RAHMENBESTIMMUNGEN FÜR BEIHILFEN AN DEN SCHIFFBAU

(2003/C 317/06)

1. ALLGEMEINES

1. Seit Beginn der 70er Jahre des 20. Jahrhunderts wurde für die Beihilfen an den Schiffbau eine Reihe von Gemeinschaftsregelungen erlassen. Im Vergleich mit Wirtschaftszweigen, für die keine besonderen Regelungen gelten, sind die Regeln für den Schiffbau eine Mischung aus sowohl strengeren als auch milderer Bestimmungen. Diese Rahmenbestimmungen enthalten neue Regeln zur Bewertung staatlicher Beihilfen an den Schiffbau, wenn die Verordnung (EG) Nr. 1540/98 des Rates vom 29. Juni 1998 zur Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau ⁽¹⁾ am 31. Dezember 2003 ausläuft.

2. Es ist das Ziel dieser Rahmenbestimmungen, die Unterschiede in den Regeln für den Schiffbausektor und die übrigen Industriezweige weitestgehend aufzuheben und durch die Anwendung der allgemeinen, sektorübergreifenden Bestimmungen auch auf den Schiffbau die Gemeinschaftspolitik in diesem Bereich zu vereinfachen und transparenter zu gestalten.

3. Die Kommission ist sich jedoch bewusst, dass in ihrer Politik der Beihilfenkontrolle einige schiffbauspezifische Faktoren berücksichtigt werden sollten. Hierzu zählen:

- a) Überschüssige Kapazitäten, niedrige Preise und Verfälschungen des Handels auf dem Weltschiffbaumarkt;
- b) das Potenzial für die Verfälschung des Wettbewerbs durch staatlich geförderte Kredite für Schiffe als sehr große Kapitalgüter;
- c) die Tatsache, dass die Anwendung der Bestimmungen der Welthandelsorganisation (WTO) über unlautere Handelspraktiken im Schiffbausektor schwierig ist;
- d) das Bestehen von Übereinkommen in der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) im Schiffbausektor, insbesondere das OECD-Übereinkommen von 1998 über Leitlinien für öffentlich geförderte Exportkredite mit der Sektorabsprache über Exportkredite für Schiffe, das in der Gemeinschaft gemäß Entscheidung 2001/76/EG des Rates vom 22. Dezember 2000 zur Ersetzung der Entscheidung vom 4. April 1978 über die Anwendung bestimmter Leitlinien auf dem Gebiet öffentlich unterstützter Exportkredite ⁽²⁾.

4. Gegenwärtig wird in der OECD an der Neufassung des Übereinkommens von 1994 über die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen in der Schiffbau- und Reparaturindustrie ⁽³⁾, das nicht in Kraft getreten ist, gearbeitet. Diese Rahmenbestimmungen sollen dem Ergebnis der OECD-Arbeiten nicht vorgreifen und könnten geändert werden, falls eine Vereinbarung in der OECD erzielt wird.

⁽¹⁾ ABl. L 202 vom 18.7.1998, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 32 vom 2.2.2001, S. 1. Entscheidung geändert durch Entscheidung 2002/634/EG (AbL. L 206 vom 3.8.2002, S. 16).

⁽³⁾ ABl. C 375 vom 30.12.1994, S. 1.

5. Unter diesen besonderen Voraussetzungen werden mit diesen Rahmenbestimmungen neben der Vereinfachung der anwendbaren Regeln folgende Ziele verfolgt:

- a) Erhöhung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Werften in der EU vor allem durch die Förderung der Innovation;
- b) Erleichterung des Abbaus von wirtschaftlich nicht lebensfähigen Kapazitäten;
- c) Einhaltung der geltenden internationalen Verpflichtungen in den Bereichen Ausfuhrkredite und Entwicklungshilfe.

6. Um diese Ziele zu verwirklichen, sehen die Rahmenbestimmungen Maßnahmen in Bezug auf Innovationsbeihilfen, Stilllegungsbeihilfen, Ausfuhrkredite als Entwicklungshilfe und Regionalbeihilfen vor.

7. Bestimmte Merkmale unterscheiden den Schiffbau von anderen Wirtschaftszweigen, wie z. B. kurze Produktionsserien, die Größe, der Wert und die Komplexität der hergestellten Einheiten und die Tatsache, dass Prototypen im Allgemeinen gewerblich genutzt werden. Deshalb erhält der Schiffbau als einziger Sektor Innovationsbeihilfen. Beihilfen für die Innovation wurden mit der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 eingeführt und waren als Anreiz vorgesehen, damit in berechtigten Fällen Risiken im Bereich der Technik eingegangen werden. Diese Bestimmung wurde jedoch nicht zufriedenstellend umgesetzt. Es besteht weiterhin Übereinstimmung, dass die besonderen Merkmale der Schiffbauindustrie die Aufrechterhaltung von sektorspezifischen Innovationsbeihilfen rechtfertigen. Unter Berücksichtigung der Schwierigkeiten bei der Anwendung der vorangehenden Vorschriften soll mit diesen Rahmenbestimmungen die Innovationsförderung verbessert werden.

8. Beihilfen für den Schiffbau, die Schiffsreparatur und den Schiffsumbau können für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie den Vorschriften dieser Rahmenbestimmungen entsprechen.

9. Diese Rahmenbestimmungen ergehen unbeschadet der vorläufigen Maßnahmen, die mit der Verordnung (EG) Nr. 1177/2002 des Rates vom 27. Juni 2002 zur Einführung befristeter Schutzmaßnahmen für den Schiffbau ⁽⁴⁾ eingeführt wurden.

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

10. Im Sinne dieser Rahmenbestimmungen bezeichnet der Ausdruck:

- a) „Schiffbau“ den Bau in der Gemeinschaft von „seegängigen Handelsschiffen mit Eigenantrieb“;

⁽⁴⁾ ABl. L 172 vom 2.7.2002, S. 1.

- b) „Schiffsreparatur“ die in der Gemeinschaft durchgeführte Reparatur oder Instandsetzung von „seegängigen Handelsschiffen mit Eigenantrieb“;
- c) „Schiffsumbau“ den in der Gemeinschaft durchgeführten Umbau der „Seeschiffe mit Eigenantrieb“ von mindestens 1 000 BRZ, sofern er zu einer umfassenden Änderung des Ladeprogramms, des Rumpfes, des Antriebssystems oder der Fahrgastunterbringung führt;
- d) „seegängige Handelsschiffe mit Eigenantrieb“:
- i) Schiffe von mindestens 100 BRZ für die Beförderung von Personen und/oder Gütern;
 - ii) Schiffe von mindestens 100 BRZ für die Durchführung von Sonderaufgaben (z. B. Schwimmbagger und Eisbrecher);
 - iii) Schlepper einer Leistung von mindestens 365 kW;
 - iv) Fischereifahrzeuge von wenigstens 100 BRZ bei Ausfuhrkrediten und Entwicklungshilfe entsprechend dem OECD-Übereinkommen von 1998 über Leitlinien für öffentlich unterstützte Exportkredite und der Sektorvereinbarung über Exportkredite für Schiffe oder jeglicher Vereinbarung über deren Änderung oder Ersetzung sowie den Gemeinschaftsregeln für staatliche Beihilfen im Fischerei- und Aquakultursektor;
 - v) unfertige Gehäuse der unter Ziffer i) bis iv) genannten Schiffe, die freischwimmend und beweglich sind.

In diesem Sinne gilt ein Schiff als „Seeschiff mit Eigenantrieb“, wenn ihm sein ständiger Antrieb und seine Steuerung alle Merkmale der Hochseetüchtigkeit verleihen. Hier-von ausgenommen sind Militärschiffe (d. h. Kriegsschiffe und sonstige Angriffs- oder Verteidigungsfahrzeuge, die nach ihren grundlegenden strukturellen Merkmalen und ihren Fähigkeiten ausschließlich für militärische Zwecke bestimmt sind) und an sonstigen Schiffen ausschließlich für militärische Zwecke vorgenommene Änderungen oder Hinzufügungen, sofern es sich bei den Maßnahmen oder Vorkehrungen an diesen Schiffen, den Änderungen oder Hinzufügungen nicht um verschleierte Maßnahmen zugunsten der gewerblichen Schiffbauindustrie handelt, die mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen nicht zu vereinbaren sind;

- e) „verbundene Einheit“ eine natürliche oder juristische Person, die:
- i) Eigentümerin eines Schiffbau-, Schiffsreparatur- oder Schiffsumbauunternehmens ist oder dieses kontrolliert, oder
 - ii) sich direkt oder indirekt durch Aktienbesitz oder auf andere Weise im Eigentum oder unter der Kontrolle eines Schiffbau-, Schiffsreparatur- oder Schiffsumbauunternehmens befindet.

Die Kontrolle liegt vor, wenn eine Person oder ein Unternehmen, die/das im Schiffbau, in der Schiffsreparatur oder im Schiffsumbau tätig ist, einen Anteil von mehr als 25 % an der jeweils anderen Person oder dem jeweils anderen Unternehmen besitzt.

- f) „Beihilfen“ die staatlichen Beihilfen gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag einschließlich Kreditfazilitäten, Bürgschaften und Steuervergünstigungen.

3. ANWENDBARE BESTIMMUNGEN

3.1 Anwendungsbereich

11. Beihilfen für den Schiffbau sind staatliche Beihilfen, die einer Werft, einer verbundenen Einheit, einem Schiffseigner und Dritten direkt oder indirekt für den Bau, die Reparatur oder den Umbau von Schiffen gewährt werden.

3.2 Anwendung sektorübergreifender Bestimmungen

12. Grundsätzlich dürfen Beihilfen für den Schiffbau im Einklang mit den Artikeln 87 und 88 EG-Vertrag sowie sämtlichen auf dieser Grundlage erlassenen Rechtsvorschriften und Maßnahmen gewährt werden, einschließlich der nachstehenden Vorschriften:

- a) Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags ⁽¹⁾;
- b) Verordnung (EG) Nr. 68/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf Ausbildungsbeihilfen ⁽²⁾;
- c) Verordnung (EG) Nr. 69/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf De-minimis-Beihilfen ⁽³⁾;
- d) Verordnung (EG) Nr. 70/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfe an kleine und mittlere Unternehmen ⁽⁴⁾;
- e) Verordnung (EG) Nr. 1177/2002;
- f) Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten ⁽⁵⁾;
- g) Gemeinschaftsrahmen für staatliche Umweltschutzbeihilfen ⁽⁶⁾ und
- h) Gemeinschaftsrahmen für staatliche Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 10 vom 13.1.2001, S. 20.

⁽³⁾ ABl. L 10 vom 13.1.2001, S. 30.

⁽⁴⁾ ABl. L 10 vom 13.1.2001, S. 33.

⁽⁵⁾ ABl. C 288 vom 9.10.1999, S. 2.

⁽⁶⁾ ABl. C 37 vom 3.2.2001, S. 3.

⁽⁷⁾ ABl. C 45 vom 17.2.1996, S. 5.

3.3 Besondere Bestimmungen

13. Es gelten die nachstehenden durch die besonderen in Abschnitt 1 aufgeführten Faktoren begründeten Ausnahmen von dem in Artikel 3.2 dargelegten allgemeinen Grundsatz.

3.3.1 Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation

14. Beihilfen zur Deckung der Aufwendungen für Forschungs- und Entwicklungsvorhaben von Schiffbau-, Schiffsreparatur- oder Schiffsumbauunternehmen können für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie gemäß den Regeln des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen oder einer Anschlussregelung gewährt werden.

15. Beihilfen für Innovationsmaßnahmen bestehender Schiffbau-, Schiffsreparatur- oder Schiffsumbauwerften können bis zu einer Höchstintensität von 20 % brutto für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern:

- a) sie sich auf die industrielle Anwendung innovativer Produkte und Verfahren beziehen, d. h. technisch neuer oder wesentlich verbesserter Produkte und Verfahren verglichen mit den fortgeschrittensten Produkten und Verfahren in der Gemeinschaft, wobei das Risiko eines technischen oder industriellen Fehlschlags gegeben sein muss;
- b) die Beihilfe auf die Förderung der Aufwendungen für Investitionen, Entwurfs-, Ingenieur- und Testtätigkeiten beschränkt ist, die sich direkt und ausschließlich auf den innovativen Teil des Vorhabens beziehen. Ausnahmsweise kommen zusätzliche Produktionskosten in Betracht, die zur Erprobung der technischen Innovation unbedingt erforderlich und auf den nötigen Mindestbetrag beschränkt sind.

3.3.2 Stilllegungsbeihilfen

16. Beihilfen zur Deckung der durch die völlige oder teilweise Stilllegung von Schiffbau-, Schiffsreparatur- oder Schiffsumbauunternehmen verursachten normalen Aufwendungen können für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn diese zu einem echten und endgültigen Kapazitätsabbau führen.

17. Für die Beihilfen nach Randnummer 16 kommen folgende Aufwendungen in Betracht:

- a) Zahlungen an entlassene oder vorzeitig in den Ruhestand getretene Arbeitnehmer;
- b) die Kosten für die Beratung von entlassenen oder zu entlassenden oder vorzeitig in den Ruhestand getretenen Arbeitnehmern einschließlich der von den Werften geleisteten Zahlungen zur Förderung der Gründung von Kleinunternehmen, die von den betreffenden Werften unabhängig sind und deren Tätigkeiten nicht überwiegend aus dem Schiffbau bestehen;

c) Zahlungen an Arbeitnehmer für Umschulungszwecke;

d) Aufwendungen zur Herrichtung der Werften, ihrer Gebäude, Anlagen und Infrastruktur für andere Zwecke als den Schiffbau.

18. Wenn Unternehmen den Schiffbau, die Schiffsreparatur oder den Schiffsumbau einstellen, können auch folgende Maßnahmen für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar gelten:

- a) Beihilfen eines von einem unabhängigen Berater ermittelten Betrages, der den höheren der folgenden zwei Werte nicht überschreitet: Den Restbuchwert der betreffenden Anlagen oder den über einen angenommenen Dreijahreszeitraum erzielbaren diskontierten Betriebsgewinn abzüglich der Vorteile, die dem geförderten Unternehmen aus der Stilllegung erwachsen;
- b) Beihilfen in Form von Darlehen oder Darlehensbürgschaften für Betriebskapital, das erforderlich ist, damit das Unternehmen angefangene Arbeiten zu Ende führen kann, sofern diese Beihilfen auf das erforderliche Mindestmaß beschränkt bleiben und ein wesentlicher Teil der Arbeiten bereits abgeschlossen ist.

19. Unternehmen, die Beihilfen für Teilstilllegungen erhalten, dürfen in den vergangenen zehn Jahren keine Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen erhalten haben. Sind seit der Gewährung der Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe mehr als zehn Jahre verstrichen, werden Teilstilllegungsbeihilfen von der Kommission nur unter außergewöhnlichen und unvorhersehbaren Umständen, die von dem Unternehmen nicht zu verantworten sind, genehmigt.

20. Höhe und Intensität der Beihilfen müssen in einem angemessenen Verhältnis zum Umfang der Stilllegungen stehen, wobei die Strukturprobleme der betreffenden Region und, bei der Umstellung auf andere Industrietätigkeiten, die für die neuen Tätigkeiten geltenden gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften und Regeln berücksichtigt werden.

21. Um die Endgültigkeit der beihilfegeförderten Stilllegungen nachzuweisen, gewährleistet der betreffende Mitgliedstaat, dass die entsprechenden Anlagen für einen Zeitraum von wenigstens zehn Jahren stillgelegt bleiben.

3.3.3 Beschäftigungsbeihilfen

22. Beihilfen zur Schaffung von Arbeitsplätzen, zur Einstellung benachteiligter oder behinderter Arbeitnehmer oder zur Deckung der Mehrkosten für die Beschäftigung benachteiligter oder behinderter Arbeitnehmer können für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie mit den Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 2204/2002 vom 12. Dezember 2002 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf Beschäftigungsbeihilfen⁽¹⁾ in Einklang stehen.

⁽¹⁾ ABl. L 337 vom 13.12.2002, S. 3.

3.3.4 Ausfuhrkredite

23. Beihilfen für den Schiffbau in Form staatlich geförderter Kredite an in- oder ausländische Eigentümer oder an Dritte für den Bau oder Umbau von Schiffen können für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar gelten, wenn sie mit den Bestimmungen des OECD-Übereinkommens von 1998 über Leitlinien für öffentlich unterstützte Exportkredite und der Sektorvereinbarung über Exportkredite für Schiffe oder Folgevorschriften, die das Übereinkommen ändern oder ersetzen, in Einklang stehen.

3.3.5 Entwicklungshilfe

24. Beihilfen für den Schiffbau und den Schiffsumbau, die einem Entwicklungsland als Entwicklungshilfe gewährt werden, können für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie mit den einschlägigen Bestimmungen des OECD-Übereinkommens von 1998 über Leitlinien für öffentlich unterstützte Exportkredite oder Folgevorschriften, die das Übereinkommen ändern oder ersetzen, in Einklang stehen.

25. Die Kommission überzeugt sich davon, dass der Entwicklungsgehalt der vorgesehenen Beihilfe überprüft wurde, dass sie erforderlich ist und in den Anwendungsbereich des OECD-Übereinkommens von 1998 über Leitlinien für öffentlich unterstützte Exportkredite und der Sektorvereinbarung über Exportkredite für Schiffe oder Folgevorschriften, die das Übereinkommen ändern oder ersetzen, in Einklang stehen, fällt. Es müssen sich verschiedene Werften um den durch Entwicklungshilfe geförderten Auftrag bewerben können. Die einschlägigen Vergabevorschriften der Gemeinschaft müssen bei den Ausschreibungen beachtet werden.

3.3.6 Regionalbeihilfen

26. Regionalbeihilfen für den Schiffbau, die Schiffsreparatur oder den Schiffsumbau können nur dann für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie die folgenden Voraussetzungen erfüllen:

- a) Die Beihilfen werden für Investitionen zur Sanierung oder Modernisierung bestehender Werften gewährt, die nicht mit deren finanzieller Umstrukturierung verknüpft sind, um die Produktivität der vorhandenen Anlagen zu erhöhen;
- b) die Intensität der Beihilfen beträgt nicht mehr als 22,5 % in Regionen gemäß in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a) EG-Vertrag aufgeführt sind und dem von der Kommission für jeden Mitgliedstaat zur Gewährung von Regionalbeihilfen genehmigten Verzeichnis der Fördergebiete entsprechen;

- c) die Intensität der Beihilfe beträgt nicht mehr als 12,5 % bzw. die anwendbare Höchstgrenze für Beihilfen in Regionen in gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag und dem von der Kommission für jeden Mitgliedstaat zur Gewährung von Regionalbeihilfen genehmigten Verzeichnis der Fördergebiete entsprechen;
- d) die Beihilfe ist auf die förderbaren Ausgaben gemäß der Definition in den anwendbaren gemeinschaftlichen Leitlinien für Regionalbeihilfen beschränkt.

4. ANMELDUNGSPFLICHT

27. Sämtliche Vorhaben zur Gewährung neuer Beihilfen für den Schiffbau, die Schiffsreparatur oder den Schiffsumbau im Rahmen einer Regelung oder als eine von einer Regelung nicht erfasste Einzelmaßnahme sind der Kommission zu melden, es sei denn, sie erfüllen die Voraussetzungen einer der Verordnungen, mit denen bestimmte Gruppen staatlicher Beihilfen von dem Erfordernis der vorherigen Anmeldung befreit sind.

5. ÜBERWACHUNG

28. Die Mitgliedstaaten unterbreiten der Kommission Jahresberichte über alle bestehenden Beihilferegulungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 659/1999.

6. BEIHILFEN UNTERSCHIEDLICHER HERKUNFT

29. Die Höchstgrenzen gemäß diesen Rahmenbestimmungen gelten unabhängig davon, ob die Beihilfen ganz oder teilweise aus staatlichen oder aus gemeinschaftlichen Mitteln finanziert werden. Die in Anwendung dieser Rahmenbestimmungen genehmigten Beihilfen dürfen nicht mit anderen Formen staatlicher Beihilfen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag oder mit einer anderen Form der Gemeinschaftsförderung kombiniert werden, wenn sich aus dieser Überschneidung der Beihilfen eine höhere als die in diesen Leitlinien festgelegte Intensität ergibt.

30. Wenn die Beihilfen verschiedenen Zwecken dienen und sie die gleichen förderbaren Kosten betreffen, ist die günstigste Höchstgrenze anwendbar.

7. ANWENDUNG DIESER RAHMENBESTIMMUNGEN

31. Diese Rahmenbestimmungen gelten vom 1. Januar 2004 bis spätestens 31. Dezember 2006. Sie können während dieser Zeit von der Kommission insbesondere zur Erfüllung ihrer internationalen Verpflichtungen überarbeitet werden.