ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 7. Februar 2001

über die staatliche Beihilfe, die die Niederlande China in Form von Entwicklungshilfe für den Bau eines hochtechnologischen Schwimmbaggers gewähren wollen

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2001) 333)

(Nur der niederländische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2001/522/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

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

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1540/98 des Rates vom 29. Juni 1998 zur Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau [1],

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags [2], insbesondere auf Artikel 7,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß dem genannten Artikel [3],

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. DAS VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 17. August 1999 haben die Niederlande die Kommission von ihrer Absicht in Kenntnis gesetzt, China für den Kauf eines 12 000 m³-Schwimmbaggers Entwicklungshilfe zu gewähren. Zu dieser Anmeldung wurden am 6. Oktober und 16. Dezember 1999 ergänzende Auskünfte übermittelt.

(2) Mit Schreiben vom 20. März 2000 hat die Kommission den Niederlanden ihren Beschluss mitgeteilt, wegen der vorerwähnten Beihilfe das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten. Die niederländischen Behörden haben der Kommission mit Schreiben ihrer Ständigen Vertretung vom 26. Mai und 23. Oktober 2000 ihre Stellungnahme mitgeteilt.

(3) Der Beschluss der Kommission über die Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht [3]. Die Kommission hat die Beteiligten zur Äußerung zu der betreffenden Beihilfe aufgefordert.

(4) Die Kommission hat von den Beteiligten keine Stellungnahmen erhalten.

II. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

(5) Das Vorhaben, für das nach einer allgemeinen Regelung für Beihilfen für Entwicklungsländer Entwicklungshilfe vorgesehen ist, betrifft den Verkauf eines 12 000 m³-Schwimmbaggers im Wert von 160 Mio. HFL (72,6 Mio. EUR) an das chinesische Unternehmen China Harbour Engineering Company (CHEC). Die Beihilfe soll in Form eines zinsverbilligten Darlehens von 100 % mit einer Laufzeit von 14 Jahren, einem Zinssatz von 4,17 % und einer tilgungsfreien Zeit von drei Jahren gewährt werden, was einem Subventionsäquivalent von 31,25 % entspricht. Das Schiff soll auf der Schiffswerft IHC Holland in Kinderdijk gebaut werden. Den niederländischen Behörden zufolge ist CHEC nicht in der Lage, den Schwimmbagger ohne Beihilfe zu kaufen.

(6) Bei Einleitung des Verfahrens nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag äußerte die Kommission Zweifel, ob das Vorhaben voll und ganz den Bestimmungen nach Artikel 3 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 in Bezug auf die Vereinbarkeit der in Form von Entwicklungshilfe gewährten Beihilfen für den Schiffbau entsprach.

(7) Artikel 3 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 wurde durch neue Vorschriften im Fall von als Entwicklungshilfe an ein Entwicklungsland gewährte Beihilfen für den Schiffbau ergänzt. Danach können derartige Beihilfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie den Bedingungen entsprechen, die zu diesem Zweck von der Arbeitsgruppe 6 der OECD in ihrer Vereinbarung über die Auslegung der Artikel 6 bis 8 der OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe festgelegt worden sind. Die Kommission muss den besonderen Entwicklungsanteil des Beihilfevorhabens überprüfen und sich davon überzeugen, ob diese Beihilfe in den Anwendungsbereich der OECD-Vereinbarung über Exportkredite fällt und ob verschiedene Werften sich um den durch Entwicklungshilfe geförderten Auftrag bewerben können.

(8) Die Kommission stellte aufgrund der ihr vorliegenden Informationen fest, dass das Vorhaben die OECD-Kriterien erfüllte.

(9) Dennoch äußerte sie Zweifel, ob sich andere Werften um den durch Entwicklungshilfe geförderten Auftrag bewerben konnten.

[1] ABl. L 202 vom 18.7.1998, S. 1.
[2] ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.
[3] ABl. C 148 vom 27.5.2000, S. 14.

(10) Gleichzeitig äußerte sie Zweifel hinsichtlich des Entwicklungshilfeaspekts des Vorhabens, da die chinesischen Unternehmen Ausbaggerungen auch außerhalb Chinas vornehmen. Obwohl praktisch feststand, dass der betreffende Schwimmbagger ursprünglich in dem wichtigen Gebiet um Shanghai eingesetzt werden soll, war es in diesem Stadium ungewiss, ob der Schwimmbagger nach Abschluss der Arbeiten in Shanghai nicht auch außerhalb Chinas eingesetzt werden würde. In Anbetracht der Größe des neuen Schiffs war es auch denkbar, dass CHEC hierdurch kleinere Schiffe seiner Flotte zur Arbeit in ausländischen Einsatzgebieten freimacht.

III. **BEMERKUNGEN DER NIEDERLANDE**

(11) Mit Schreiben vom 30. Mai, 3. Juli und 3. Oktober 2000 haben die niederländischen Behörden ergänzende Auskünfte übermittelt. In dem letztgenannten Schreiben werden die Auskünfte bestätigt, die während bilateraler Treffen mit den Dienststellen der Kommission am 25. Juli sowie am 4. und 15. September 2000 erteilt wurden.

(12) In ihrer Stellungnahme erinnern die niederländischen Behörden daran, dass die niederländischen Vorschriften über Entwicklungshilfe öffentlich bekannt gemacht wurden und die Auskünfte zu den einzelnen Instrumenten sehr umfassend sind. Die Auskünfte sind im niederländischen Staatsanzeiger bekannt gemacht und gleichzeitig in niederländisch- und englischsprachigen Broschüren veröffentlicht worden, die sowohl in den Niederlanden als auch im Ausland verbreitet wurden. Sie wurden auch auf die Webseite des Wirtschaftsministeriums der Niederlande gestellt. Außerdem finden regelmäßig Informationssitzungen über die Entwicklungsländer statt.

(13) Die niederländischen Behörden haben darauf hingewiesen, dass sämtliche niederländische Unternehmen Zugang zu Entwicklungshilfe haben, wobei jedoch das Entwicklungsland für die Bearbeitung der Angebote und die Zuschlagserteilung zuständig ist. Sie betonten, Kontakte zwischen niederländischen Werften und ausländischen Kunden kämen generell ohne Einmischung der Regierung zustande. Wenn Verhandlungen mit einem Kunden aus einem Entwicklungsland angebahnt werden, wird ein Entwicklungshilfedossier eingereicht. Nach Auffassung der Behörden hat sich die niederländische Regierung im Allgemeinen nicht in Geschäftsverhandlungen einzumischen.

(14) Um sich dem diesbezüglichen Standpunkt der Kommission anzunähern und sicherzustellen, dass die Beihilfe ausschließlich für den ursprünglichen Zweck verwendet wird, haben die niederländischen Behörden ihr internes Verfahren in einigen Punkten inzwischen geändert, um in Bezug auf Vorhaben im Schiffbau größtmögliche Transparenz zu gewährleisten und gleichzeitig ihre nicht auf Intervention abzielende Haltung bei der Auswahl von Vorhaben und im Entscheidungsprozess zu betonen. Künftig werden sie Maßnahmen treffen, um die verschiedenen Werften auf die Möglichkeit hinzuweisen, Entwicklungsbeihilfe für spezifische Vorhaben zu erhalten. Nach diesem neuen Verfahren (das im vorliegenden Fall nicht mehr rückwirkend angewendet werden kann) muss eine Werft, die Informationen zu möglicher Entwicklungsbeihilfe für einen bestimmten Vertrag einholt, die Behörden davon mindestens einen Monat vor Einreichen des formellen Antrags in Kenntnis setzen. Innerhalb von 48 Stunden nach dieser „Vorabbekanntgabe" teilen die niederländischen Behörden sämtlichen Werften, die diesen Fahrzeugtyp bauen können, per Telefax die Hauptmerkmale des betreffenden Fahrzeugs, den Preis sowie die Anschrift des Abnehmers im Entwicklungsland mit. Nach Eingang des formellen Antrags auf Beihilfe lässt das Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten dem Bestimmungsland eine Bestätigung des Antrags zukommen. In diesem Schreiben wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass die Beihilfe sämtlichen niederländischen Werften zur Verfügung steht. Dem Schreiben wird eine in Englisch verfasste Broschüre beigefügt, in der die in den Niederlanden geltenden Bestimmungen bezüglich Entwicklungshilfe erläutert werden. Schließlich haben sich die niederländischen Behörden verpflichtet, frühestens zwei Monate nach Einreichen des formellen Antrags eine Entscheidung über die Zuerkennung der Beihilfe zu treffen.

(15) Im vorliegenden Fall ist es nach Auffassung der niederländischen Behörden aufgrund der Zeit, die seit Einreichen des Antrags durch die Schiffswerft IHC verstrichen ist, nicht mehr möglich, das neue Verfahren in Anwendung zu bringen. Zur Bestätigung führen sie eine Reihe von Gründen an. Das Betriebsergebnis der Schiffswerft ist seit einigen Jahren positiv, und die verbuchten Gewinne sind konstant bzw. weisen sogar eine steigende Tendenz auf. Das Geschäft mit CHEC kam auf der Grundlage einer nicht öffentlichen internationalen Ausschreibung zustande, zu der Werften aus Deutschland und Japan Angebote eingereicht hatten. Aber aufgrund der jahrelangen Zusammenarbeit wurde der Auftrag an IHC vergeben. Die chinesischen Behörden waren zudem ausreichend über die Möglichkeit informiert, sich an andere niederländische Werften zu wenden, um Entwicklungsbeihilfe zu erhalten. Andererseits hat die Niederländische Vereinigung der Schiffbauindustrie (VNSI) schriftlich bestätigt, dass IHC zum damaligen Zeitpunkt als einzige niederländische Werft diesen Typ Schwimmbagger zu bauen in der Lage war.

(16) In Bezug auf den Entwicklungsanteil haben die niederländischen Behörden darauf verwiesen, zu den chinesischen Behörden im Hinblick auf den Einsatz des Schwimmbaggers Kontakt aufgenommen zu haben. Die chinesischen Behörden haben sich schriftlich verpflichtet, das Fahrzeug mindestens fünf Jahre lang ausschließlich in chinesischen Gewässern einzusetzen, und sie haben außerdem bestätigt, dass die vorhandenen Fahrzeuge, die durch das neue Fahrzeug ersetzt werden könnten, ebenfalls nur in eben diesen Gewässern eingesetzt werden.

IV. **WÜRDIGUNG DER BEIHILFE**

(17) Wie in dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens erläutert, muss überprüft werden, ob die Beihilfe den Bestimmungen von Artikel 3 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 entspricht, in dem neue Vorschriften für als Entwicklungshilfe gewährte Beihilfen für den Schiffbau festgelegt wurden.

(18) Danach können derartige Beihilfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie den Bedingungen entsprechen, die zu diesem Zweck von der Arbeitsgruppe 6 der OECD in ihrer Vereinbarung über die Auslegung der Artikel 6 bis 8 der OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe festgelegt worden sind. Die Kommission muss den besonderen Entwicklungsanteil des Beihilfevorhabens überprüfen und sich davon überzeugen, ob die Beihilfe in den Anwendungsbereich der OECD-Vereinbarung über Exportkredite fällt und ob verschiedene Werften sich um den durch Entwicklungshilfe geförderten Auftrag bewerben können.

(19) Die Kommission hat die für die Mitgliedstaaten geltenden OECD-Kriterien in ihrem Schreiben SG(89) D/311 vom 3. Januar 1989, geändert durch ihr Schreiben SG(97) D 4345 vom 10. Juni 1997, dargelegt. Diese Kriterien lauten wie folgt:

i) Die Beihilfe darf nicht für den Bau von Schiffen gewährt werden, die unter einer Billigflagge eingesetzt werden.

ii) Falls die Beihilfe nicht als staatliche Entwicklungshilfe gemäß der OECD-Definition eingestuft werden kann, muss der Geber bestätigen, dass sie Bestandteil einer Regierungsvereinbarung ist.

iii) Der Geber muss den Nachweis erbringen, dass der tatsächliche Eigner im begünstigten Land sesshaft ist und dass es sich bei dem begünstigten Unternehmen nicht um eine passive Tochtergesellschaft eines ausländischen Unternehmens handelt.

iv) Der Begünstigte muss sich verpflichten, das Schiff nicht ohne vorherige Zustimmung der Regierung zu verkaufen.

v) Die geplante Beihilfe muss nach dem Berechnungsverfahren der OECD wenigstens 25 % betragen.

(20) Nach Auffassung der Kommission entspricht das Entwicklungshilfevorhaben insofern den OECD-Kriterien, als

i) das Schiff unter chinesischer Flagge betrieben wird, die keine Billigflagge ist;

ii) China auf der dem erwähnten Kommissionsschreiben als Anlage beigefügten Liste der Länder steht, die für die Gewährung von Beihilfen in Betracht kommen;

iii) der Schiffseigner ein staatliches Organ ist, das dem chinesischen Finanzministerium untersteht;

iv) die chinesischen Behörden sich dazu verpflichtet haben, das Schiff über einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren nicht zu verkaufen;

v) sich die Beihilfeintensität auf 25 % beläuft.

(21) Gestützt auf die Fakten und schriftlich abgegebenen Verpflichtungen der chinesischen Behörden muss der Entwicklungsanteil als reell betrachtet werden.

(22) Bezüglich der Frage, ob die in Aussicht gestellte Entwicklungshilfe für Angebote verschiedener Werften offen stand, erinnert die Kommission daran, dass es sich hierbei um eine neue Bestimmung handelt, die mit der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 eingeführt wurde. Gleichzeitig weist sie darauf hin, dass aus dieser Bestimmung nicht eindeutig hervorgeht, auf welcher Grundlage die Kommission überprüfen muss, ob dieses Kriterium erfüllt ist. Nach Auffassung der Kommission muss dieses Kriterium strikt angewendet werden und die in Aussicht gestellte Hilfe deshalb für Angebote anderer Werften offen stehen. Anscheinend ist in dem vorliegenden Fall, der einen der ersten nach Inkrafttreten von Verordnung (EG) Nr. 1540/98 darstellt, keine einzige besondere Maßnahme zur Bekanntmachung getroffen worden, obwohl das allgemeine Instrument, das die niederländische Entwicklungshilfe für China regelt, bekannt ist. Offensichtlich ist das von alters her praktizierte Verfahren angewendet worden und waren sich die niederländischen Behörden nicht ausreichend bewusst, was Artikel 3 Absatz 5 besagt. Bewiesen wird dies durch den festen Willen der niederländischen Behörden, ihr Verfahren bei künftigen Fällen zu ändern.

(23) Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass IHC als einzige niederländische Werft ein derartiges Fahrzeug zu bauen in der Lage ist, dass IHC trotz Angeboten anderer renommierter Schiffswerften außerhalb der Niederlande den Zuschlag erhielt und dass IHC nicht in finanziellen Schwierigkeiten steckt.

V. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(24) Angesichts der bisherigen Ausführungen und der Vorkehrungen, die die niederländische Regierung für vergleichbare künftige Fälle getroffen hat, sind die Zweifel, die die Kommission bei der Einleitung des Verfahrens nach Artikel88 Absatz 2 EG-Vertrag geäußert hatte, ausgeräumt. Insofern kann gefolgert werden, dass das Vorhaben den Bestimmungen von Artikel 3 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 entspricht und mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Entwicklungshilfe mit einer Intensität von 31,25 %, die die Niederlande China für den Ankauf eines Schwimmbaggers bei der Schiffswerft IHC gewähren wollen, ist mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Die Beihilfe darf gewährt werden.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an das Königreich der Niederlande gerichtet.

Brüssel, den 7. Februar 2001

Für die Kommission
Mario MONTI
Mitglied der Kommission