II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 21 maj 1997

om Tysklands stöd till Bremer Vulkan Werft GmbH

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(97/616/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskaperna, särskilt artikel 93.2 första stycket i detta,

efter uppmaning till de berörda parterna om att yttra sig enligt nämnda artikel, och

med beaktande av följande:

I

Kommissionen underrättade genom en skrivelse av den 1 augusti 1996 Tyskland om sitt beslut att inleda ett förfarande enligt artikel 93.2 i EG-fördraget om kontraktsbaserat produktionsstöd till förmån för Bremer Vulkan Werft GmbH (hädanefter BVW eller varvet) för att bygga kryssningsfartyget Costa I.

Kommissionens beslut att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* [1], varvid de övriga medlemsstaterna och andra berörda parter uppmanades att inlämna synpunkter på detta ärende.

Tyskland svarade på detta med skrivelser av den 26 november 1996, 13 januari 1997 och 12 mars 1997 som registrerades samma dag.

Kommissionen har inte fått in några synpunkter på detta ärende från andra berörda parter.

I en skrivelse av den 12 augusti 1996 underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att inleda ett förfarande enligt artikel 93.2 i EG-fördraget om kontraktsbaserat produktionsstöd till förmån för BVW för bygget av två containerfartyg.

Kommissionens beslut att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* [2], varvid de övriga medlemsstaterna och andra berörda parter uppmanades att inlämna synpunkter på detta ärende.

Tyskland svarade med skrivelser av den 13 januari 1997, 13 januari 1997, 4 mars 1997 och 14 mars 1997. Den sista registrerades den 17 mars 1997.

Dessutom inlämnade en medlemsstat synpunkter till kommissionen.

II

1. Kryssningsfartyget COSTA I

I april 1994 undertecknade det italienska rederiet Costa Crociere och BVW ett kontrakt om att bygga ett kryssningsfartyg. Fartygsbygget, som skulle vara klart i slutet av juli 1996, påbörjades i juni 1994. Kontraktsvärdet uppgick

[1] EGT C 290, 3.10.1996, s. 10.

[2] EGT C 330, 5.11.1996, s. 6.

då till 602,219 miljoner mark. BVW:s finanskris, som började hösten 1995 och ledde till insolvens i maj 1996, försvårades ytterligare av att underleverantörer bröt sina kontrakt eller krävde förskott. Varvet kunde därför förvänta sig en förlust på över 100 miljoner mark.

Delstaten Bremen gick 1994 i borgen för 200 miljoner mark för ett fartygsinteckningslån på 440 miljoner mark. Som säkerhet för finansieringen av ytterligare merkostnader beviljades 1995 ännu en borgen på 40,7 miljoner mark.

Andra kontraktsbaserade stöd i form av tillskott på över sammanlagt 40,6 miljoner mark ställdes till förfogande inom ramen för konkurrensstöd.

Genom den tyska regeringens skrivelse av den 10 april 1996 fick kommissionen veta att delstaten Bremen förklarat sig beredd att bevilja ett lån på 72,075 miljoner mark för merkostnader som orsakats genom villkor i kontraktet. Enligt uppgifter från Tyskland var det ifrågavarande lånet till en räntesats på 4,851 % nödvändigt för att fartyget skulle kunna färdigställas, eftersom delstaten Bremen annars skulle behöva infria borgensförbindelser på upp till 260,7 miljoner mark. Dessutom hade bankerna samtidigt beviljat 120 miljoner mark för att fartygsbyggnationen skulle kunna slutföras. Detta belopp skulle återbetalas då fartyget levererades.

Kommissionen konstaterade att det kontraktsbaserade stödet enligt de reviderade uppdragsuppgifterna skulle nå en nivå på 9,52 % även utan lånet. Genom det planerade lånet skulle denna procentsats stiga avsevärt.

Kommissionen kunde inte utan vidare acceptera argumentet att delstaten Bremen förhållit sig på samma sätt som affärsbankerna, som också beviljat nya medel. Banklånen är säkrade på så sätt att de helt kan betalas tillbaka då fartyget säljs. Såvitt kommissionen vet, finns det inte jämförbar täckning för delstaten Bremens lån. Kommissionen måste därför betrakta hela lånebeloppet som statligt stöd.

Det stöd som inalles beviljats för detta uppdrag överstiger därmed maximigränsen på 9 %, och kunde därför inte anses som förenligt med rådets direktiv 90/684/EEG av den 21 december 1990 om stöd till varvsindustrin [1], senast ändrat genom förordning (EG) nr 1904/96 [2].

2. Containerfartygen

Orsaken till att förfarandet inleddes var kontraktsbaserade produktionsstöd till förmån för BVW för bygget av två medelstora containerfartyg (2 700 TEU) (fartyg nr 110 och 111). Bygget av fartygen, som ursprungligen skulle vara färdigställda i slutet av 1996 respektive slutet av 1997, påbörjades 1995.

Kontraktspriset för vart och ett av fartygen var vid detta tillfälle 84,6 miljoner mark.

Delstaten Bremen förklarade sig principiellt beredd att överta två garantier för byggtidsfinansieringen till förmån för BVW för att täcka förskott och delbetalningar från rederiet.

Dessutom hade redan ett konkurrenstöd på 4,9 miljoner mark per kontrakt beviljats.

Som kommissionen klargjorde i sitt beslut att inleda förfarandet, utgör delstatsgarantierna och konkurensstödet kontraktsbaserade produktionsstöd, som skall prövas enligt artikel 4 i rådets direktiv 90/684/EEG. De planerade garantierna täckte 100 % av redarens handpenning och delbetalningar. I sitt beslut av den 28 februari 1996 (stödärende N 108/96 garantiordning för delstaten Bremen) förklarade emellertid kommissionen att garantier för byggtidsfinansieringen inte får täcka mer än 80 % av det lånebelopp som skall säkras.

Dessutom täckte intäkterna från fartygen inte ens kostnaderna för produktionen, utan de stora förlusterna skulle finansieras av konkursboet. Kommissionen ifrågasatte därför om möjligheterna till finansiering, och framför allt de höga statliga garantierna för dessa kontrakt, kunde anses vara förenliga med den gemensamma marknaden.

III

Regeringen i en medlemsstat har via sin ständiga representation inkommit med yttranden till kommissionen om förfarandet i samband med de båda containerfartygen.

I detta yttrande uttrycktes tvivel om stödets förenlighet med den gemensamma marknaden. Stödet skulle endast kunna betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden, om varvet lades ned helt eller delvis. En kapacitetsminskning samtidigt som varvet drevs vidare skulle inte räcka till.

[1] EGT L 380, 31.12.1990, s. 27.
[2] EGT L 251, 3.10.1996, s. 5.

IV

Beträffande Costa I översände Tyskland en kostnads- och prisberäkning samt en finansieringsöversikt.

Därav framgår att det föreligger en differens på 118,55 miljoner mark mellan intäkterna från fartyget (kontraktspriset på 632,419 miljoner mark och konkurrensstöd på 40,5 miljoner, totalt 673,019 miljoner mark) och produktionskostnaderna på 791,569 miljoner mark. Större delen av förlusten i samband med kontraktet finansierades av delstaten Bremen via en kredit på 100,250 miljoner mark från HIBEG GmbH. Detta belopp skulle återbetalas av varvet i samband med leveransen av fartyget, dvs. senast den 1 augusti 1996. Eftersom detta inte skedde, yrkade HIBEG GmbH hos konkursförvaltaren på att krediten skulle registreras som en skuldförbindelse och upptas i förteckningen över konkursfordringar. Enligt de tyska myndigheterna är det fortfarande möjligt att HIBEG-krediten delvis kommer att betalas tillbaka under loppet av konkursförfarandet.

Dessutom yrkade den tyska regeringen på att maximigränsen för det stödbelopp som överstiger det kontraktsbaserade produktionsstödet av kommissionen skulle betraktas som nedläggningsstöd enligt i artikel 7 i rådets direktiv 90/684/EEG.

Också beträffande de båda containerfartygen föreslog den tyska regeringen att det statliga stödet skulle betraktas som nedläggningsstöd enligt artikel 7 i rådets direktiv 90/684/EEG.

Tyskland meddelade kommissionen följande stödbelopp:

— För containerfartyget 110 en garanti på 37,9 miljoner mark jämte räntor för att täcka redarens handpenning och delbetalningar under perioden januari till maj 1997 samt ett konkurrensstöd på 3,794 miljoner mark.

  De totala kostnaderna för fartygsbygget uppgår till 88,6 miljoner mark som bestrids av rederiet (54,25 miljoner mark) och varvets konkursförvaltare (34,35 miljoner mark). Till och med den 31 december 1996 hade konkursförvaltaren redan investerat 50,10 miljoner mark. Vid leveransen av fartyget i maj 1997 betalas 15,75 miljoner mark tillbaka till konkursförvaltaren, så att dennes bidrag minskas till 34,35 miljoner mark. Konkurrensstödet utbetalas likaledes till konkursförvaltaren, vilket leder till att hans bidrag minskar ytterligare.

— För fartyg 111 uppgår rederiets förskott och delbetalningar under perioden januari till maj 1997 till 32,50 miljoner mark. Det föreslås en garanti för att täcka dessa belopp. Dessutom krävs ett banklån för att täcka övriga byggkostnader. Också för detta lån på 31,60 miljoner mark planeras en borgen. Lånet återbetalas i augusti 1997 i samband med leveransen av fartyget. Dessutom planerar den tyska regeringen att ställa ett konkurrensstöd på 3,794 miljoner mark till förfogande.

  Till och med den 31 december 1996 hade konkursförvaltaren investerat 13,90 miljoner mark i bygget av detta fartyg. De totala kostnaderna uppgick till 90,60 miljoner mark, varav 54,25 miljoner mark övertas av rederiet och 29,65 miljoner mark av konkursförvaltaren. Dennes bidrag minskas med det konkurrensstöd på 3,794 miljoner mark som skall ställas till förfogande. Delstaten Bremen kommer att täcka differensen på 6,7 miljoner mark mellan kostnader och intäkter.

Tyskland hävdar att färdigställandet av de båda fartygen är mycket nära sammanhängande. Om bygget av fartyg 111 inte skulle slutföras, skulle detta få allvarliga följder för fartyg 110. Detta skulle förmodligen inte blott leda till problem med sysselsättningen, eftersom ungefär hälften av de anställda är sysselsatta med bygget av fartyg 110, utan också med underleverantörer, eftersom de vid beräkningen av priset utgick från bygget av två fartyg. För bygget av fartyg 111 har redan 14 miljoner mark använts. Dessutom har konkursförvaltaren gjort beställningar för detta fartyg för omkring 20 miljoner mark. Också beställningarna för fartyg 110 ligger i samma storleksordning. Om fartyg 111 inte skulle byggas färdigt, skulle enligt Tysklands uppgifter en förlust på över 100 miljoner mark kunna uppstå, om bygget av fartyg 110 på grund av detta heller inte kunde slutföras.

Dessutom meddelade Tyskland att Bremer Vulkan Werft GmbH i.K. skulle läggas ned i augusti 1997 efter att de båda fartygen byggts färdigt och det kvarvarande arbetet med fartyg 108 (dvs. skrovet till Costa II som sålts till en ny ägare) avslutats.

Nedläggningen kommer att ske i enlighet med artikel 7 i rådets direktiv 90/684/EEG. Detta innebär att varvet skall förbli nedlagt i minst fem år. Om Tyskland efter femårsperioden men inom tio år efter nedläggningen, vill återuppta verksamheten på varvet måste ett förhandstillstånd till detta inhämtas från kommissionen. Tyskland är vidare berättigat att, efter tillstånd från kommissionen, bevilja socialt stöd inom ramen för artikel 7 i rådets direktiv 90/684/EEG.

Konkursförvaltaren är för närvarande i färd med att avyttra aktierna i Bremer Vulkan Marineschiffbau GmbH, ett dotterföretag till Bremer Vulkan Verbund AG, samt en docka i varvets ägo till Friedrich Lurssen Werft GmbH. Tyskland har på konkursförvaltarens vägnar garanterat att denna docka endast kommer att användas för sådan verksamhet som inte gäller som fartygsproduktion enligt rådets direktiv 90/684/EEG. Friedrich Lurssen Werft GmbH kommer att använda dockan till bygge av militära flottfartyg och jakter som inte omfattas av detta direktiv.

V

Tyskland har hos kommissionen yrkat på att stödet till Costa I och stödet till fartyg 110 och 111 skall betraktas som nedläggningsstöd enligt artikel 7 i rådets direktiv 90/684/EEG.

Kommissionen godtar nedläggningen av Bremer Vulkan Werft GmbH i.K. som en definitiv nedläggning enligt artikel 7 i rådets direktiv 90/684/EEG.

Enligt artikel 7 i rådets direktiv 90/684/EEG kan stöd för att täcka de normala kostnader som följer av en hel eller delvis nedläggning av varv för ny- eller ombyggnad av fartyg betraktas som förenliga med den gemensamma marknaden om det medför en faktisk och definitiv kapacitetsnedskärning.

För att säkerställa att ett varv som lagts ned med hjälp av stöd förblir nedlagt, skall den ifrågavarande medlemsstaten säkerställa att de nedlagda varven förblir nedlagda i minst fem år. I artikel 7.2 i rådets direktiv 90/684/EEG finns en icke uttömmande förteckning över stödberättigande kostnader, dvs. en uppställning över de normala kostnader som följer av en hel eller delvis nedläggning.

Andra kostnader som inte uttryckligen nämns i artikel 7.2 i rådets direktiv 90/684/EEG, kan likaledes anses som stödberättigande kostnader, såvida det rör sig om normala kostnader, som följer av rederiets nedläggning. Eftersom det skall tas hänsyn till ett flertal leverantörer och underleverantörer vid en nedläggning i vederbörlig ordning och då en väsentlig del av konstruktionsarbetet redan har utförts och dessutom ett avsevärt antal leverantörs- och servicekontrakt med tredje part skall uppfyllas, inser kommissionen att det måste göras ansträngningar för att begränsa de sociala och ekonomiska skadorna och att kostnaderna för färdigställandet av fartygen kan betraktas som normala kostnader till följd av nedläggningen.

Stödbeloppet och dess nivå motiveras av att de kostnader som beviljas stöd har uppstått till följd av nedläggningen av varvet. Stödet underlättar sålunda det fullständiga tillbakadragandet från fartygsproduktionen och begränsas till färdigställandet av fartygen.

I sina båda beslut om inledande av ett förfarande hade kommissionen redan påpekat att stöd får beviljas utöver maximigränsen för att säkerställa produktionen av de sista fartygen i varv som läggs ned fullständigt, i syfte att garantera kontrollerade nedläggningsprocesser och förhindra att underleverantörer också går i konkurs. Kommissionens beslut om stöd N 272/87 (nedläggning av det franska varvet La Ciotat) nämndes som prejudikat. I detta fall beviljades stöd för färdigställande av fartyg under byggnation i form av nedläggningsstöd enligt artikel 7 i rådets direktiv 90/684/EEG.

Bremer Vulkan Werft GmbH i.K. skall läggas ned i anslutning till leveransen av fartygen i augusti 1997. I detta fall rör det sig om en reell och slutgiltig nedläggning. Tyskland har genom sin villighet att uppfylla villkoren i artikel 7 i rådets direktiv 90/684/EEG förpliktat sig att låta varvet förbli nedlagt i minst fem år.

Enligt uppgifter från varvet uppgår dess totala kapacitet till 225 000 cgt. Även om dessa siffror visar maximikapaciteten och inte den faktiskt utnyttjade kapaciteten, kan det fastslås att nedläggningen av varvet bidrar till en avsevärd minskning av skeppsbyggnadskapaciteten i Tyskland.

För närvarande är omkring 1 050 anställda sysselsatta med bygget av fartygen 110 och 111. För att möjliggöra en avslutning av arbetena i vederbörlig ordning och undvika sociala spänningar i regionen Bremen, som redan är svårt drabbad av friställningsåtgärderna till följd av konkursen i Bremer Vulkan Verbund AG, framstår det som nödvändigt att arbetet går vidare några månader. Dessutom skulle det leda till svåra materiella och finansiella följder för en rad leverantörer, om arbetena på de båda fartygen plötsligt skulle ställas in.

Lånen till ett totalt värde av 100,250 miljoner mark till Costa I beviljades för att säkerställa en avveckling i vederbörlig ordning. Utan lånen skulle en plötslig nedläggning av varvet ha varit nödvändig, vilket skulle ha fått svåra följder för de anställda och underleverantörerna, eftersom fartyget inte skulle ha kunnat färdigställas. Detta skulle ha lett till att rederiet skulle ha inställt sina order och att delstaten Bremen skulle ha tvingats infria sina redan utfärdade borgensförbindelser.

Inte heller den väntade försäljningen av halldockan till Friedrich Lurssen Werft GmbH påverkar det faktum att det kommer att ske en faktisk och definitiv kapacitetsnedskärning. Dockan kommer uteslutande att användas till bygge av militära flottfartyg och jakter, vilket är en verksamhet som inte omfattas av rådets direktiv 90/684/EEG.

Eftersom nedläggningen av Bremer Vulkan Werft GmbH i.K. utgör en fullständig nedläggning enligt artikel 7 i rådets direktiv 90/684/EEG, är det inte nödvändigt att göra någon tydlig åtskillnad mellan kontraktsbaserat produktionsstöd och nedläggningsstöd i fallet Costa I, eftersom det stöd som beskrivs i kapitel IV betraktas som nedläggningsstöd om det överstiger maximigränsen för kontraktsbaserat stöd.

Det yttrande från en medlemsstat, som nämns i kapitel III, bekräftar i det avseendet att kommissionens beslut att stödet enlig yttrandet i samband med en fullständig nedläggning kan anses vara förenligt med den inre marknaden om det ges i samband med en fullständig nedläggning.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Delstaten Bremens lån på 100,25 miljoner mark som beviljats till förlusttäckning för kryssningsfartyget Costa I skall betraktas som statligt stöd enligt artikel 92.1 i EG-fördraget.

2. Delstaten Bremens garantier på 220 miljoner mark och 40,7 miljoner mark samt tillskottet på 40,6 miljoner mark skall likaledes betraktas som statligt stöd enligt artikel 92.1 i EG-fördraget.

3. Det statliga stöd som nämns i punkterna 1 och 2 godkänns till och med den tillåtna maximigränsen som kontraktsbaserat produktionsstöd enligt artikel 4 i rådets direktiv 90/684/EEG. Det belopp som överstiger denna gräns godkänns som nedläggningsstöd enligt artikel 7 i detta direktiv.

Artikel 2

1. Delstaten Bremens garanti på 37,90 miljoner mark och tillskottet på 3,794 miljoner mark för containerfartyget 110 skall betraktas som statligt stöd enligt artikel 92.1 i EG-fördraget.

2. Det statliga stöd som nämns i punkt 1 godkänns som nedläggningsstöd enligt artikel 7 i rådets direktiv 90/684/EEG.

Artikel 3

1. Delstaten Bremens garantier på 32,50 miljoner mark och 31,60 miljoner mark samt tillskottet på 3,794 miljoner mark och förlusttäckningen på 6,70 miljoner mark, som finansieras av delstaten Bremen för bygget av containerfartyg 111, skall betraktas som statligt stöd enligt artikel 92.1 i EG-fördraget.

2. Det statliga stöd som nämns i punkt 1 godkänns som nedläggningsstöd enligt artikel 7 i rådets direktiv 90/684/EEG.

Artikel 4

Tyskland skall uppfylla sin förpliktelse att lägga ned Bremen Vulkan Werft GmbH i.K. i Vegesack omedelbart efter det att fartygen 110 och 111 färdigställts och de kvarvarande arbetena på fartyg 108 har utförts.

Tyskland skall underrätta kommissionen om den exakta nedläggningsdagen. Har inte nedläggningen skett senast den sista augusti 1997, skall kommissionen även underrättas om orsakerna till detta.

Tyskland skall fullt ut iaktta de fastställda villkoren i artikel 7 i rådets direktiv 90/684/EEG.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 21 maj 1997.

På kommissionens vägnar

Karel VAN MIERT

Ledamot av kommissionen