KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 6. Dezember 2006

über die geplante Staatliche Beihilfe Deutschlands C 6/2006 (ex N 417/2005) zugunsten der Volkswerft Stralsund

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2006) 5790)

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2007/402/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den vorgenannten Artikeln [1] und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahme,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. VERFAHREN

(1) Deutschland meldete mit Schreiben vom 22. August 2005, eingetragen am 26. August 2005, der Kommission seine Absicht an, der Volkswerft Stralsund regionale Investitionsbeihilfen zu gewähren. Die Kommission erbat mit Schreiben vom 13. September 2005 Auskünfte, die Deutschland mit Schreiben vom 14. Oktober 2005, eingetragen am 17. Oktober 2005, erteilte. Die Kommission ersuchte mit Schreiben vom 18. November 2005 um ergänzende Auskünfte, die Deutschland mit Schreiben vom 19. Dezember 2005, eingetragen am 20. Dezember 2005, vorlegte.

(2) Am 22. Februar 2006 leitete die Kommission das förmliche Prüfverfahren für diese vermeintliche staatliche Beihilfe ein. Die Entscheidung der Kommission zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* [2] veröffentlicht. Die Kommission forderte alle Beteiligten auf, sich zu dieser Beihilfe zu äußern. Mit Schreiben vom 10. Mai 2006, eingetragen am 11. Mai 2006, legte die Begünstigte, die Volkswerft Stralsund, eine Erwiderung vor. Eine Stellungnahme des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik ging mit Schreiben vom 11. Mai 2006 ein, das am selben Tag eingetragen wurde, ebenso die Stellungnahme von Danske Maritime, des dänischen Verbands für Seeverkehrswirtschaft.

(3) Diese Stellungnahmen wurden den deutschen Behörden mit Schreiben vom 12. Mai 2006 und vom 19. Mai 2006 vorgelegt. Die Entgegnung Deutschlands auf diese Stellungnahmen wurde mit dem am selben Tag eingetragenen Schreiben vom 2. Juni 2006 übermittelt.

(4) Die Antwort Deutschlands auf die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens ging mit Schreiben vom 7. April 2006, eingetragen am selben Tag, ein. Die Kommission forderte mit Schreiben vom 26. Juli 2006 ergänzende Auskünfte an, die Deutschland mit Schreiben vom 22. August 2006, eingetragenen am 23. August 2006, erteilte.

II. BESCHREIBUNG

(5) Begünstigte der Beihilfe ist die Volkswerft Stralsund GmbH (im Folgenden „VWS“), die ihren Standort im Land Mecklenburg-Vorpommern (Deutschland) hat, einem Fördergebiet im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a EG-Vertrag. Die VWS gehört der dänischen A.-P.-Møller-Gruppe an und ist Bestandteil der Werftengruppe unter Führung der Odense Steel Shipyard Ltd. Die VWS ist ein Großunternehmen und ist kein kleines oder mittleres Unternehmen im Sinne der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen [3].

[1] ABl. C 90 vom 13.4.2006, S. 36.
[2] Siehe Fußnote 1.
[3] ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36.

(6) Die Werft ist im Entwurf und in der Fertigung von seegängigen Schiffen sowie in der Schiffsreparatur und im Schiffsumbau tätig. VWS fertigt hauptsächlich mittelgroße Containerschiffe, aber auch Fahrgastschiffe, Fährschiffe und Spezialschiffe wie Bagger, Kabelleger, Ankerziehversorger sowie Schadstoffbekämpfungsschiffe. Die Werft ist für Schiffe mit einer Länge bis zu 260 m ausgelegt.

(7) Die Vorfertigung der einzelnen Komponenten bis hin zur Sektionsgröße erfolgt in spezialisierten Fertigungsstraßen. Die Endmontage erfolgt nach vorheriger Konservierung und Farbgebung in der Schiffbauhalle, die den Bau von Schiffskörpern bis zu einer Länge von 300 m zulässt. Das Aufschwimmen der Schiffe erfolgt mit Hilfe eines Schiffslifts von 230 m Länge. Dieser Schiffslift begrenzt das Schiffbauprogramm der VWS auf Schiffe mit einer Länge bis zu 260 m.

(8) Die VWS beabsichtigt, ihre Produktion zu modernisieren und zu rationalisieren sowie sich den Veränderungen der internationalen Nachfrage anzupassen, um auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig bleiben zu können. Die VWS geht davon aus, dass die günstigen Marktbedingungen für Handelsschiffe noch mehrere Jahre anhalten werden, und geht davon aus, dass sich die Nachfrage zunehmend zugunsten von Schiffen der Panamax-Klasse verschieben wird, die die VWS derzeit nicht zu wettbewerbsfähigen Kosten fertigen kann. Panamax-Schiffe sind die größten Schiffe, die den Panamakanal durchfahren können, d. h. Schiffe mit einer Maximallänge von 300 m und einer Maximalbreite von 32,2 m.

(9) Um die Produktivität der Werft zu erhöhen und die wirtschaftliche Fertigung größerer Schiffe der Panamax-Klasse zu ermöglichen, führt die VWS daher gegenwärtig ein Investitionsvorhaben durch. Das Investitionsvorhaben wird der VWS ermöglichen, im Marktsegment der Panamax-Schiffe wettbewerbsfähig zu sein, und wird damit das Absatzpotenzial der Werft erhöhen. Die VWS geht davon aus, dass dies zu einer gleichmäßigeren Auslastung der vorhandenen Produktionsanlagen und somit zu einer Degression der Herstellungskosten je Schiff führen wird, wodurch die Produktivität der Werft ansteigen wird.

(10) Die Investitionen betreffen einerseits die Stahlverarbeitung (Paneel- und Sektionsbau, Konservierung), um die Fertigung und die Bearbeitung größerer Stahlkonstruktionen (Sektionen) zu ermöglichen, und andererseits die Verlängerung des Schiffslifts um 40 m, so dass größere Schiffe gehoben werden können.

(11) Im Bereich des Paneel- und Sektionsbaus soll in einer bestehenden Halle eine neue Fertigungsstraße für Paneele und Teilsektionen größerer Schiffstypen errichtet werden. Auf der Helling sollen außerdem vier zusätzliche Bauplätze zur Fertigung von größeren Sektionen errichtet werden. Im Bereich der Konservierung betreffen die Investitionen die Vergrößerung von zwei der bestehenden vier Kabinen der Konservierungsanlagen, um größere Sektionen aufnehmen zu können. Die Fähigkeit, größere Stahlkonstruktionen fertigen und behandeln zu können, ist aus wirtschaftlicher und technischer Sicht für die Herstellung von größeren Schiffen erforderlich, da die Endmontage größerer Schiffe aus kleineren Sektionen ineffizient wäre. Die Kapazität des Schiffslifts wird durch die Verlängerung auf die Kapazität der Schiffbauhalle eingestellt.

(12) Nach Abschluss des Investitionsvorhabens wird die Produktivität der VWS gemäß den von Deutschland vorgelegten Informationen von etwa […] (*) t Stahl je 1 000 Arbeitsstunden im Jahr 2005 auf […] t je 1 000 Arbeitsstunden ansteigen. Die Kapazität der Werft gemessen in CGT (compensated gross tonnage, gewichtete Bruttoraumzahl) wird durch dieses Investitionsvorhaben nicht erhöht, es erfolgt lediglich eine Verlagerung des Fertigungsschwerpunkts von mittleren Containerschiffen zu großen Containerschiffen. Die Stahlverarbeitungskapazität der Werft wird sich von 56 000 t im Jahr 2005 auf 64 000 t jährlich nach dem Investitionsvorhaben erhöhen.

(13) Das Vorhaben wurde Anfang 2005 begonnen und wurde am 28. Februar 2006 abgeschlossen. Es wird 207 neue direkte Arbeitsplätze schaffen.

(14) Das Investitionsvorhaben bedingt eine Verringerung der vertikalen Integration der Werft. Der Anteil fremdvergebener Leistungen soll von 17 % der Fertigungsstunden im Jahr 2005 auf 28 % bis zum Ende des Jahres 2007 erhöht werden. Es wird erwartet, dass mit zunehmender Fremdvergabe 400 neue Arbeitsplätze in der Region Stralsund entstehen.

(15) Die Gesamtkosten des Vorhabens belaufen sich auf 18 669 000 EUR und entsprechen damit den förderfähigen Kosten. Diese Kosten lassen sich wie folgt aufschlüsseln:

(EUR)

Schiffslift	10 512 000
Paneel-/Sektionsbau	3 910 000
Konservierung	4 247 000
Insgesamt	18 669 000

(16) Deutschland beabsichtigt, eine staatliche Beihilfe in Höhe von 4 200 500 EUR zu gewähren, was 22,5 % der förderfähigen Investitionskosten von 18 669 000 EUR entspricht. Die Beihilfe wird auf der Grundlage von zwei genehmigten Regionalbeihilferegelungen gewährt [4]. Der Antrag auf Gewährung der Beihilfe wurde vor Beginn des Investitionsvorhabens gestellt.

(*) Vertrauliche Information, auch im Folgenden durch […] gekennzeichnet.

[4] Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ — 34. Rahmenplan; Investitionszulagengesetz 2005.

III. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS

(17) Das förmliche Prüfverfahren wurde eingeleitet, weil die Kommission Zweifel an der Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt hatte. Die Kommission hat Bedenken, dass die Investitionen im Paneel- und Sektionsbau über bloße Investitionen zur Verbesserung der Produktivität einer bestehenden Anlage hinausgehen. Ferner zog die Kommission in Zweifel, dass es sich bei den Investitionen in die Konservierungsanlagen und die Verlängerung des Schiffslifts um förderfähige Investitionen handelt, da ihr Ziel nicht in der Erhöhung der Produktivität dieser Anlagen bestehen zu schien.

(18) Außerdem hatte die Kommission Bedenken, dass die Investitionen der VWS zu einer Erweiterung der Werftkapazitäten führen könnten, die mit den Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau ([5]) und dem Gemeinsamen Markt nicht vereinbar sein könnten.

IV. STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

(19) Bei der Kommission gingen Stellungnahmen der Begünstigten und des Deutschen Verbands für Schiffbau und Meerestechnik sowie des dänischen Verbands für Seeverkehrswirtschaft ein.

1. Stellungnahme der Begünstigten (VWS)

(20) Die VWS unterstreicht in ihren Einlassungen, dass das Ziel des Investitionsvorhabens die Steigerung der Produktivität und der Auslastung der bestehenden Fertigungsanlagen ist. Ferner ist die Erhöhung der Werftkapazität weder Ziel des Investitionsvorhabens, noch hat die Durchführung des Vorhabens derartige Wirkung. Das Investitionsvorhaben ist vielmehr eine Voraussetzung für die von der VWS angestrebte Produktinnovation und für den Eintritt in das Marktsegment der Panamax-Schiffe. Die VWS trägt vor, dass der Markt für Schiffe mit einer Ladekapazität zwischen 2 500 und 4 999 TEU ([6]) für die Werft das optimale Marktsegment darstellt, weil sich dieses Segment durch das weltweit höchste Absatzpotenzial auszeichnet und der Wettbewerbsdruck in Europa niedrig ist.

(21) Ferner weist die VWS darauf hin, dass die Werft bereits im Zuge des zwischen 1993 und 1998 erfolgten Umbaus als Werft für Panamax-Schiffe ausgelegt worden war, was an der entsprechenden Größe der Schiffbauhalle zu erkennen ist. Allerdings war zum Zeitpunkt des Umbaus die Nachfrageverschiebung auf dem Weltmarkt hin zu Panamax-Schiffen nicht absehbar. Da ferner die Bremer Vulkan — damaliger Eigner der VWS — bereits Werften besaß, die Panamax-Schiffe fertigen konnten, sah das Konzept der Bremer Vulkan die VWS für die Produktion kleinerer Schiffstypen vor, und ein Schiffslift mit einer Länge von 230 m wurde somit als ausreichend erachtet.

(22) Die VWS führt aus, dass sich die Marktlage für VWS in den letzten Jahren aufgrund verschiedener Faktoren geändert hat. Die Bremer Vulkan existiert nicht mehr. Wegen der unzureichenden Nachfrage nach der ursprünglichen Produktpalette der VWS hat sich die Werft auf Containerschiffe mit bis zu 3 000 TEU sowie auf große, spezialisierte Offshore-Versorgungsschiffe konzentriert. Bulk Carrier, Fischereischiffe, Fähren, Passagierschiffe und Tanker, die zur ursprünglichen Produktpalette der VWS gehörten, werden nicht mehr nachgefragt und daher auch nicht mehr gefertigt. VWS erklärt außerdem, dass der Markt für kleinere Containerschiffe durch einen starken Wettbewerbsdruck in Deutschland und teilweise in Polen gekennzeichnet ist, während größere Containerschiffe der Panamax-Klasse nur von sehr wenigen europäischen Werften gefertigt werden. Die VWS führt aus, dass die technische Ausrüstung der VWS, insbesondere die Schiffbauhalle, bereits die Fertigung von Panamax-Schiffen ermöglicht.

(23) Um Panamax-Schiffe wirtschaftlich zu fertigen, sind jedoch technische Änderungen an der Werft erforderlich. Bisher baute die VWS Schiffe mit einer Größe zwischen 2 100 und 3 000 TEU und einer Länge von 197 bis 237 m. Diese Schiffe wurden aus 95 bis 111 Stahlsektionen von bis zu 16 m Länge gefertigt. Die Größe dieser Sektionen ist begrenzt durch den verfügbaren Raum in den Werkstätten und den Konservierungsanlagen. Panamax-Schiffe haben eine Länge von 295 m. Ohne Änderungen an den technischen Anlagen müssten diese Schiffe aus 170 Sektionen je Schiff gefertigt werden, was bei unveränderter Sektionsgröße eine Zunahme des Bearbeitungsaufwands von 60 bis 70 % zur Folge hätte. Da der Marktpreis dieser Schiffe jedoch nur um 20 bis 23 % höher liegt, muss die VWS ihre Produktivität erhöhen, um diese Schiffe wirtschaftlich fertigen zu können. Demzufolge sind Investitionen zur Vergrößerung von zwei der vorhandenen Kabinen der Konservierungsanlagen und zum Ausbau der Paneel- und Sektionsfertigung unumgänglich, um Sektionen mit einer Länge von bis zu 32 m herstellen und bearbeiten zu können.

(24) Die VWS verweist darauf, dass der Stapellauf von Panamax-Schiffen bereits mit dem vorhandenen Schiffslift von 230 m Länge möglich ist. Der über die Länge des Schiffslifts hinausgehende Teil des Schiffskörpers müsste dann z. B. durch einen Schwimmkran unterstützt werden. Ein derartiges Verfahren birgt jedoch verschiedene Risiken und verursacht höhere Kosten.

(25) Hinsichtlich der Werftkapazität teilt die VWS mit, dass die in CGT gemessene Gesamtkapazität der Werft nicht erweitert würde. Im Jahr 2005 fertigte die VWS sechs Containerschiffe von je 2 500 TEU, was 110 000 CGT entspricht. Dabei wurden in 1,725 Mio. Arbeitsstunden 56 000 t Stahl verarbeitet. Nach Abschluss des Investitionsvorhabens kann die Werft in den Jahren 2006 und 2007 sieben Panamax-Schiffe unter Einsatz von 64 000 t Stahl und 1,9 Mio. Arbeitsstunden jährlich fertigen. Dies entspricht jeweils 108 000 CGT im Jahr 2006 und 2007. Bei gleich bleibender CGT erhöhen sich die Arbeitsstunden und die verarbeitete Stahlmenge um jeweils 14 %.

([5]) ABl. C 317 vom 30.12.2003, S. 11.
([6]) Twenty-foot equivalent unit (20-Fuß-Containereinheit).

(26) Die VWS unterstreicht, dass die Verträge über die Fertigung von Panamax-Schiffen im Jahr 2003 geschlossen wurden, als sich die Nachfrage von kleineren Schiffen hin zu größeren Schiffen der Panamax-Klasse verschob, und dass diese Nachfrageverschiebung den Erhalt der Werft ernsthaft bedroht hätte, wenn die Werft weiterhin nur kleinere Schiffe gebaut hätte. Eine Untersuchung des Produktionsablaufs auf der Werft ergab, dass mit den in Rede stehenden Investitionen eine Herstellung größerer Schiffe mit einer wettbewerbskonformen Produktivität möglich ist.

(27) In dem Marktsegment für Schiffe mit einer Größe zwischen 2 500 und 4 000 TEU (22 000 bis 50 000 CGT), d. h. in dem zukünftig von der VWS zu bedienenden Segment, sind lediglich folgende Werften tätig: die deutsche Aker TW (HDW und Schichau Seebeck) sowie die polnischen Werften in Gdynia und Stettin.

(28) Nach Korea mit 39,1 % und vor China mit 24,8 % erreichen die europäischen Werften in diesem Segment mit 26,3 % den zweitgrößten Marktanteil. Korea und China sind also in diesem Segment die stärksten Wettbewerber und werden künftig die Wettbewerbsbedingungen bestimmen. Würde die VWS nicht in den Markt für Panamax-Schiffe eintreten, so bliebe sie weiterhin auf dem Markt für Feederschiffe tätig, der von einem starken innereuropäischen Wettbewerb geprägt ist, und würde sich selbst vom schnell expandierenden Markt für Panamax-Schiffe ausgrenzen. Die VWS legte Daten vor, die die Verschiebung des Marktes hin zu größeren Schiffen und das überdurchschnittliche Wachstum bei Schiffen zwischen 2 500 und 5 000 TEU belegen.

2. **Stellungnahme des deutschen Verbands für Schiffbau und Meerestechnik**

(29) Der deutsche Verband für Schiffbau und Meerestechnik (im Folgenden „Verband“) merkt an, dass die Bedenken der Kommission im Hinblick auf eine mögliche Kapazitätserweiterung nicht aus den Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau abgeleitet werden können. Die Bedenken werden außerdem weder durch die gegenwärtige Marktlage bestätigt, noch verursacht die geplante Beihilfe eine Verfälschung des Wettbewerbs.

(30) Der Verband führt aus, dass sich die Ausrichtung der EU-Politik im Bereich der staatlichen Beihilfen für den Schiffbau über die Jahre geändert hat. Die Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau enthalten keine Regelungen, die die Gewährung von Investitionsbeihilfen zur Erweiterung von Kapazitäten untersagen. Der Verband geht daher davon aus, dass derartige Regelungen nicht mehr als zweckmäßig erachtet wurden. Ferner zeigt der Verband auf, dass in den Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau sektorspezifische Regelungen so weit wie möglich aufgegeben worden sind. Die Frage der Kapazität wird lediglich im Zusammenhang mit Stilllegungsbeihilfen erwähnt. Andere Arten der Beihilfe wie z. B. Umstrukturierungsbeihilfen fallen unter die allgemeinen Vorschriften für staatliche Beihilfen.

(31) Der Verband trägt weiter vor, dass eine restriktive Auslegung dieser Vorschriften der Initiative LeaderSHIP 2015 zuwiderläuft, die Teil der Umsetzung der Lissabon-Strategie ist. Wettbewerbsfähigkeit und Produktivität der europäischen Industrie sollen mittels Investitionen in Forschung, Entwicklung und Innovation gesteigert werden, was auch Investitionen in moderne Produktionsausrüstungen beinhaltet. Können staatliche Investitionsbeihilfen nicht mit Kapazitätserweiterungen einhergehen, so läuft dies dem Ziel der Initiative LeaderSHIP 2015 zuwider, insbesondere dem Ziel, die Position in ausgewählten Marktsegmenten zu erhalten und auszubauen. Eines dieser Marktsegmente ist der Markt für kleine und mittlere Containerschiffe, auf dem Europa gegenüber Korea und China nach wie vor eine sehr gute Marktposition hat.

(32) Der Verband ist der Auffassung, dass die geplanten Investitionen den Wettbewerb nicht verfälschen. Derzeit existieren keine Überkapazitäten, weil der Weltschiffbaumarkt einen Aufschwung erlebt. Die Nachfrage ist anhaltend günstig, wobei in den Jahren 2008/2009 eine leichte Schwächung erwartet wird. Durch einen stetig wachsenden Welthandel steigt auch der Seeverkehr. Dies trifft insbesondere auf die Beförderung von Industriegütern mit Containerschiffen zu. Die Nachfrage nach diesen Schiffstypen wird daher weiter zunehmen.

(33) Die geplanten Investitionen versetzen die VWS in die Lage, Containerschiffe bis zu 5 000 TEU zu fertigen. Bisher konnten auf der VWS Schiffe mit einer Ladekapazität bis zu 3 000 TEU gebaut werden. Der Markt für Containerschiffe bis zu 3 000 TEU ist von einem starken Wettbewerb geprägt, weil diese Schiffe auf mehreren deutschen Werften, aber auch auf anderen europäischen Werften, insbesondere auf den polnischen Werften in Gdynia und Stettin gefertigt werden. Die größten Wettbewerber bleiben dennoch Korea und China.

(34) Der Markt für Schiffe mit einer Ladekapazität über 3 000 TEU weist eine andere Struktur auf. So verfügen zwar einige deutsche und polnische Werften über die technischen Voraussetzungen für den Bau dieser Schiffe, aber dieser Schiffstyp wird nahezu ausschließlich in Korea und China gefertigt.

(35) Der Verband bewertet das Wachstumspotenzial des Marktsegments für Schiffe über 3 000 TEU positiv und stützt sich dabei auf die stetige Zunahme im Segment für Containerschiffe der Panamax-Klasse in den letzten Jahren. Er betont, dass die Investitionen der VWS nicht zu einer Verzerrung des innereuropäischen Wettbewerbs führen, da diese Schiffstypen gegenwärtig fast ausschließlich in Korea und China gefertigt werden. Ferner ist zu beachten, dass China seine Schiffbaukapazitäten und seinen Marktanteil weiterhin ausbauen wird, was verdeutlicht, dass es sich um einen globalen Wettbewerb und nicht um einen europäischen Wettbewerb handelt. Eine Beschränkung der Investitionen europäischer Werften würde demzufolge lediglich den Wettbewerbern in Korea und China Vorteile bringen.

3. **Stellungnahme des dänischen Verbands für Seeverkehrswirtschaft**

(36) Der dänische Verband für Seeverkehrswirtschaft führt aus, dass die in Rede stehende Beihilfe nicht zu Verzerrungen führen würde, weil die von der VWS gefertigten und in Zukunft zu fertigenden Schiffstypen keine Überschneidungen mit dem Fertigungsprogramm dänischer Werften aufweisen. Der dänische Verband für Seeverkehrswirtschaft weist ferner darauf hin, dass die geplante staatliche Beihilfe die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der VWS im Markt für größere Containerschiffe zum Ziel hat. Die Wettbewerber in diesem neuen Marktsegment werden vermutlich vorrangig aus nichteuropäischen Drittländern kommen. Außerdem ist eine allgemeine Nachfrageverschiebung hin zu größeren Schiffen festzustellen.

(37) Der dänische Verband für Seeverkehrswirtschaft merkt überdies an, dass die Schiffbauindustrie in nichteuropäischen Ländern stark subventioniert wird. Um dem zunehmenden Wettbewerbsdruck standhalten zu können, muss die europäische Schiffbauindustrie umfangreiche Investitionen vornehmen.

V. **STELLUNGNAHME DEUTSCHLANDS**

(38) In seiner Stellungnahme zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens verweist Deutschland darauf, dass Nummer 26 der Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau keine Regelungen hinsichtlich der Kapazitäten enthält. So finden sich in Nummer 26 insbesondere keine Regelungen, die Investitionsbeihilfen für Projekte, die zu einer Kapazitätserweiterung infolge einer Produktivitätssteigerung führen, für unzulässig erklären. Deutschland führt ferner aus, dass die Erhöhung der Produktivität der Schiffbauindustrie eines der Hauptziele der Gemeinschaftspolitik in diesem Sektor ist. So wird auf die Initiative LeaderSHIP 2015 verwiesen, die auf eine Verbesserung der Wettbewerbsposition europäischer Werften sowie auf den Abbau der Nachteile abzielt, die der europäischen Schiffbauindustrie durch die Subventionierung des Schiffbaus in Asien entstanden sind. Dieses Ziel kann nach Auffassung Deutschlands nur durch eine Erhöhung der Produktivität erreicht werden.

(39) Deutschland vertritt ferner die Auffassung, dass aus Nummer 3 der Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau nicht abgeleitet werden kann, dass die Auswirkungen eines Investitionsvorhabens auf die Kapazitäten für die Bewertung der Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt heranzuziehen sind. Deutschland führt weiter aus, dass der Schiffbausektor nicht länger durch die in Nummer 3 der Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau genannten Merkmalen bestimmt wird, sondern sich gegenwärtig durch eine gute Auftragslage, hohe Preise und Kapazitätsengpässe auszeichnet.

(40) Deutschland betont überdies, dass der Marktanteil der europäischen Schiffbauindustrie in den letzten Jahrzehnten zurückgegangen ist und Japan, Korea und China ihre Anteile mit Hilfe staatlicher Subventionen erhöht haben. Diese Subventionierung wird in Nummer 3 Buchstabe c der Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau als einer der zu berücksichtigenden, sektorspezifischen Faktoren aufgeführt. Europäische Werften müssen daher jedwede Anstrengung unternehmen, um ihre Produktivität zu erhöhen.

(41) Nach Auffassung Deutschlands führt jede Produktivitätssteigerung automatisch zu einem höheren Ausstoß der Anlage. Eine Produktivitätssteigerung nach den Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau kann daher nicht einschließen, dass dieselbe Menge mit weniger Aufwand produziert wird. Deutschland verweist anschließend auf den Zweck regionaler Beihilfen, die zur regionalen Entwicklung und zur Schaffung von Arbeitsplätzen beitragen sollen. Eine Produktivitätssteigerung darf in diesem Sinne nicht eine Verringerung der Arbeitsplätze zur Folge haben.

(42) Deutschland führt im Hinblick auf die Marktlage aus, dass der Frachtverkehr zunimmt und im Segment der Containerschiffe der Trend zu größeren Schiffen beobachtet wird. Bereits jetzt existieren Schiffe mit einer Ladekapazität von 5 000 TEU, und in neueren Prognosen ist bereits von Schiffen mit einer Ladekapazität von 8 000 TEU die Rede. Da solche großen Schiffe nur einige Häfen anlaufen können, sind weiterhin kleinere, wie die von der VWS zukünftig gefertigten Schiffe notwendig, um die Ladung zu löschen. Die Bedarfsverschiebung hin zu größeren Schiffen hat daher keine negativen Auswirkungen auf die Nachfrage nach kleineren Schiffen, wie sie von der VWS gefertigt werden.

(43) Deutschland legt ausführliche Angaben zum Investitionsvorhaben der VWS vor, zur Stahlverarbeitungskapazität, zum Arbeitsaufwand und zur Produktivität der Werft vor der Durchführung des Vorhabens und nach dessen Abschluss. Deutschland trägt vor, dass die Investitionen für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der Werft und für die Sicherung der 1 200 bestehenden Arbeitsplätze notwendig sind.

(44) Im Hinblick auf eine potenzielle Kapazitätserweiterung der Werft infolge der Investitionen weist Deutschland darauf hin, dass die Investitionen keine Bereiche betreffen, die als technische Engpässe der Werft gelten. In ihrer Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens hat die Kommission erläutert, dass diese technischen Engpässe die Kapazität einer Werft bestimmen. Deutschland führt daher aus, dass sich die Kapazität der Werft, gemessen an den von der Kommission festgesetzten Kriterien, nicht ändert.

(45) Deutschland wendet ferner ein, dass Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag von der Gewährung der Investitionsbeihilfe nicht berührt wird, und verweist auf das Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Investors. Da die VWS 77,5 % der Investitionskosten selbst trägt und damit ein Risiko eingeht, kann angenommen werden, dass die Investitionen marktwirtschaftlichen Kriterien genügen.

(46) Nach Auffassung Deutschlands verfälscht diese Investitionsbeihilfe den Wettbewerb nicht, und Artikel 87 Absatz 1 wird daher nicht berührt, da der Schiffbau einen Weltmarkt darstellt und dieser bereits durch die Subventionierung asiatischer Werften verfälscht wird. Desweiteren sind die Kapazitäten der europäischen Werften im hohen Maße ausgelastet, und in den kommenden Jahren ist mit einem beträchtlichen Wachstumspotenzial zu rechnen. Ferner sind bei der Bewertung der Wettbewerbssituation ausschließlich Wettbewerber zu betrachten, die im selben Marktsegment, d. h. der Fertigung von Panamax-Schiffen, tätig sind. Die Auftragsbücher dieser Wettbewerber sind für die nächsten Jahre ausgefüllt, und auch ihre Kapazitäten sind ausgelastet.

(47) Hinsichtlich der zukünftigen Marktentwicklung und potenzieller zukünftiger Überkapazitäten, die in der Entscheidung der Kommission über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens genannt werden, verweist Deutschland auf die geringe Verlässlichkeit von Prognosen und merkt an, dass die Kommission keine Belege für die erwartete Entwicklung des Marktes beibrachte. Die Tatsache, dass in Zukunft möglicherweise Überkapazitäten entstehen, darf nicht zu der Würdigung führen, dass bereits derzeit geplante Beihilfen eine Verfälschung des Wettbewerbs im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag zur Folge haben. Aus denselben Gründen wird der Handel zwischen den Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigt.

(48) Was schließlich die Vereinbarkeit mit Artikel 87 Absatz 3 EG-Vertrag betrifft, so wendet Deutschland ein, dass die Beihilfe mit der europäischen Wirtschaftspolitik im Einklang steht, deren Ziel die Verbesserung der Lage und der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schiffbauindustrie ist, die ebenfalls mit der Initiative LeaderSHIP 2015 verfolgt wird.

(49) Deutschland merkt an, dass die Stellungnahmen der Beteiligten die Würdigung Deutschlands stützen, wonach die geplante Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.

VI. **WÜRDIGUNG**

1. **Vorliegen einer staatlichen Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag**

(50) Nach Artikel 87 EG-Vertrag sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen. Nach ständiger Rechtsprechung der Gerichte der Europäischen Gemeinschaft ist das Kriterium der Handelsbeeinträchtigung erfüllt, wenn das begünstigte Unternehmen einer Wirtschaftstätigkeit nachgeht, die Gegenstand eines Handels zwischen Mitgliedstaaten ist.

(51) Der Zuschuss wird vom Land Mecklenburg-Vorpommern gewährt und ist somit dem Staat zuzuordnen. Er verschafft der VWS einen Vorteil, den es auf dem Markt nicht erlangt hätte.

(52) Die VWS fertigt seegängige Schiffe. Da diese Produkte in breitem Umfang gehandelt werden, droht die Maßnahme den Wettbewerb zu verfälschen und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten. Die von Deutschland in diesem Zusammenhang vorgetragenen Argumente können nicht überzeugen. Nach ständiger Rechtsprechung indiziert eine Beihilfe, die die Position eines Unternehmens gegenüber seinen Wettbewerbern im innergemeinschaftlichen Handel stärkt, regelmäßig, dass der Handel zwischen den Mitgliedstaaten durch diese Beihilfe beeinflusst wird ([7]).

(53) Hinsichtlich des Einwands Deutschlands, dass zukünftige potenzielle Überkapazitäten nicht belegt sind und dass folglich eine Verfälschung des Wettbewerbs im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag nicht belegt ist, ist zu erwähnen, dass eine Maßnahme die Bedingungen für die Anwendung von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag erfüllt, wenn sie den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinflussen droht ([8]).

(54) Hinsichtlich des Arguments des Verbands, dass die gegenständliche Maßnahme den europäischen Wettbewerb nicht verzerre, da die Schiffe, die von VWS in Zukunft hergestellt werden, fast ausschließlich in Korea und China gefertigt werden, weist die Kommission darauf hin, dass die von VWS zukünftig gefertigten Containerschiffe nicht als ein getrennter Markt betrachtet werden können, sondern dass diese Containerschiffe im Wettbewerb mit andern, von europäischen Werften gefertigten Containerschiffen stehen.

(55) Folglich stellt der Zuschuss eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar und ist entsprechend zu würdigen.

2. **Freistellung nach Artikel 87 Absätze 2 und 3 EG-Vertrag**

(56) Artikel 87 Absätze 2 und 3 EG-Vertrag sehen Ausnahmen vom allgemeinen Beihilfeverbot in Artikel 87 Absatz 1 vor.

([7]) Vgl. Urteil des EuGH in der Rechtssache 730/79, Philip Morris/Kommission, Slg. 1980, S. 2671, Randnr. 11.

([8]) Vgl. Gericht erster Instanz in der Rechtssache T-23/98, Alzetta/Kommission, Slg. 2000, II-2319, Randnr. 80.

(57) Zur Bewertung von Beihilfen im Schiffbau hat die Kommission die Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau erlassen. Im Sinne dieser Rahmenbestimmungen bezeichnet der Ausdruck „Schiffbau" den in der Gemeinschaft erfolgenden Bau von seegängigen Handelsschiffen mit Eigenantrieb. Die Geschäftstätigkeit der VWS fällt unter diese Definition, so dass die fragliche Beihilfe im Lichte der Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau zu würdigen ist. Der Kommission liegen keine Hinweise dafür vor, dass die VWS ebenfalls Fischereifahrzeuge für die Gemeinschaft fertigt. Nach den Leitlinien für die Prüfung staatlicher Beihilfen im Fischerei- und Aquakultursektor ([9]) sind Beihilfen an Werften für den Bau von Fischereifahrzeugen der Gemeinschaft unzulässig.

(58) In Randnummer 26 der Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau heißt es, dass „Regionalbeihilfen für den Schiffbau, die Schiffsreparatur oder den Schiffsumbau … nur dann für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden [können], wenn sie … für Investitionen zur Sanierung oder Modernisierung bestehender Werften gewährt [werden], die nicht mit deren finanzieller Umstrukturierung verknüpft sind, um die Produktivität der vorhandenen Anlagen zu erhöhen".

(59) Die Beihilfeintensität darf nicht mehr als 22,5 % betragen bzw. die anwendbare Höchstgrenze für Beihilfen in Regionen gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a EG-Vertrag nicht überschreiten, wobei der niedrigere Wert maßgeblich ist. Darüber hinaus ist die Beihilfe auf die förderfähigen Ausgaben gemäß der Definition in den anwendbaren Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung zu beschränken.

(60) Die Umsetzung des Investitionsvorhabens wird VWS eine wirtschaftliche Fertigung von Panamax-Schiffen ermöglichen. Nach Angaben der Begünstigten könnten mit den bestehenden Anlagen der Werft bereits Panamax-Schiffe gebaut werden, die länger als die bisher auf der Werft gefertigten Schiffe sind. Diese Schiffe würden jedoch aus 170 Sektionen mit einer Länge von bis zu 16 m gefertigt werden, wobei dieses Vorgehen unrentabel und nicht wettbewerbsfähig wäre. Um diese Schiffe zu heben, müsste auf einen Schwimmkran zurückgegriffen werden, der den über die Länge des Schiffslifts hinausgehenden Teil des Schiffskörpers stützt. Dies wäre wirtschaftlich unrentabel und würde ein erhöhtes Unfallrisiko bergen.

(61) Nach Abschluss des Investitionsvorhabens können auf der Werft Panamax-Schiffe aus 110 Sektionen mit einer Länge von bis zu 32 m gebaut werden. Die Investitionen in eine neue Fertigungsstraße für Paneele und Subsektionen sowie in die Errichtung von vier zusätzlichen Bauplätzen zur Herstellung von Sektionen sind für die Fertigung dieser größeren Sektionen notwendig. Die Vergrößerung der Kabinen der Konservierungsanlagen versetzt die Werft in die Lage, diese größeren Sektionen zu behandeln. Das Investitionsvorhaben wird daher den Fertigungsprozess der VWS rationalisieren.

(62) Die Investitionen in die Verlängerung des Schiffslifts werden die Länge des Lifts an die Länge der zu hebenden Schiffe anpassen. Die Benutzung eines Schwimmkrans wäre daher nicht erforderlich. Die Verlängerung des Schiffslifts vereinfacht daher das Heben von Panamax-Schiffen.

(63) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Anpassung der Produktionsanlagen für eine wirtschaftliche Fertigung von Panamax-Schiffen als eine Sanierung oder Modernisierung einer bestehenden Werft betrachtet werden kann.

(64) Nach Durchführung des Investitionsvorhabens wird die Produktivität von 32,6 t Stahl je 1 000 Arbeitsstunden im Jahr 2005 auf rund 38,2 t Stahl je 1 000 Arbeitsstunden steigen. Das Investitionsvorhaben erhöht daher die Produktivität vorhandener Anlagen. Die Kapazität der Werft gemessen in CGT wird sich nicht ändern ([10]). Die Kapazität bei der Stahlverarbeitung wird von 56 000 t im Jahr 2005 auf 64 000 t im Jahr 2006 steigen. Nach Ansicht der Kommission handelt es sich bei dieser Zunahme der Stahlverarbeitungskapazität um einen Nebeneffekt der Produktivitätssteigerung, und sie ist im Vergleich zur erreichten Produktivitätssteigerung nicht unverhältnismäßig.

(65) Daher kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass dieses Investitionsvorhaben insgesamt die Voraussetzungen erfüllt, dass es sich um Investitionen zur Sanierung oder Modernisierung bestehender Werften mit dem Ziel der Erhöhung der Produktivität vorhandener Anlagen, handelt. Die Kommission nimmt ferner zur Kenntnis, dass die Beihilfe auf die Unterstützung der förderfähigen Kosten gemäß den Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung begrenzt ist und die geltende Obergrenze von 22,5 % eingehalten wird.

VII. **FAZIT**

(66) Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass die geplante Regionalbeihilfe zugunsten der VWS mit den Voraussetzungen für Regionalbeihilfen gemäß den Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau in Einklang steht. Die Beihilfe erfüllt damit die Voraussetzungen, um für als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu gelten —

([9]) ABl. C 229 vom 14.9.2004, S. 5.

([10]) Die Kapazität erreichte im Jahr 2005 110 000 CGT und wird in den Jahren 2006 und 2007 etwa 108 000 CGT betragen (nach der Umstellung der Fertigung von mittleren auf große Containerschiffe).

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die geplante staatliche Beihilfe Deutschlands zugunsten der Volkswerft Stralsund in Höhe von 4 200 500 EUR ist im Sinne des Artikels 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Die Beihilfe in Höhe von 4 200 500 EUR wird dementsprechend genehmigt.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 6. Dezember 2006

Für die Kommission

Neelie KROES

Mitglied der Kommission