en månad plus 175 punkter. KSG betalade en provision på 175 000 gulden (79 000 euro). Lånet skulle betalas tillbaka till den 1 oktober 1999, eller tidigare om de nederländska myndigheterna kom fram till ett slutgiltigt beslut om kapitalinjektion. Men eftersom förhandlingarna om privatiseringen drog ut på tiden mer än väntat sköts återbetalningen upp.

(13) Den extra förskottsbetalningen omfattade utbetalning av vinster som annars skulle ha betalats i två lika delar 2002 och 2003. Därför uppgår räntesubventionen för förskottsbetalningen till 1,41 miljoner euro (aktualiserat värde i slutet av år 2000).

(14) För att kunna privatisera KSG förhandlade de nederländska myndigheterna med en rad olika kandidater. Av de potentiella köparna var till slut bara företaget Damen kvar. Under 1999 fortsatte förhandlingarna, och i februari 2000 kom staten och Damen överens om de grundläggande villkoren för övertagandet. Efter en "due-diligence"-undersökning avslutades förhandlingarna den 14 juli 2000.

(15) Privatiseringen omfattade följande åtgärder:

De nederländska myndigheterna gav KSG ett nytt konverterbart efterställt lån på 70 miljoner gulden (31,8 miljoner euro)⁽⁸⁾.

Försvarsministeriet var berett att ge ett räntefritt lån på 45 miljoner gulden (20,4 miljoner euro) i samband med överföringen av de militära verksamheterna från den nuvarande platsen i Vlissingens centrum till KSG:s anläggning ungefär tio km längre österut. Detta ansågs nödvändigt på grund av att de slussar som ger tillträde till den nuvarande anläggningen är av begränsad storlek. Ett villkor för lånet var att en ny anläggning byggs, till en sammanlagd kostnad av 125 miljoner gulden (56,7 miljoner euro). Anläggningen skall vara klar om fem år. Om det efter fem år visar sig att kostnaderna är lägre måste Damen betala tillbaka en motsvarande del av lånet under det sjätte året. Den återstående delen skall betalas tillbaka i tio årliga amorteringar. Lånet skall betalas ut under 2002 och 2003. I dag uppskattas kostnaderna för överföringen till 45,5 miljoner euro⁽⁹⁾, vilket innebär att räntesubventionen uppgår till 6,0 miljoner euro (aktualiserat i slutet av år 2000).

(16) Regeringen har för avsikt att förutom det amfibiska transportfartyg som beställdes 1998 även köpa ett antal andra marinfartyg av KSG.

⁽⁸⁾ Detta är lånets nettovärde. Bruttovärdet uppgår till 38,2 miljoner euro, som delvis neutraliserades genom ett därmed sammanhängande bolagsskattekrav på 6,4 miljoner euro.

⁽⁹⁾ En oberoende sakkunnig bekräftar att ett belopp på 100 miljoner gulden är det mest realistiska.

(17) Efter det att dessa åtgärder vidtagits överförde de nederländska myndigheterna den 29 september 2000 det nya lånet och det efterställda lånet från 1998, samt KSG:s aktier, till Damen för en symbolisk summa på 4 gulden. Damen åtog sig att färdigställa de fyra fregatterna i enlighet med de kontrakt som slutits.

3. SKÅL FÖR INLEDANDET AV FÖRFARANDET ENLIGT ARTIKEL 88.2

(18) I samband med att förfarandet enligt artikel 88.2 inleddes, betonade kommissionen att åtgärderna avsåg både KSG:s militära och civila verksamhet, men att man utgående från föreliggande uppgifter inte kunde avgöra huruvida åtgärderna omfattas av artikel 296 i fördraget. Dessutom kunde kommissionen inte utesluta förekomsten av statligt stöd, och man betvivlade att åtgärderna var förenliga med kraven i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter⁽¹⁰⁾ (nedan kallade "riktlinjerna för undsättning och omstrukturering"), eller med förordning (EG) nr 1540/98. I synnerhet gällde kommissionens tvivel sambandet mellan åtgärderna och omstruktureringsplanen, avyttringen av strukturellt förlustbringande verksamhet, följderna av omstruktureringen för konkurrerande företag och frågan om huruvida stödet var begränsat till ett minimum.

(19) Dessutom kunde kommissionen inte vara säker på att Damen betalat ett marknadspris för KSG, särskilt eftersom inget offentligt anbudsförfarande genomförts, där alla konkurrenter hade kunnat bjuda på lika villkor, haft tillgång till samma information och kunnat delta i ett öppet förfarande.

4. DE BERÖRDA PARTERNAS YTTRANDEN

(20) Efter det att kommissionen tillkännagivit att den inlett förfarandet⁽¹¹⁾ inkom ställningstaganden från Förenade kungariket och Spanien, samt från ett konkurrerande fartygsreparationsvarv och åtgärdernas förmånstagare. De sistnämnda överensstämmer i stort med Nederländernas yttranden. Båda sammanfattas i del 5.

4.1 Förenade kungarikets ställningstagande

(21) Förenade kungariket delar kommissionens tvivel och påpekar att både KSG och Damen är direkta konkurrenter till de brittiska varven. Det förefaller uppenbart att åtgärden omfattar stöd till kommersiell fartygsbyggnad. Megajakter är en växande marknad för flera olika brittiska varv, och allt tänkbart stöd till konkurrerande varv i Nederländerna kan lätt leda till snedvridning av konkurrensen. Om ett blandat varv övertas av ett kommersiellt fartygsbyggarföretag omfattas detta enligt Förenade kungariket inte helt av tillämpningsområdet för artikel 296 i fördraget, eftersom denna uttryckligen handlar om kommersiellt fartygsbygge.

(22) Förenade kungariket litar inte på försäkran att alla berörda företag kände till att de nederländska myndigheterna sökte en kandidat som kunde fungera som köpare av KSG-aktierna, eftersom brittiska företag annars hade kunnat väntas visa intresse.

4.2 Spaniens ställningstagande

(23) Spanien anser att åtgärderna helt faller utanför fördragets tillämpningsområde eftersom 1) KSG:s viktigaste kund är den nederländska marinen, 2) den största delen av företagets verksamhet är försvarsrelaterad, 3) de fyra fregatterna kommer att utgöra den nederländska marinen ryggrad och 4) det enda kravet vid privatiseringen var att den militära kapaciteten skulle bevaras. Dessutom skulle kommissionen, vid tvivel om huruvida artikel 296 kan tillämpas, i enlighet med artikel 298 i fördraget tillsammans med Nederländerna behöva undersöka huruvida stödet påverkar produktionen av eller handeln med produkter som inte uttryckligen är avsedda för militärt bruk, och hur stödåtgärderna skulle kunna anpassas till bestämmelserna i fördraget. Under alla omständigheter hade förfarandet enligt artikel 88.2 behövt begränsas till den civila delen av KSG:s produktion, dvs. de produkter som inte uttryckligen är avsedda för militärt bruk.

(24) Slutligen ställer de spanska myndigheterna frågan om huruvida förordning (EG) nr 1540/98 är tillämplig, med tanke på att åtgärderna avser perioden 1998–2000 och KSG under den tiden inte fått in några nya uppdrag för civila fartyg.

4.3 Anmärkningar från ett konkurrerande fartygsreparationsvarv

(25) Ett konkurrerande fartygsreparationsvarv hävdar att åtgärderna snedvrider konkurrensen och ger KSG möjlighet att på orättvisa villkor konkurrera på fartygsreparationsmarknaden och att ta ut oralistiskt låga priser. Allt stöd till företaget innebär direkta skador på den berörda partens konkurrensposition.

5. NEDERLÄNDERNAS OCH DAMENS STÄLLNINGSTAGANDE

(26) I Damens och Nederländernas anmärkningar överensstämmer de viktigaste slutsatserna med varandra, och detaljerna kompletterar varandra. Därför redogörs här för båda parter anmärkningar tillsammans.

(27) Nederländerna anmärker allmänt att man delgivit kommissionen dessa åtgärder 1998 och 2000, och beklagar att kommissionen inte yttrat sina tvivel på ett tidigare stadium.

⁽¹⁰⁾ EGT C 288, 9.10.1999, s. 2.

⁽¹¹⁾ Se fotnot 1.

5.1 Tillämpningen av artikel 296 i fördraget

- (28) Nederländerna hävdar att artikel 296 i fördraget bör tillämpas, med tanke på hur viktigt det är, på kort sikt, att de fyra militära fregatterna levereras i tid, och på medellång och lång sikt att säkra den militära varvsindustrin i Nederländerna. Säkrandet av den nederländska försvarsindustrins bidrag på rätt nivå måste sättas i samband med andra element i försvarspolitiken.
- (29) Den nederländska försvarspolitiken beskrivs i en s.k. *Hoofddlijnennotitie* (huvudriktlinjer) från januari 1999 och i *Defensienota* (försvarsplanen) från november 2000⁽¹²⁾. Man anser att det är nödvändigt att förfoga över en viss industrikapacitet för grundläggande militär teknik för marinfartyg för att kunna skydda viktiga intressen och landets säkerhet. Samma sak gäller i de flesta Nato-länder. I enlighet med de detaljerade bestämmelser som ingår i artikel 296 i EG-fördraget ges uppdrag som berör militära upphandlingar i första hand till nederländska leverantörer. Dessutom anförs en rad andra argument, bland annat följande:
- (30) Den nederländska marinen måste vara operationellt oberoende, till exempel för militärt och annat bistånd i Nederländerna eller i Nederländernas områden på andra håll i världen. En annan viktig punkt är landets kapacitet att samarbeta med andra Nato-medlemmar och EU-medlemsstater.
- (31) De fyra LCF-fregatterna kommer att utgöra den kungliga marinens ryggrad och anses vara nödvändiga för att den skall kunna utföra sina uppgifter. Om den punktliga leveransen av dessa fregatter skulle hotas, skulle kungliga marinen inte vara i stånd att på ett adekvat sätt fungera som kommandoplattform och tillhandahålla tillräcklig luftförsvarskapacitet.
- (32) Intensivt internationellt samarbete pågår när det gäller sensor-, vapen- och kommandosystem. Detta samarbete skulle hotas om fregatterna skulle försenas eller deras konstruktion skulle störas. I sådana fall skulle utgångspunkterna för försvars- och säkerhetspolitiken direkt påverkas.
- (33) Utöver LCF-fregatterna behöver marinen också en andra landningsplattformsdocka (LPD). Det är meningen att KSG, som byggt den första LPD, även skall bygga den andra. Det blir allt viktigare att direkt kunna förfoga över transportkapacitet, vilket bland annat visat sig nyligen i samband med kriserna i det forna Jugoslavien och Etiopien/Eritrea. Även vid Europeiska rådets möte i Helsingfors i december 1999 betonades behovet av transportkapacitet. Där fastställdes också konkreta mål. Den andra LPD är av största vikt om man vill uppnå dessa mål.
- (34) Det pågår ett intensivt samarbete mellan marinen och KSG. Därvid är kontinuitet av största vikt.

⁽¹²⁾ Defensienota 2000, andra kammaren, sammanträdesår 1999–2000, 26900, nr 1–2.

- (35) Flytten till Vlissingen Oost och tillgången till en övertäckt byggdocka av tillräcklig storlek är av största betydelse för marinens fartygsbyggnad. Det räntefria lånet måste ses i samband med försvars- och säkerhetspolitiken.

5.2 Staten agerade på samma sätt som ett privatföretag

- (36) De nederländska myndigheterna delar uppfattningen att privatföretag inte har ansvar för försvars- och säkerhetspolitiken. Men myndigheterna har vidtagit samma åtgärder som ett privatföretag skulle ha vidtagit i deras situation.
- (37) Staten som aktieägare hade fram till 1998 inget inflytande på KSG. KSG var ett företag som omfattades av den s.k. "structuur-regime" (strukturordningen). Enligt nederländsk lag betyder det att styrelsen står under förvaltningsrådets överinsyn. Detta råd bestod av fem personer, varav två utnämndes av staten. Enligt lagen är förvaltningsrådet varken bundet till anvisningar eller skyldig att avlägga räkenskaper, utan skall handla i bolagets intressen. Först 1998, när den ekonomiska situationen försämrades, kunde staten ställa villkor innan eventuellt nytt kapital ställdes till förfogande.
- (38) Staten ställde också sådana villkor. För det första var KSG tvunget att avyttra all verksamhet som inte hörde till kärnverksamheten, så att bara det militära och civila fartygsbyggnad blev över. För det andra skulle KSG samarbeta med staten för att försöka finna en strategisk partner som kunde ta över företaget. För det tredje skulle KSG samarbeta med den potentiella kandidaten för att sammanställa en gemensam affärsplan. De åtgärder som beslutades i december 1998 var en övergångslösning i väntan på den nya försvarsstrategin. Betalningsinställelse var otänkbart med tanke på de risker detta skulle ha medfört för färdigställandet av fregatterna och den osäkerhet det skulle ha skapat för den marina varvsindustrin i Nederländerna.
- (39) Dessutom skulle det ha blivit ännu dyrare att bygga färdigt fregatterna i en konkursituation, även om man endast beräknar de affärsrelaterade kostnaderna⁽¹³⁾. Extrakostnaderna uppskattas till minst 123 miljoner euro, och genom garantier till leverantörerna skulle ytterligare 131 miljoner euro tillkomma. Eftersom de ekonomiska problemen låg i den icke varvsrelaterade verksamheten undersökte Nederländerna möjligheten att dela upp företaget. Men detta skulle ha inneburit att fordringsägarnas rättigheter skulle ha kränkts (*actio pauliana*). Därför måste en eventuell köpare av KSG överta hela företaget.

⁽¹³⁾ Extra kostnader skulle uppstå genom 1) fordringsägare som endast skulle gå med på att leverera basprodukter för fregatterna om regeringen också betalar skulder på andra kontrakt, 2) högre personalkostnader för att avhålla arbetstagare från att lämna företaget, 3) extrakostnader efter det att fregatterna levererats och 4) den försening på minst ett år som en konkurs skulle medföra, vilket i sin tur skulle leda till extrakostnader i samband med andra berörda leveranskontrakt för fregatterna och högre kostnader för underhåll av de gamla fregatterna.

- (40) I början av 1990-talet hade Nederländerna redan inlett en process för försäljning av KSG-aktierna. Med hjälp av en investeringsbank tog man kontakt med olika kandidater. Under andra hälften av 1990-talet gjorde staten ett andra försök. Pressen rapporterade ingående om detta försök att finna en köpare till KSG. Dessutom är företagen inom denna marknad väl underrättade om vad som händer i Europa. En av intressenterna var en tysk industrikoncern. Staten uteslöt inga kandidater på förhand. Slutligen var endast Damen kvar som tänkbar köpare. Det enda villkoret för privatiseringen var att den militära verksamheten skulle garanteras. Inga andra, icke-kommersiella villkor fastställdes.
- (41) Slutligen betonas det att relationerna mellan kungliga marinen och KSG alltid varit affärsmissiga. Att staten varit aktieägare hade ingen betydelse för att marinen gjorde beställningar hos KSG. Under 1992, när upphandlingsförfarandet för beställningen av fregatterna hos KSG inleddes, kunde man inte förutse att företaget åtta år senare skulle hamna i svårigheter.

5.3 Ingen otillbörlig snedvridning av konkurrensen

- (42) De nederländska myndigheterna förnekar att riktlinjerna för undsättning och omstrukturering kan tillämpas i detta fall, men bekräftar att åtgärderna följer innebörden i dessa riktlinjer. Ett första bevis för detta skulle vara att de åtgärder som vidtog 1998 var strängt nödvändiga för KSG:s fortbestånd. De bestod av ett efterställt lån till marknadsränta.
- (43) Otillbörlig snedvridning av konkurrensen skulle undvikas genom att verksamhet skulle läggas ned mellan 1998 och 2000. Arbetsstyrkan skulle minskas med ungefär 500 personer, vilket motsvarar 30 % av hela personalen. I Damens affärsplan ingår en starkare koncentration på kärnverksamheten: fartygsbygge åt marinen, megajakter, fartygsreparationer och den därmed sammanhängande maskinfabriken. För dessa verksamhetsområden är framtidsprognoserna gynnsamma.
- (44) Stödet är begränsat till ett minimum, och förlustorsakerna har avlägsnats. Omstruktureringen av KSG medförde högre kostnader, särskilt i samband med att ångpannetillverkningen lades ned, omorganiseringen och avslutandet av ett utländskt försvarskontrakt. Bristen på erfarenhet med stora utländska projekt ledde till enorma förluster och höga risker. Förlusterna inom det civila fartygsbyggandet berodde på den strategi för byggande av nya fartygstyper som KSG hade otillräcklig erfarenhet med, som tillämpats sedan 1990-talet. KSG gjorde dessutom stora förluster inom gasturbinsektorn. All denna verksamhet har lagts ned eller avyttrats, eller, när det gäller gasturbintillverkningen, kommer att läggas ned eller avyttras inom kort. Fartygsreparationsverksamheten

skall anpassas till annan verksamhet inom Damenkoncernen. Marinfartygsbyggandet skall fortsätta, och man har börjat bygga jakter. Av detta drar Nederländerna slutsatsen att affärsplanen kommer att medföra att KSG åter blir lönsamt, utan några spill-over-effekter, och med minimala kostnader för staten.

- (45) Nederländerna anser att statens bidrag motsvarar KSG:s negativa värde vid privatiseringen. Bidraget gav Damen möjlighet att återställa KSG:s lönsamhet utan några spill-over-effekter. Staten har inte skjutit till några medel utöver vad som var strängt nödvändigt för privatiseringen. Enligt Damen innebar överenskommelsen mellan Damen och den nederländska regeringen i princip att Damen skulle se till att KSG:s varvsverksamhet blev lönsam på lång sikt (i synergi med Damens egen verksamhet inom denna sektor). Den nederländska regeringen å sin sida skulle bära de ekonomiska kostnaderna för nedläggningen av KSG:s olönsamma, icke-varvsrelaterade verksamhet. Damen påpekar att KSG hade förbrukat 1998 års lån helt och hållet före privatiseringen, och att det nya lånet uteslutande har använts för att betala tillbaka KSG:s utestående skulder. Senare visade det sig att kapitaltillskottet var otillräckligt för att täcka alla skulder för vilka Damen hade tagit på sig ansvaret.

5.4 Damens omstruktureringsplan för KSG

- (46) Damen hänvisade till den redan tidigare framlagda affärsplan som man upprättat för KSG, och redogjorde för det pågående genomförandet av omstruktureringsplanen. I nästa del skall detta skildras i detalj.

5.5 Marknadspris

- (47) Nederländerna och Damen har lagt fram ett sakkunnigutlåtande med en taxering av KSG:s värde vid det tillfälle då aktierna såldes till Damen. I rapporten fastställs värdet av KSG-aktierna vid den tidpunkten till mellan [...] (*) miljoner euro och [...] miljoner euro negativt värde. Kärnverksamheten visade ett lätt positivt resultat, men det negativa värdet berodde bland annat på höga ekonomiska krav och risker, den låga besättningsnivån och den osäkra ordersituationen för de operationella verksamheterna. Därför skulle köpet inte medföra några fördelar för köparen, dvs. för Damen.

5.6 Anmärkningar avseende berörda parter yttranden

- (48) I allmänhet hänvisar Nederländerna till Damens kommentarer. Damen välkomnar och stöder Spaniens yttrande. Nederländerna hänvisar till tidigare ställningstaganden. Damen bekräftar Förenade kungarikets

(*) Affärshemlighet.

kommentar att marknaden för megajakter växer. Företaget är förvånat över att Förenade kungariket anser att inte alla intressenter kände till att den nederländska regeringen hade för avsikt att privatisera KSG. Detta faktum hade fått omfattande eko i nationell och internationell press, och andra icke-nederländska varvsföretag kände uppenbarligen till det, eftersom de kontaktat de nederländska myndigheterna för att få ytterligare upplysningar om möjligheterna att ta över KSG. Damen har talat med en oberoende brittisk agent för jakter, som nämner fem brittiska skeppsvarv som på senare tid har visat intresse för byggandet av stora motor- eller segeljakter. Tre av dessa är egentligen segeljaksvarv och bygger inga motorjakter. Agenten hävdar att han i dag inte kan se något enda företag i Förenade kungariket som kan jämföras eller konkurrera med nederländska jaktbyggare som Amels.

- (49) När det gäller det konkurrerande varvets kommentarer påpekar Nederländerna och Damen att KSG:s fartygsreparationsverksamhet är underordnade (den militära) fartygsbyggnadsverksamheten. Ingen del av stödet har varit avsett för eller använts till förmån för KSG:s reparationsverksamhet.

6. OMSTRUKTURERINGSPLANEN

- (50) I samband med förhandlingarna med Nederländerna genomförde Damen en "due diligence"-undersökning och utarbetade en omstruktureringsplan för KSG. Planens viktigaste element är 1) att man skall koncentrera sig på kärnverksamheten och byggandet av megajakter, 2) att de flesta icke-kärnverksamheterna inom KSG skall läggas ned eller säljas, 3) att framtida varvsverksamhet skall koncentreras på segment där KSG har bäst kapacitet och 4) nedskärning av förvaltningsstrukturen och förenkling av den juridiska strukturen. Som redan nämnts var avyttringen av icke-kärnaktiviteter en förutsättning för 1998 års åtgärder. Omstruktureringen inleddes alltså redan innan privatiseringsavtalet slutförhandlats.

6.1 Koncentration på kärnaktiviteter, utveckling av byggandet av megajakter

- (51) KSG:s kärnaktivitet kommer även framöver att vara byggandet av militära fartyg. Företagets position som privilegierad leverantör till nederländska marinen är naturligtvis en viktig fördel, och medför relativt säkra förutsikter för beställningar. Dessutom räknar man med att varvsverksamheten kommer att kunna dra fördel av Damens försäljningsorganisation och det sätt på vilket företaget hanterar orderprocessen och själva fartygsbyggandet. Produktsortimentet skall anpassas till patrullfartyg. Jämfört med sjuttio- och åttiotalet kommer de militära fartyg som skall byggas att vara mindre och enklare. För att kunna utnyttja sin kapacitet maximalt, inte minst när fregatterna är färdigbyggda, 2003/2004, kommer marknadsföringen att behöva inriktas på till-

växteknologier som Indien, Malaysia osv. I allt större utsträckning kommer fartygen att kunna byggas på plats i dessa länder.

- (52) En viktig del av affärsplanen är flytten av det militära varvet från Vlissingens centrum till den nya placeringen Vlissingen Oost, åtta kilometer längre bort. Flytten är nödvändig på grund av slussens begränsade storlek, som gör att man inte kan bygga marinfartyg över en viss storlek. En produktionshall kommer att byggas på två befintliga dockor i Vlissingen Oost. Svetsverkstaden, blockfabriken och sektionsbyggandet har redan flyttats.
- (53) Det ansågs inte nödvändigt att vidta särskilda omstruktureringsåtgärder för byggandet av de fyra fregatterna. I samband med granskningen av företaget kom Damen fram till att fregattbygget löper enligt schema, och även om vissa risker upptäckts fanns det inga skäl att tro att dessa skulle hota den vinst som företaget räknar med att göra på denna order. För närvarande pågår förhandlingar med den nederländska marinen om två hydrografiska mätfartyg, ett amfibiskt transportfartyg och obemannade fjärrstyrda minsvepare. Bortsett från flytten krävs inga vidare omstruktureringsåtgärder för den marina verksamheten.

- (54) En viktig del av omstruktureringsplanen utgörs av KSG:s planer på att börja bygga jakter. Damen bygger redan stora jakter vid Amels i Makkum, och behovet av ökad kapacitet för att tillgodose efterfrågan var en [...] drivfjäder vid köpet av KSG. I omstruktureringsplanen utgår man från att minst en jakt per år kommer att byggas, till ett värde på mellan [...] miljoner och [...] miljoner euro per år. Den nuvarande orderportföljen uppgår till ungefär [...] miljoner euro för 2003, och väntas öka till [...] miljoner euro 2006. KSG:s produktionsanläggningar kan relativt enkelt anpassas till jaktbygge. Genom att en del av verksamheten flyttades till Vlissingen Oost kunde en tidigare docka som var fylld med sand tas i bruk igen. Byggandet av privatjakter omfattas inte av förordning (EG) nr 1540/98, eftersom denna endast gäller kommersiella fartyg ⁽¹⁴⁾.

- (55) Enligt Damen är marknaden för megajakter (dvs. motorjakter som byggs på beställning med stålskrov, aluminiumstruktur och en längd på minst 40 meter) en världsmarknad med mycket livlig handel. Under år 2000 byggdes över 80 av dessa fartyg runt om i världen, jämfört med 25 år 1995. De viktigaste konkurrenterna är Feadship (Nederländerna), Lürssen (Tyskland) och Benetti (Italien). Det är en ytterst specialiserad marknad som kan jämföras med marknaden för racerbilar. Kunden väljer varv på grund av särskilda konstruktionskrav och teknisk sakkunskap, snarare än på grund av priset. Det torde inte föreligga någon överkapacitet; så länge företaget har existerat har Amwels orderportfölj aldrig varit gynnsammare än nu. Konkurrenternas ordersituation, uttryckt i sammanlagd längd som håller på att

⁽¹⁴⁾ Artikel 1 i förordning (EG) nr 1540/98.

byggas, kan väntas vara lika god eller till och med gynnammare. Bortsett från dessa fyra varv finns det en mängd små företag som bygger megajakter, med en produktionskapacitet på ungefär en jakt vart annat år.

6.2 Nedläggning och avyttring av icke-kärnverksamhet

- (56) Omstruktureringsplanen går ut på att tre aktiviteter som har med fartygsbyggande att göra men inte direkt berör detta skall behållas, nämligen processteknik (Exotech), maskinfabriken samt handeln med reservdelar till maskiner. [...].
- (57) De utan jämförelse största förlusterna gjordes inom annan verksamhet än fartygsbygge, exempelvis ångpannetillverkning och, i mindre utsträckning, tillverkningen av gasturbiner. De viktigaste orsakerna för förlusterna var bristande erfarenhet när det gäller att ta sig in på nya marknader, otillräcklig ekonomisk täckning för tekniska risker i stora enskilda projekt samt att företaget var för litet för att kunna dra nytta av skalrelaterade fördelar och samla erfarenheter. Ett annat projekt som ledde till stora förluster var byggandet av [...] åt [...].
- (58) Nästan alla dessa verksamheter är avslutade eller avyttrade, och de viktigaste fordringarna har tillgodosetts. SIEC (ångpannetillverkning) gick i konkurs 1999, NEM-Schelde (industriteknik) och Schelde-Heron (gasturbiner) upplöstes under 2000–2001. Andra icke-kärnverksamheter har avyttrats: verksamheten kring processhantering och -teknik (Franken & Goes) och utrustningsteknik (Fabricom Installatie-techniek) såldes 1999. Den stålrelaterade verksamheten (KNM Steel construction) och, efter omstruktureringen, plastproduktionen (Polymarin) såldes 2000. Nyligen inleddes likvideringen av [...].
- (59) Det är inte nödvändigt att genomföra omstruktureringar av Exotech eller handeln med reservdelar för fartygsdieselmotorer. Däremot har maskinfabriken omstrukturerats på grund av de ihållande dåliga marknadsprognoserna. I samband med detta halverades denna verksamhet 1999. För år 2001 förväntades ett relativt gott kapacitetsutnyttjande, om än med neutralt resultat. [...].

6.3 Ny inriktning för framtida fartygsbyggande

- (60) Jämfört med de förluster som gjorts inom den icke-varvsrelaterade verksamheten har förlusterna inom den civila fartygsbyggarsektorn varit relativt begränsade. Även om det är möjligt att peka på konkreta orsaker för förluster på enskilda order är det snarast mer allmänna

faktorer som har spelat en roll. En av dessa är naturligtvis de svåra marknadsförhållandena för den europeiska varvsindustrin. KSG kämpar dessutom med strukturella problem till följd av de begränsade beställningar som kommit in från den nederländska marinen, och varvets ringa storlek, vilka gör det svårt att uppnå maximalt kapacitetsutnyttjande genom att fylla ut perioderna mellan marinens beställningar med andra order. För att åtminstone kunna täcka de fasta kostnaderna skulle varje ägare vara benägen att acceptera ytterst små vinstmarginaler eller till och med förluster för "uppfyllnadsorder". Problemet förvärras av att KSG:s personal i regel är högutbildad och specialiserad på byggandet av marinfartyg. Det innebär att de saknar erfarenhet av, eller är överkvalificerade för, byggandet av andra typer av fartyg. Mot denna bakgrund har KSG:s styrelse tagit emot order med låga förväntade vinstmarginaler och hög risk. Dessutom har KSG haft problem med de svåra marknadsvillkoren för transportfartyg till följd av den höga dollarkursen.

- (61) Damens strategi består i att koncentrera sig på byggande av sådana fartyg för vilka KSG är bäst utrustad, som motsvarar personalens kvalifikationer, och för vilka det inte finns någon överkapacitet. I omstruktureringsplanen föreskrivs att all verksamhet som berör transportfartyg skall läggas ned, eftersom Damen anser att KSG under rådande omständigheter aldrig kommer att kunna gå med vinst inom denna sektor. I stället skall KSG koncentrera sig på byggandet av marinfartyg för tredje land samt särskilda, ytterst specialiserade servicefartyg som bojläggare och underhållsfartyg, forskningsfartyg osv ⁽¹⁵⁾.
- (62) Damen har redan en stark marknadsposition inom segmentet specialiserade servicefartyg. Dessutom har Damen en mycket stor försäljningsorganisation jämfört med andra fartygsbyggare. Det är svårt att förutse hur marknaden för särskilda servicefartyg kommer att utveckla sig, eftersom sådana fartyg inte används intensivt och därigenom har en lång livstid.
- (63) När det gäller fartygsreparationer kan förlusterna föras tillbaka på den svåra marknadssituationen och ett antal dåligt beräknade projekt (två under 1999). Svårigheterna har också att göra med stora ombyggnadsprojekt [...]. Damen har för avsikt att lägga ned denna typ av projekt, och under år 2000 omstrukturerades organisationen grundligt. Damen väntar sig att Scheldepoort skall kunna dra nytta av synergier med Damens fartygsreparationsverksamhet, i synnerhet på marknader långt bort, och att företaget skall kunna ta över sådan verksamhet från Damens fartygsreparationsavdelning för vilken det är särskilt väl utrustat. Damen räknar inte med någon förbättring av marknadssituationen för fartygsreparationer under en närmare framtid, men Scheldepoort ligger strategiskt vid den hårt trafikerade floden Schelde, och skulle kunna dra nytta av de allt strängare säkerhetsföreskrifterna för fartyg. Damen räknar med att KSG:s fartygsreparationsverksamhet skulle kunna ligga kvar mer eller mindre på dagens nivå, vilket är betydligt lägre än i slutet av 1990-talet.

⁽¹⁵⁾ Jaktbyggandet kommer inte att kunna absorbera den kapacitet som finns på annat håll inom KSG, eftersom det rör sig om ett särskilt företag som kräver andra kunskaper och anläggningar.

(64) I nedanstående tabell visas utvecklingen:

(miljoner euro)

Arbetsstillfällen	31.12.1998	25.2.2000	29.9.2000	Framtid		
Nya fartyg	755	638	590	-	171,1	123
Jakter	—	—	—	+		
Fartygsreparation	155	154	145	=/-	25,4	17,2
Utväxlingar	39	46	51	[...]	10,4	14,5
Maskinfabrik/marin serviceverksamhet	132	108	84	[...]	14,5	13,2
Ångpannor	109	96	0	0	35,4	0
Industrikonstruktion	0	0	0	0	22,7	0
Processförvaltning och teknik	134	91	86	[...]	15,0	8,2
Syntetiska produkter	77	73	0	0	7,7	0
Gasturbiner	6	5	5	0		

(0: ingen verksamhet,

+: ökning,

-: minskning,

=: stabilt)

6.4 Förenkling av den juridiska strukturen, minskade omkostnader och en ny IT-infrastruktur

- (65) Direkt efter det att KSG tagits över genomförde Damen en förenkling av företagets juridiska och administrativa strukturer, och sänkte dess omkostnader. Genom att verksamheten flyttats kommer ytterligare besparingar att bli möjliga inom företagets förvaltning.
- (66) IT-infrastrukturen är dessutom för omfattande och otymplig för KSG:s verksamhet. Därför planeras investeringar i en ny IT-infrastruktur.

6.5 Omstruktureringskostnader, finansiering och förutsedd finansiell situation

- (67) Omstruktureringen medför följande kostnader:
- (68) Under 1999 inleddes privatiseringsförhandlingarna. Samtidigt startade KSG en omstrukturering, men fortsatte att gå med förlust. Förlusterna kan ses som omstruktureringskostnader, eftersom de var oundvikliga och behövdes för att företaget skulle kunna gå med vinst igen. Under 1999 var förlusterna enorma: 137 miljoner gulden (62,2 miljoner euro), varav 43 miljoner gulden (19,5 miljoner euro) genom operationella förluster, räntor och skatter. De övriga förlusterna, 94 miljoner gulden, berodde på engångskostnader i samband med nedläggningen av SIEC och NEM, omorganisering och nedskrivning av ägarposter. Endast en liten del, 15 miljoner gulden (6,8 miljoner euro) användes verkligen under 1999, medan resten avsattes som reserv för kommande år. Damen har lagt fram siffror för omstruktureringskostnaderna under de senaste åren, enligt vilka beloppet för 1999 uppgår till 43 miljoner gulden plus 15 miljoner gulden, dvs. sammanlagt 58 miljoner gulden (26,3 miljoner euro). Uttryckt i aktuella siffror i slutet av år 2000, motsvarar detta 27,8 miljoner euro.
- (69) Från privatiseringstillfället och fram till december 2001 uppgick Damens utgifter för nedläggningen av förlustgivande aktiviteter till sammanlagt 71,7 miljoner euro (se nedanstående tabell). För vissa poster kommer förmodligen ytterligare kostnader att uppstå, men kommissionen anser att sådana extrakostnader inte kan anses vara direkt relaterade till omstruktureringsplanen, utan skall anses vara normala driftskostnader. Samma sak gäller för de begränsade kostnaderna i samband med byggandet av marinfregatterna, och för de ospecificerade åtgärder som måste vidtas för att täcka skadeståndsfordringar från tidigare anställda som kommit i kontakt med asbest.

(miljoner euro)

Omstruktureringsåtgärd	Faktiska kostnader fram till december 2001
SIEC (ångpannor):	
— banklån och -garantier	[...]
— olika projekt	[...]
— betalning till konkursförvaltare	[...]
— skadestånd	[...]
Totalt SIEC	[...]
NEM (industrikonstruktion)	[...]
Heron (gasturbiner)	[...]
Schelde transporter ⁽¹⁶⁾	[...]
[...] projekt ⁽¹⁷⁾	[...]
Omorganiseringskostnader (inklusive kostnader för avgångsvederlag, bokföringskostnader och rättshjälp) ⁽¹⁸⁾	[...]
Totalt	71,7

⁽¹⁶⁾ Kostnader fram till april 2002.

⁽¹⁷⁾ Kostnader fram till april 2002.

⁽¹⁸⁾ Uppskattning, fram till april 2002 gavs [...] miljoner euro ut.

- (70) Under 2000 uppskattades de sammanlagda kostnaderna för flytten av de verksamheter som rör byggandet av marinfartyg till Vlissingen Oost till ungefär 56,7 miljoner euro, men i dag uppskattas de snarare till 45,4 miljoner euro. I aktuella siffror för slutet av år 2000 motsvarar detta ungefär 38,8 miljoner euro ⁽¹⁹⁾.
- (71) Investeringarna för byggandet av megajakter uppgick till 5,4 miljoner euro. De väntade investeringarna i IT-infrastruktur uppgår till 2,3 miljoner euro. I aktuella siffror för slutet av 2000 motsvarar detta 2,1 miljoner euro.
- (72) Omstruktureringen finansieras med hjälp av stödåtgärder, genom intäkter från avyttringar, med vinst från försäljning av övertaliga tomter i Vlissingens centrum samt med KSG:s och bankernas egna medel. I nedanstående tabell ges en fullständig ekonomisk översikt.

(miljoner euro)

Omstruktureringskostnader		Finansiering	
Förluster 1999	27,8	Efterställda lån 1998	15,9
2000–2001 nedläggning av icke-kärnverksamhet och fordringar	71,7	Extra förskottsbetalningar 1998	1,4
Flyttkostnader	38,8	Efterställda lån 2000	31,8
Investering i jaktbyggandet	5,4	Räntefritt lån	6,0
		<i>Totalt stöd</i>	55,1
IT-infrastruktur	2,1	Avyttringar	22,1
		Försäljning av tomter ⁽²⁰⁾	19,3
		Andra bidrag från KSG/Damen (inklusive ökad finansiering från banken)	43,5
		<i>Investeringarnas bidrag</i>	90,7
Totalt	145,8	Totalt	145,8

⁽²⁰⁾ Uppskattat värde 1999–2000.

⁽¹⁹⁾ Detta grundas på antagandet att kostnaderna fördelas jämnt över perioden 2002–2007. Varken Damen eller Nederländerna har lämnat in ett detaljerat tidsschema.

7. BEDÖMNING

7.1 Tillämpning av artikel 296

- (75) I enlighet med artikel 296.1 b i EG-fördraget får varje medlemsstat "vidta åtgärder, som den anser nödvändiga för att skydda sina väsentliga säkerhetsintressen i fråga om tillverkning av eller handel med vapen, ammunition och krigsmateriel; sådana åtgärder får inte försämra konkurrensvillkoren på den gemensamma marknaden vad gäller varor som inte är avsedda speciellt för militärändamål". Om en åtgärd som kan definieras som statligt stöd i enlighet med artikel 87.1 däremot både påverkar den militära och den civila produktionen, eller produktionen för dubbla användningsområden, kan den inte helt och hållet motiveras utgående från artikel 296. Kommissionen delar inte Nederländernas och Spaniens åsikt att hela åtgärden på grund av de militära aspekterna skulle omfattas av artikel 296, även om konkurrensen i civila sektorer tydligt skulle påverkas. En sådan tolkning är uppenbarligen i strid med formuleringen i den anförda artikeln.
- (76) Nederländerna har lämnat uppgifter om väsentliga säkerhetsintressen som påverkar denna sak. Kommissionen kan inte förneka att sådana intressen existerar, men samtidigt är det uppenbart att de åtgärder som Nederländerna har vidtagit har lett till att hela företaget räddats och omstrukturerats, inte bara den militära delen. De ekonomiska medel som tilldelats KSG har inte i första hand använts för den militära delen av företaget, utan snarare för den civila verksamheten. Därigenom blir det uppenbart att åtgärden faktiskt har påverkat konkurrenssituationen i fråga om civila produkter. Därför måste kommissionen, i överensstämmelse med gängse praxis, pröva dessa åtgärder mot bestämmelserna om statligt stöd, för att se huruvida de snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen på marknader för produkter som inte omfattas av artikel 296.

7.2 Nederländernas ställningstagande

- (77) Kommissionen bestrider inte att försäljningen av KSG till Damen eventuellt var den minst dyra lösningen för att säkra statens intressen som företagare⁽²²⁾. Inte heller vill man bestrida att en privat företagare i samma situation skulle ha försökt begränsa sina förluster på samma sätt. De nederländska myndigheterna hänvisar visserligen inte uttryckligen till det beslut som Europeiska domstolen fällde i de förenade målen C-278/92, C-279/92 och C-280/92, Hytasa⁽²³⁾, men argumentationen förevisar vissa överensstämmelser. I punkterna 21 och 22 i domen fastställer domstolen följande:

"21. I syfte att fastställa huruvida sådana åtgärder utgör statligt stöd bör man bedöma om en privat investerare av jämförbar storlek som den offentliga sektorns organ i samma situation skulle ha kunnat förmås att göra en så betydande kapitalsatsning. (...) 22. I detta sammanhang bör det skiljas mellan de förpliktelser som staten har som aktieägare i ett företag, och de förpliktelser som den har som överhet."

De nederländska myndigheternas argumentation grundas på den åtskillnad som måste göras mellan statens förpliktelser som företagare med kontrakt för fyra fregatter, och dess förpliktelser som överhet.

- (78) Ett privatföretag skulle naturligtvis aldrig befinna sig i samma situation. Staten har inte hamnat i denna olyckliga situation inom ramen för normala, konkurrensutsatta affärer, utan på grund av sin beställning av militära fartyg, vilket inte kan anses vara en "affärsmässig" beställning. Liksom sed är i alla nationella försvarsstrategier i Europeiska unionen hade Nederländerna från början förutbestämt att ordern skulle gå till den egna industrin, i detta fall till KSG. Inget öppet, konkurrensutsatt anbudsförfarande genomfördes. Detta politiska beslut kan aldrig bli ett kommersiellt beslut, även om varvet sedan råkar i svårigheter och behöver statligt stöd för att överleva, och för att kunna garantera att fregatterna slutförs. Med andra ord kan staten, eftersom det här handlar om ett politiskt beslut som måste säkras, inte hävda att stödet till varvet är berättigat på grund av att ett privat företag i samma situation skulle ha handlat på samma sätt. Det ursprungliga politiska beslutet och strävan att garantera utförandet av detta beslut innebär att staten agerar och uppträder som överhet. Man kan alltså inte skilja mellan de förpliktelser som staten har som företagare med ett kontrakt för fyra fregatter, och de förpliktelser som den har som överhet. Därför måste åtgärderna bedömas mot bakgrund av artiklarna 87 och 296 i fördraget.

⁽²²⁾ Kommissionen kommer däremot inte att ta hänsyn till de garantier som staten måste ge leverantörer. För beställaren utgör dessa garantier inte kostnader som går utöver vad som fastställs i det ursprungliga kontraktet. Det bör dock påpekas att privatiseringskostnaderna läggs tydligt under kostnaderna för en eventuell konkurs.

⁽²³⁾ Europeiska domstolens dom av den 14 september 1994, förenade mål C-278/92, C-279/92 och C-280/92, Spanien mot kommissionen, Rec. 1994, s. I-4103.

7.3 Privatisering: potentiellt stöd till Damen

- (79) Kommissionen erkänner att Nederländerna har tillämpat relativt öppna förfaranden, och att konkurrenterna mycket väl har kunnat känna till planen att privatisera KSG, och alltså har haft chansen att visa sitt intresse. I det sakkunnigutlåtande som Nederländerna har lagt fram bekräftas det att Damen har betalat (mer än) marknadsvärdet för KSG. I rapporten kom man fram till ett negativt värde på mellan 150 och 200 miljoner gulden, vilket ligger långt under det negativa priset. Kommissionen har anlitat en oberoende sakkunnig för en kontrollundersökning av utlåtandet. Denna sakkunnige kritiserade vissa element i beräkningen av KSG:s värde i det ursprungliga utlåtandet, men om man tar hänsyn till dessa kritikpunkter är deras effekter på slutresultatet i stort sett obefintliga, så att den oberoende kontrollen mer eller mindre kommer fram till samma sammanlagda värde. Därför godtar kommissionen argumentet att priset till vilket KSG sålts till Damen inte utgör statligt stöd till förmån för köparen.

7.4 Bedömning mot bakgrund av riktlinjerna för undsättning och omstrukturering

- (80) Det råder inga tvivel om att Nederländernas åtgärder har finansierats med offentliga medel, och att de är till fördel för vissa företag, särskilt KSG, och indirekt KSG:s nya aktieägare Damen. Inte heller kan man tvivla på att åtgärderna påverkar handeln mellan medlemsstaterna negativt, eftersom det förekommer intensiv handel med de produkter som KSG framställer. Därför omfattas åtgärderna av definitionen av statligt stöd i enlighet med artikel 87.1 i fördraget.
- (81) Kommissionen har undersökt huruvida de undantag som anges i artikel 87.2 och 87.3 i EG-fördraget kan tillämpas. Undantagen i artikel 87.2 skulle kunna motivera att stödet förklaras vara förenligt med den inre marknaden, men i det här fallet måste det sägas att de berörda åtgärderna a) inte är av social karaktär och ges till enskilda konsumenter, b) inte är avsedda för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser, och c) inte är nödvändiga för att uppväga de ekonomiska nackdelar som uppkommit genom Tysklands delning. Inte heller undantagen i artikel 87.3 a, b eller d i EG-fördraget kan tillämpas i detta fall, eftersom det inte rör sig om stöd för att främja den ekonomiska utvecklingen i regioner där levnadsstandarden är onormalt låg eller där det råder allvarlig brist på sysselsättning, eller om stöd för att främja genomförandet av viktiga projekt av gemensamt europeiskt intresse, eller om stöd för att främja kultur och bevara kulturarvet.
- (82) Nederländerna har inte heller försökt motivera stödet med något av de skäl som anges i skäl 81.
- (83) Vad gäller första delen av undantaget i artikel 87.3 c i EG-fördraget (stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter) vill kommissionen påpeka att stödet inte syftade till att främja FoTU, miljöskydd eller investeringar från små och medelstora företag. Det är uppenbart att stödet var avsett för räddning och omstrukturering av KSG. Därför har kommissionen prövat stödet mot bakgrund av riktlinjerna för undsättning och omstrukturering och delvis mot bakgrund av förordning (EG) nr 1540/98.
- (84) Nederländerna har räddat hela företaget, och omstruktureringen berörde företagets samtliga verksamheter. Dessutom är de aktiviteter som omfattas av förordning (EG) nr 1540/98 oupplösligen förknippade med den marina verksamheten, eftersom alla anläggningar, och i viss mån även de anställda och den rättsliga strukturen, är gemensamma. Därigenom berör nedanstående bedömning även KSG:s militära verksamhet. Det är i praktiken inte heller nödvändigt att skilja mellan åtgärder som är motiverade i enlighet med artikel 296 och sådana som påverkar civil produktion och produktion för dubbla användningsområden, utom för bedömning av undsättningsstöd. Däremot var det enligt vad som kommer att förklaras nedan nödvändigt att bestämma i vilken utsträckning omstruktureringsåtgärderna påverkade det civila fartygsbyggandet inom ramen för tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 1540/98. I enlighet med artikel 5 i den förordningen kan kommissionen i undantagsfall besluta att undsättnings- och omstrukturingsstöd är förenligt med den inre marknaden, förutsatt att de villkor som fastställs i riktlinjerna för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter uppfylls. I den artikeln fastställs dessutom en rad ytterligare villkor, som också måste uppfyllas. I detta avsnitt undersöks åtgärderna mot bakgrund av bestämmelserna i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering. Undersökningen mot bakgrund av förordning (EG) nr 1540/98 ingår i avsnitt 7.5.

Företag i svårigheter

- (85) Från 1998 och fram till företagets privatisering år 2000 kan KSG med rätta anses ha varit ett företag i svårigheter. Företaget var inte i stånd att få bukt med sina förluster, vare sig med egna medel eller med medel från företagets fordringsägare. Därför hade företaget med största sannolikhet tvingats lägga ned sin verksamhet på kort sikt. Årsredovisningarnas siffror visar tydligt att konkurshotet var konkret. Som redan angivits kan de åtgärder som staten vidtog 1998 inte jämföras med en kapitalinjektion på kommersiella villkor.

Undsättningsstöd

- (86) De åtgärder som vidtogs i slutet av 1998 kan till sitt fulla nominella värde på 22,7 miljoner euro betraktas som undsättningsstöd. Tack vare dessa åtgärder kunde KSG överleva tillräckligt länge för att man skulle kunna finna en köpare och utarbeta en omstruktureringsplan. I riktlinjerna för undsättning och omstrukturering ⁽²⁴⁾ ges entydiga villkor för denna sorts stöd.
- (87) För det första måste stödet utgöras av likvida medel i form av lånegarantier eller lån till marknadsränta. De efterställda lånen uppfyller detta villkor. Den extra förskottsbetalningen kan ses som ett lån för vilket ingen ränta behöver betalas.
- (88) För det andra måste stödet vara begränsat till ett absolut minimum som behövs för att hålla företaget i drift. Kommissionen fastställer att detta villkor uppfyllts. Ett större belopp avsattes för omstruktureringsåtgärderna under perioden fram till privatiseringen. Dessutom redogörs det i årsrapporten 1999 för företagets svåra ekonomiska situation, trots stödet.
- (89) För det tredje får stödet endast tilldelas under så lång tid som krävs för att en nödvändig och genomförbar saneringsplan kan utarbetas. Denna period är normalt sett inte längre än sex månader, men i detta fall ägde den slutgiltiga privatiseringen (som var ett absolut villkor för saneringen) först rum i september 2000. Denna försening berodde delvis på att regeringen beslutat om en omfattande nedskärning av försvarsbudgeten, vilket ledde till osäkerhet om den framtida strategin i fråga om beställningar för marinen. Ytterligare förseningar uppstod genom svårigheterna att sluta ett privatiseringsavtal allt medan situationen inom KSG försämrades avsevärt. I detta särskilda fall kan kommissionen godkänna att den berörda perioden var längre än normalt.
- (90) Ursprungligen var de efterställda lånen avsedda för en period på mindre än tolv månader. När det visade sig att en privatisering inte var möjlig inom denna tidsfrist sköts återbetalningen stillatigande upp till dess att privatiseringsavtalet slutits. Däremot har förskottsbetalningen effekter som är kännbara under en längre period, eftersom betalningarna ursprungligen var avsedda för 2002 och 2003.
- (91) Slutligen måste stödet motiveras med trängande sociala behov och får inte leda till att industrisituationen i andra medlemsstater råkar i obalans. Vid sidan av det militära argumentet kan kommissionen också ta hänsyn till att KSG är den största arbetsgivaren i provinsen Zeeland. En plötslig, okontrollerad konkurs utan social plan skulle medföra allvarliga sociala problem. Under en övergångsperiod bedömer kommissionen de ogynnsamma effekterna på industrisituationen i andra medlemsstater som begränsad och acceptabel. Det skall dock påpekas att stödet användes för avvecklingen av fordringar på olika projekt, varav de flesta genomfördes för utländska beställare.
- (92) Man kan dra slutsatsen att det efterställda lånet uppfyller kriterierna i riktlinjerna, men att den extra förskottsbetalningen inte uppfyller dessa kriterier vad gäller form och den period under vilken dess effekter har varit kännbara. Förskottsbetalningen utgör dock bara 30 % av det sammanlagda undsättningsstödet, som överensstämmer med den andel som omsättningen från den marina verksamheten utgör av den sammanlagda omsättningen. Därför kan åtgärden motiveras med artikel 296 i fördraget. Försåvitt undsättningsstödet inte påverkar konkurrensen på den inre marknaden för produkter som inte är avsedda för särskilda militära ändamål drar kommissionen slutsatsen att det undsättningsstöd som beslutades i december 1998 är förenligt med den inre marknaden.

⁽²⁴⁾ Eftersom hela undsättningsstödet tilldelades innan 1999 års riktlinjer för undsättning och omstrukturering trädde i kraft, bedömer kommissionen stödet utgående från riktlinjerna för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter (EGT C 368, 23.12.1994, s. 12). Förlängningen av dessa riktlinjer i väntan på att de nya riktlinjerna skulle tillkännages anmäldes i EGT C 74, 10.3.1998, s. 31.

Omstruktureringsstöd

- (93) Följande stödelement (uttryckta i aktualiserat värde för slutet av år 2000) måste ses som omstruktureringsstöd enligt definitionen i punkt 11 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering. För det första erhöll KSG genom det nya efterställda lånet medel som företaget inte hade kunnat få under marknadsförhållanden. Lånet ingick i privatiseringsavtalet mellan staten, provinsen Zeeland och Damen. Som visat i punkt 7.2 kan detta avtal inte motiveras med att man förhållit sig som en privat investerare eller privat köpare. Stödelementet omfattar därför det nominella värdet på 70 miljoner gulden (31,8 miljoner euro). Samma sak gäller för det första efterställda lånet på 35 miljoner gulden (15,9 miljoner euro), som tilldelades år 1998⁽²⁵⁾. Båda dessa fakta styrks av att Damen har omvandlat 100 miljoner gulden (45,4 miljoner euro) av lånet till aktiekapital. För det andra bör även stödelementet i förskottsbetalningen (1,41 miljoner euro) ses som omstruktureringsstöd, eftersom det användes för sådana ändamål under en period som sträcker sig utöver datumet för privatiseringen. Slutligen har det i skäl 15 visats att det väntade stödelementet i det räntefria lånet uppgår till 6 miljoner euro. Därför måste slutsatsen dras att KSG sammanlagt har tagit emot 55,1 miljoner euro i omstruktureringsstöd.
- (94) Kommissionen bedömer stödet utgående från kriterierna i avsnitt 3.2.2 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

Är företaget stödberättigat?

- (95) Enligt vad som visas i skäl 85 är KSG ett företag i svårigheter i enlighet med definitionen i riktlinjerna.

Återställande av lönsamheten

- (96) Enligt vad som anges i punkterna 31–34 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering kan kommissionen endast förklara att omstruktureringsstöd är förenligt med den inre marknaden om det finns en omstruktureringsplan som garanterar att företagets lönsamhet kommer att återställas. Kommissionen vill till att börja med påpeka att det faktum att Damen var berett att ta över företaget och investera betydande summor i det är ett starkt indicium för att de kvarvarande verksamheterna i KSG är livskraftiga.
- (97) I omstruktureringsplanen föreskrivs det att de flesta verksamheter som inte hör till KSG:s kärnverksamhet skall läggas ned eller avyttras. För de övriga delarna av företaget har Damen, så som beskrivits i punkt 6, tagit itu med orsakerna till de senaste årens förluster. Man har också utarbetat entydiga perspektiv för återställandet av lönsamheten. Kommissionen anser att perspektiven för det marina fartygsbyggandet, jaktbyggandet och fartygsreparationerna är väl underbyggda. Kommissionen noterar att ingen av de berörda tredje parterna har hävdats att marknadssegmenten för megajakter eller byggandet av särskilda servicefartyg skulle uppvisa några problem. Tvärtom har Förenade kungariket i sitt ställningstagande bekräftat att marknaden för megajakter växer. Vad gäller fartygsreparationer grundar sig Damens omstruktureringsplan på en försiktig uppskattning av denna marknad.
- (98) Den största osäkerhetsfaktorn är de övriga fartygsbyggnadsverksamheterna. KSG har, såsom redan nämnts, strukturella problem med att utnyttja sin kapacitet till fullo med lämpliga beställningar som kan utföras mellan de militära beställningarna. Eftersom inga konkreta beställningar från den nederländska marinen föreligger är utsikterna osäkra, särskilt från och med 2007.
- (99) Det återstår att se om Damen kommer att ha framgång med att värva marinbeställningar från andra länder. Normalt sett föregås kontraktsslutande av fem år av kontakter och förhandlingar. Kommissionen noterar att konkurrensen inom detta marknadssegment är hård, men är samtidigt medveten om att ett relativt litet antal beställningar kan räcka för att fylla ut ett företags kapacitet. Hur som helst förfogar kommissionen inte över några uppgifter som tyder på att Damens planer på detta

⁽²⁵⁾ Eftersom marknadsränta beräknades för 1998 års lån uppgick stödelementet vid försäljningen till Damen fortfarande till det nominella värdet av lånet.

område skulle vara dömda att misslyckas. Kommissionen upprepar också att Damens marknadsposition inom segmentet specialiserade servicefartyg är stark, och att företagets försäljningsorganisation är ovanligt stor, jämfört med andra företag i fartygsbyggarsektorn. Det är uppenbart att Damen kan komma att tvingas acceptera en lägre avkastningsnivå för det civila fartygsbyggandet, och man kan inte utesluta att företaget i vissa fall kan komma att göra förluster, men det skulle vara överdrivet pessimistiskt att se den civila fartygsbyggnadsverksamheten som strukturellt förlustbringande enligt riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

- (100) Kommissionen drar slutsatsen att utgångspunkterna för de framtida driftsvillkoren måste ses som rimliga och realistiska. Damens omstruktureringsplan ger kommissionen förtroende för att KSG kommer att kunna återställa sin lönsamhet.

Förebyggande av oberättigad snedvridning av konkurrensen

- (101) Enligt punkterna 35 till 39 i riktlinjerna skall det vidtas åtgärder för att i möjligaste mån begränsa alla eventuella negativa följder som stöd kan få för konkurrenterna. I detta fall har KSG och Damen i stor utsträckning begränsat de negativa följderna genom att lägga ned eller sälja av de flesta icke-kärnaktiviteterna, och genom att inrikta sin fartygsbyggnadsverksamhet på lönsammare marknadssegment som megajakter och särskilda servicefartyg. Uttryckt i arbetstillfällen och omsättning har produktionsstakten minskat avsevärt. Mellan 1994 och september 2000 minskade antalet sysselsatta med 2 309 heltidsekvivalenter. Omsättningen sjönk med 50 %.
- (102) Kommissionen drar slutsatsen att de genomförda kapacitetsminskningarna i icke-kärnaktivitetssektorerna räcker för att lindra stödets negativa effekter. Dessutom undveks oberättigad snedvridning av konkurrensen inom dessa sektorer. Bedömningen av fartygsbyggandet och fartygsreparationsverksamheten mot bakgrund av förordning (EG) nr 1540/98 finns i avsnitt 7.5.

Begränsning av stödet till ett minimum

- (103) Stödbeloppet och stödnivån måste begränsas till vad som är absolut nödvändigt för omstruktureringen, med tanke på de ekonomiska svårigheter som företaget, aktieägarna eller den grupp av företag i vilket företaget ingår står inför (punkt 40 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering). I det föreliggande fallet utgörs stödbeloppet i första hand av det "negativa pris" för vilket Damen var berett att överta KSG, inbegripet alla skulder och löpande kontrakt⁽²⁶⁾. Det tyder på att det förväntades att stödet skulle räcka för att både täcka omstruktureringskostnaderna, utöver vad som kunde betalas med KSG:s egna medel, och för att göra tillräcklig vinst på det investerade kapitalet med de kvarvarande verksamheterna. Ur den synpunkten synes vinstprognoserna i omstruktureringsplanen inte orimligt höga.
- (104) Kommissionen har undersökt hur stora skulder KSG hade, och har kommit fram till att finansieringsproblemen fortsatte fram till privatiseringen, trots undsättningsstödet. Bankerna hade minskat sina kreditfaciliteter kraftigt, och staten ville inte ge ytterligare kapital innan en överenskommelse träffats i fråga om privatiseringen. Efter privatiseringen blev nettokassaflödet klart positivt. I själva verket visade den balansräkning som gjordes den 31 december 2000 en likviditetsposition på [...] miljoner euro, i stället för de planerade [...] miljoner euro. Detta överensstämmer dock med betalningen av ett avsnitt av fregatterna (balansräkningsposten "pågående arbeten minus avbetalningar" uppgick till ett negativt värde av [...] miljoner euro, i stället för de planerade minus 8 miljoner euro) och de ekonomiska behoven till följd av [...] -projektet och flytten. Det förekom inget kassaöverskott som skulle ha kunnat användas för aggressiva, marknadsstörande aktiviteter utan anknytning till omstruktureringsprocessen.
- (105) Damens bidrag består i första hand av de avsevärda risker som företaget tog genom den garanti som gavs på att fregatterna skulle slutföras. Dessutom omvandlade Damen, som redan nämnts, 100 miljoner gulden (45,4 miljoner euro) i krediter till aktiekapital.
- (106) Av detta sluter kommissionen att stödet har begränsats till ett minimum, i enlighet med vad som föreskrivs i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

⁽²⁶⁾ I del 6.6 undersöks huruvida förhandlingarna mellan Nederländerna och Damen kunde garantera ett korrekt "marknadspris".

Övriga villkor

- (107) I enlighet med punkt 43 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering bedömer kommissionen det som missbruk av stöd om planen inte genomförs. I enlighet med punkterna 45 och 46 i riktlinjerna kommer kommissionen att kräva en årlig rapport om omstrukturen.
- (108) Slutligen kommer kommissionen till resultatet att villkoren i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering har uppfyllts.

7.5 Bedömning mot bakgrund av förordning (EG) nr 1540/98

- (109) Med tanke på de strukturella svårigheterna inom fartygsbyggnadssektorn är kommissionens politik i fråga om omstrukturingsstöd till företag inom sektorn mycket sträng. I artikel 5 i förordning (EG) nr 1540/98, där omstrukturingsstöd behandlas, redogörs det i detalj för denna politik. En förutsättning för sådant stöd är inte bara att riktlinjerna för undsättning och omstrukturering efterlevs, utan också att en rad ytterligare villkor uppfylls.
- (110) Omstrukturingsåtgärderna berör det civila fartygsbygget som omfattas av förordning (EG) nr 1540/98 på följande sätt:
- Av förlusterna under 1999 var 7,1 miljoner euro förorsakade av eller beroende av det civila fartygsbyggandet ⁽²⁷⁾.
 - Alla kostnader för utvecklingen av icke-kärnverksamhet och av utestående fordringar berör verksamheter utanför fartygsbyggandet och [...]projektet. De har inget att göra med verksamheten inom det civila fartygsbyggandet.
 - Flytten har följder för det militära fartygsbyggandet, det civila fartygsbyggandet som omfattas av förordning (EG) nr 1540/98 och en del av jaktbyggandet. Utgående från den omsättning som förväntas för denna verksamhet anslår kommissionen 8 % av kostnaderna (3,1 miljoner euro) för verksamheter som omfattas av förordning (EG) nr 1540/98 ⁽²⁸⁾.
 - Investeringarna i jaktbyggandet påverkar inte det civila fartygsbyggande som omfattas av förordning (EG) nr 1540/98.
 - De förväntade investeringarna i IT-infrastruktur kommer att vara till förmån för all varvsverksamhet, även jaktbyggandet och fartygsreparationerna. Utgående från liknande beräkningar som de som gjordes före flytten anslår kommissionen 11,9 % av kostnaderna eller 0,3 miljoner euro.

⁽²⁷⁾ En förlust på 4,9 miljoner euro kan direkt hänföras till verksamheter inom det civila fartygsbyggandet. 9 miljoner euro uppstod genom både civila och militära aktiviteter. Det civila fartygsbyggandets andel beräknades utgående från den civila produktionens andel i den sammanlagda produktionen under perioden 1995–1999. Beloppet 7,1 miljoner euro är det aktualiserade värdet i slutet av år 2000.

⁽²⁸⁾ Siffrorna för den förväntade omsättningen ingick i ställningstagandena från Nederländerna och Damen, eftersom de hade använts i det sakkunnigutlåtande som gjorts om KSG:s värde vid privatiseringen. Siffrorna grundas på Damens förväntningar vid tidpunkten för *due diligence*-undersökningen. Kommissionen anser att scenariot med intensivt jaktbyggande är det mest lämpade för denna beräkning, något som Damen bekräftar. Kommissionen anser att perioden 2002–2007 är mest lämpad: flytten inleddes visserligen redan år 2000, men dess effekter på kapacitetsutnyttjandet blev inte kännbara förrän 2002. Siffror för perioden efter 2007 finns inte tillgängliga, och skulle inte heller vara tillförlitliga. Flytten påverkar endast jaktbyggandet i den utsträckning som arbetsbelastningen överträffar den härför avsedda dockans kapacitet (den berörda omsättningen uppskattas till [...] miljoner gulden, vilket är orderportföljen under det året som helt och hållet skall utföras i den nyinrättade dockan, medan den något högre siffran för 2004 delvis kommer att genomföras i den "gamla", militära dockan). Utgående från detta har man beräknat att "utfyllnadsorder" utgör [...] % av den sammanlagda förväntade omsättningen som berörs av flytten. Det är riktigt att "utfyllnadsorder" även kan omfatta marin varvsverksamhet för tredje land, vilket innebär att andelen för det civila fartygsbyggandet som omfattas av förordning (EG) nr 1540/98 i den sammanlagda omsättningen som berörs av flytten blir lägre. Även den nuvarande orderportföljen verkar tyda på att den civila varvsverksamheten är mer begränsad än vad man väntat vid privatiseringstillfället. Samtidigt är det möjligt att den civila varvsverksamheten som omfattas av förordningen eventuellt kan komma att öka efter 2007, särskilt om de militära beställningarna begränsas. Därför anser kommissionen att en procentandel på 8 % är den bästa tillgängliga uppskattningen.

Man kan sluta sig till att ungefär 10,5 miljoner euro (eller 7,2 %) av de sammanlagda omstruktureringsskostnaderna kan anses vara avsedda för varvsverksamhet som omfattas av förordning (EG) nr 1540/98. Därför kan 7,2 % av det sammanlagda stödet, eller 4 miljoner euro, anses vara förmåner för denna verksamhet. I syfte att avgöra huruvida denna del av stödet är förenlig med den inre marknaden måste kommissionen kontrollera huruvida de villkor som fastställs i förordning (EG) nr 1540/98 efterlevts.

- (111) Det första villkoret, artikel 5.1 första strecksatsen, är uppfyllt, eftersom KSG inte erhållit något undsättnings- eller omstruktureringssöd i enlighet med rådets förordning (EG) nr 1013/97 av den 2 juni 1997 om stöd till vissa skeppsvarv som är under omstrukturering ⁽²⁹⁾.
- (112) Nederländerna har inte tydligt och otvetydigt lovat att inga ytterligare undsättnings- och omstruktureringssöd kommer att utbetalas till företaget eller dess rättsliga efterföljare, så som det krävs enligt artikel 5.1 andra strecksatsen.
- (113) Enligt artikel 5.1 tredje strecksatsen i förordning (EG) nr 1540/98 måste en verklig och oåterkallelig kapacitetsminskning i samma storleksordning som den relevanta stödnivån äga rum i det berörda företagets fartygsbyggnads-, fartygsombyggnads- eller fartygsreparationsverksamhet. Genom omstruktureringen har kapaciteten dock snarare ökat. Här kan man skilja mellan följande olika effekter:
- Flytten av den militära verksamheten till Vlissingen Oost innebär att den yta som utnyttjas för montering, skrovbyggnad, stålsvetsning, konstruktion av rörsystem osv. minskas betydligt. Trots detta medför den sammanlagda effekten en ökning av effektivitet och kapacitet, eftersom dockorna byggs in. Den viktigaste dockan i Vlissingens centrum, som för närvarande används för de militära fregatterna, kommer inte att stängas. Att den i huvudsak kan användas för fartygsbyggnad som inte omfattas av förordning (EG) nr 1540/98 är inte liktydigt med stängning: under en period på tio år kan den användas för civilt fartygsbygge som omfattas av förordningen, och dockans användning för de angivna syftena är inte fristående från Damen (artikel 5.1 femte och sjätte strecksatserna).
 - En del av anläggningen i Vlissingens centrum, bland annat 500 meter kaj, kommer att säljas. Men KSG kommer också att bygga en ny kaj på 200 meter invid den viktigaste dockan i den anläggningen. I Vlissingen Oost förlängdes en kaj med en pir på 66 meter, för att kunna få plats för att arbeta med två fregatter samtidigt. Därigenom minskar den sammanlagda längden av kajer och pিরer med 234 meter. Pirernas och kajernas längd verkar däremot inte ha varit något problem för produktionen under den period som föregick tilldelningen av stödet. Damen har visat att alla kajer och pিরer var användbara fram till dess, och troligtvis alla har använts för inte alltför länge sedan. Trots detta har det inte visats att minskningen skulle ha medfört en kapacitetsbegränsning som står i relation till den verkliga produktionens omfång under de fem föregående åren.
 - För fartygsreparationerna medförde omstruktureringen en personalminskning från 155 enheter år 1998 till 139 år 2000 (– 10 %). Damen och KSG har inte företagit några större investeringar i fartygsreparationsvarvet. Produktionens värde uppskattas till [...] miljoner euro per år, vilket är betydligt lägre än nivån under åren 1998 och 1999. Varken Damen eller Nederländerna har givit några löften om att begränsa produktionen om efterfrågan skulle utvecklas mer gynnsamt än väntat.
- (114) Trots kommissionens uppmaningar har varken Nederländerna eller Damen lagt fram något acceptabelt förslag till kapacitetsminskning i enlighet med förordning (EG) nr 1540/98. Kommissionen drar slutsatsen att ingen kapacitetsminskning äger rum, som i enlighet med bestämmelserna i artikel 5.1 tredje till sjätte strecksatserna i förordning (EG) nr 1540/98 är jämförbar med stödomfånget, om man betraktar alla ovan nämnda effekter tillsammans. Därför är stödet till det civila fartygsbyggandet som omfattas av förordning (EG) nr 1540/98 (4 miljoner euro) oförenligt med den inre marknaden.

8. SLUTSATSER

- (115) Det efterställda lånet av år 1998 och den extra förskottsbetalningen utgör statligt stöd i enlighet med artikel 87.1 i fördraget. De utgör undsättningsstöd. Den del av stödet som inte omfattas av artikel 296 är förenlig med den inre marknaden, i enlighet med riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

⁽²⁹⁾ EGT L 148, 6.6.1997, s. 3.

- (116) Det privatiseringsavtal enligt vilket både KSG:s aktier och det efterställda lånet överförs till Damen för en symbolisk summa omfattar inget statligt stöd till förmån för Damen.
- (117) De efterställda lånen från 1998, räntestödet i den extra förskottsbetalningen, det nya efterställda lånet och det räntefria lånet utgör statligt stöd till förmån för KSG, i enlighet med artikel 87.1 i fördraget. Att priset för fregatterna skulle ha ökat med ett högre belopp än stödbeloppet om KSG hade gått i konkurs ändrar inte detta faktum. Nederländerna hänvisar till artikel 296 i fördraget, men denna artikel berör inte föreliggande fråga, eftersom den största delen av stödet kan förklaras vara förenligt med den inre marknaden på grundval av riktlinjerna för undsättning och omstrukturering. Kommissionen har fastställt att omstruktureringsplanen utgör en god grund för återställandet av lönsamheten, och att stödet begränsats till ett minimum. Oberättigad snedvridning av konkurrensen undviks vad gäller verksamhet som inte omfattas av förordning (EG) nr 1540/98. Däremot är det stöd som berör verksamhet som omfattas av förordning (EG) nr 1540/98 (4 miljoner euro) oförenligt med den inre marknaden, eftersom ingen kapacitetsminskning som motsvarar stödet äger rum. Denna del av stödet måste betalas tillbaka av förmånstagaren.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Privatiseringsavtalet mellan Nederländerna och Damen Shipyards Group, nedan kallat "Damen", omfattar inget statligt stöd till förmån för Damen i enlighet med artikel 87.1 i EG-fördraget och artikel 61.1 i EES-avtalet.

Åtgärderna för undsättning och omstrukturering av Koninklijke Schelde Groep, nedan kallat "KSG", utgör statligt stöd till förmån för KSG i enlighet med artikel 87.1 i EG-fördraget och artikel 61.1 i EES-avtalet.

Artikel 2

Det statliga stöd som Nederländerna beviljat KSG är förenligt med den inre marknaden i den utsträckning som det inte avser verksamhet som omfattas av förordning (EG) nr 1540/98.

Artikel 3

Det statliga stöd på 4 miljoner euro som Nederländerna beviljat KSG är oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning som det avser verksamhet som omfattas av förordning (EG) nr 1540/98.

Artikel 4

1. Nederländerna skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att kräva tillbaka det stöd som avses i artikel 3 och som redan orättmätigt betalats ut till KSG.

2. Återkrav skall ske utan dröjsmål och i enlighet med förfarandena i nationell lagstiftning, förutsatt att dessa förfaranden gör det möjligt att omedelbart och effektivt verkställa detta beslut. Det stöd som skall återkrävas skall innefatta ränta som löper från den dag stödet stod till stödmottagarens förfogande till den dag det har återbetalats. Räntan skall beräknas på grundval av den referensränta som används vid beräkningen av bidragsekvivalenten inom ramen för regionalstöd.

Artikel 5

Nederländerna skall varje år lämna in en rapport om genomförandet av omstruktureringsplanen för perioden fram till år 2007, eller ett senare tillfälle om genomförandet av omstruktureringsplanen försenas.

Artikel 6

Nederländerna skall inom två månader från och med det att detta beslut offentliggjorts underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits för att genomföra beslutet.

Artikel 7

Detta beslut riktar sig till Konungariket Nederländerna.

Utfärdat i Bryssel den 5 juni 2002.

På kommissionens vägnar

Mario MONTI

Ledamot av kommissionen
