II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 21. Mai 1997

über die Beihilfen Deutschlands an die Bremer Vulkan Werft GmbH

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(97/616/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93 Absatz 2 Unterabsatz 1,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß dem vorgenannten Artikel,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I

Die Kommission hat Deutschland mit Schreiben vom 1. August 1996 über ihre Entscheidung zur Einleitung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag wegen der auftragsbezogenen Produktionsbeihilfe zugunsten der Bremer Vulkan Werft GmbH (im folgenden „BVW" oder „die Werft") für den Bau des Kreuzfahrtschiffs Costa I unterrichtet.

Die Entscheidung der Kommission zur Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* (1) veröffentlicht; die übrigen Mitgliedstaaten und andere Interessierte wurden aufgefordert, ihre Bemerkungen zu dieser Angelegenheit vorzubringen.

Deutschland hat darauf mit Schreiben vom 26. November 1996, 13. Januar 1997 und 12. März 1997, die am selben Tag registriert wurden, geantwortet.

Bei der Kommission sind zu dieser Angelegenheit keine Bemerkungen von Dritten eingegangen.

Mit Schreiben vom 12. August 1996 teilte die Kommission Deutschland mit, daß sie wegen der auftragsbezogenen Produktionsbeihilfe zugunsten der BVW für den Bau von zwei Containerschiffen das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag einleitet.

Die Entscheidung der Kommission zur Eröffnung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* (2) veröffentlicht; die übrigen Mitgliedstaaten und andere Interessierte wurden aufgefordert, ihre Bemerkungen zu dieser Angelegenheit vorzubringen.

Deutschland hat darauf mit Schreiben vom 13. Januar 1997, 4. März 1997 und 14. März 1997, letzteres wurde am 17. März 1997 registriert, geantwortet.

Außerdem übermittelte ein weiterer Mitgliedstaat der Kommission seine Bemerkungen.

II

1. Kreuzfahrtschiff Costa I

Im April 1994 unterzeichneten die italienische Reederei Costa Crociere und BVW einen Vertrag zum Bau eines Kreuzfahrtschiffs. Mit dem Bau des Schiffs, das Ende Juli 1996 fertiggestellt sein sollte, wurde im Juni 1994 begonnen. Der Vertragswert belief sich zum damaligen Zeitpunkt auf 602,219 Mio. DM. Die Finanzkrise der

(1) ABl. C 290 vom 3. 10. 1996, S. 10.

(2) ABl. C 330 vom 5. 11. 1996, S. 6.

BVW, die im Herbst 1995 einsetzte und im Mai 1996 zur Insolvenz führte, verschärfte die Lage weiter, da Zulieferer aus ihren Verträgen ausstiegen oder Vorschüsse auf ihre Verträge forderten. Die Werft sah sich daher bei diesem Neubau einem Verlust von über 100 Mio. DM gegenüber.

Im Jahr 1994 stellte das Land Bremen eine erste Bürgschaft über 200 Mio. DM für ein Schiffshypothekendarlehen in Höhe von 440 Mio. DM bereit. Zur Besicherung eines Kredits, mit dem die angefallenen Mehrkosten finanziert werden sollten, wurde 1995 eine zusätzliche Bürgschaft von über 40,7 Mio. DM gewährt.

Andere auftragsbezogene Beihilfen in Form von Zuschüssen über insgesamt 40,6 Mio. DM wurden im Rahmen der Wettbewerbshilfe bereitgestellt.

Einem Schreiben Deutschlands vom 10. April 1996 hat die Kommission entnommen, daß sich das Land Bremen bereit erklärt hatte, für den vergleichsbedingten Mehraufwand ein Darlehen von 72,075 Mio. DM zu gewähren. Den Ausführungen Deutschlands zufolge war das fragliche Darlehen zu einem Zinssatz von 4,851 % zur Fertigstellung des Schiffs erforderlich, da das Land Bremen anderenfalls für Bürgschaften bis zu 260,7 Mio. DM eintreten müßte. Zudem hätten die Banken gleichzeitig 120 Mio. DM für die Fertigstellung des Schiffs zugesagt, die bei Ablieferung eingefordert würden.

Die Kommission stellte fest, daß den revidierten Auftragsdaten zufolge die auftragsbezogenen Beihilfen auch ohne das Darlehen eine Intensität von 9,52 % des Vertragswerts vor Beihilfe erreichen würden. Durch das geplante Darlehen würde dieser Prozentsatz erheblich steigen.

Die Kommission konnte das Argument, wonach sich das Land Bremen in gleicher Weise verhalten habe wie die Geschäftsbanken, die ebenfalls neue Mittel gewährt hatten, nicht ohne weiteres akzeptieren. Die Bankdarlehen sind in einer Weise abgesichert, daß sie mit dem Verkauf des Schiffs voll getilgt werden könnten. Soweit der Kommission bekannt ist, besteht für das Darlehen der Bremer Landesregierung keine vergleichbare Deckung. Die Kommission mußte daher den Gesamtbetrag dieses Darlehens als Beihilfe einstufen.

Die für diesen Auftrag insgesamt gewährten Beihilfen überschritten somit die Höchstgrenze von 9 % erheblich und konnten daher nicht als mit der Richtlinie 90/684/EWG des Rates vom 21. Dezember 1990 über Beihilfen für den Schiffbau [1], zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1904/96 [2], vereinbar angesehen werden.

2. Die Containerschiffe

Anlaß für die Eröffnung des Verfahrens waren auftragsbezogene Produktionsbeihilfen zugunsten der BVW für den Bau von zwei mittelgroßen Containerschiffen (2 700 TEU) (Schiffe Nummer 110 und Nummer 111). Mit dem Bau der Schiffe, die ursprünglich Ende 1996 bzw. Ende 1997 fertiggestellt sein sollten, wurde 1995 begonnen.

Der damalige Vertragspreis betrug für jedes Schiff 84,6 Mio. DM.

Das Land Bremen erklärte sich grundsätzlich bereit, zwei Bauzeitfinanzierungsbürgschaften zugunsten der BVW zur Besicherung der An- und Zwischenzahlungen der Reederei zu übernehmen.

Außerdem war bereits für jeden der Aufträge eine Wettbewerbshilfe von 4,9 Mio. DM zugesagt worden.

Wie die Kommission in ihrer Entscheidung zur Eröffnung des Verfahrens ausführte, stellen die Landesbürgschaften und die Wettbewerbshilfe auftragsbezogene Produktionsbeihilfen dar, die nach Artikel 4 der Richtlinie 90/684/EWG zu prüfen waren. Die vorgesehenen Bürgschaften deckten 100 % der An- und Zwischenzahlungen der Reederei ab. In ihrer Entscheidung vom 28. Februar 1996 (Beihilfe N 108/96, Bürgschaftsregelung des Landes Bremen) hat die Kommission jedoch ausgeführt, daß eine Bauzeitfinanzierungsbürgschaft höchstens 80 % des Betrags des zu besichernden Darlehens abdecken darf.

Außerdem deckten die Erlöse aus den Schiffen noch nicht einmal die Produktionskosten, und die entstehenden hohen Verluste sollten aus der Konkursmasse aufgebracht werden. Für die Kommission war es daher fraglich, ob die Finanzierungsmodalitäten und insbesondere die umfangreichen Staatsgarantien für diese Verträge als vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt angesehen werden könnten.

III

Die Regierung eines Mitgliedstaats übermittelte der Kommission über die Ständige Vertretung ihre Bemerkungen zu dem Verfahren betreffend die beiden Containerschiffe.

Darin wurden ebenfalls Zweifel an der Vereinbarkeit der Beihilfe zum Ausdruck gebracht. Die Beihilfe könnte nur dann als vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt angesehen werden, wenn die Werft ganz oder teilweise stillgelegt würde. Eine Kapazitätsreduzierung bei gleichzeitigem Weiterbetrieb der Werft wäre nicht ausreichend.

[1] ABl. L 380 vom 31. 12. 1990, S. 27.

[2] ABl. L 251 vom 3. 10. 1996, S. 5.

IV

Zu Costa I übermittelte Deutschland der Kommission eine Kosten- und Preiskalkulation sowie eine Finanzierungsübersicht.

Daraus geht hervor, daß zwischen dem Erlös aus dem Schiff (Vertragspreis von 632,419 Mio. DM und Wettbewerbshilfe über 40,6 Mio. DM, das sind insgesamt 673,019 Mio. DM) und dem Kostenaufwand in Höhe von 791,569 Mio. DM eine Differenz von 118,55 Mio. DM besteht. Der Großteil des Vertragsverlustes wurde vom Land Bremen über einen Kredit der HIBEG GmbH in Höhe von 100,25 Mio. DM finanziert. Dieser Betrag sollte von der Werft bei Ablieferung des Schiffs, d. h. spätestens am 1. August 1996, zurückgezahlt werden. Da dies jedoch nicht geschehen ist, beantragte die HIBEG GmbH bei dem Konkursverwalter, den Kredit als Verbindlichkeit anzuerkennen und in der besagten Höhe in die Konkurstabelle eintragen zu lassen. Nach Auffassung Deutschlands besteht noch immer die Möglichkeit, daß der HIBEG-Kredit im Laufe des Konkursverfahrens teilweise zurückgezahlt wird.

Außerdem beantragte Deutschland, daß der die Höchstgrenze für auftragsbezogene Produktionsbeihilfen überschreitende Beihilfebetrag von der Kommission als Schließungsbeihilfe im Sinne von Artikel 7 der Richtlinie 90/684/EWG angesehen wird.

Auch für die beiden Containerschiffe schlug Deutschland vor, daß die staatliche Beihilfe für die Werft als Schließungsbeihilfe im Sinne von Artikel 7 der Richtlinie 90/684/EWG eingestuft wird.

Deutschland teilte der Kommission folgende Beihilfebeträge mit:

— Für das Containerschiff Nummer 110 eine Bürgschaft in Höhe von 37,9 Mio. DM nebst Zinsen zur Besicherung der An- und Zwischenzahlungen der Reederei für die Zeit zwischen Januar und Mai 1997 sowie eine Wettbewerbshilfe über 3,794 Mio. DM.

  Die Gesamtkosten für den Bau des Schiffs belaufen sich auf 88,6 Mio. DM, die von der Reederei (54,25 Mio. DM) und dem Konkursverwalter der Werft (34,35 Mio. DM) getragen werden. Bis zum 31. Dezember 1996 hatte der Konkursverwalter bereits 50,10 Mio. DM investiert. Bei Ablieferung des Schiffs im Mai 1997 werden ihm 15,75 Mio. DM erstattet, so daß sich sein Beitrag auf 34,35 Mio. DM verringert. Die Wettbewerbshilfe wird ebenfalls dem Konkursverwalter ausgezahlt und somit zu einer weiteren Reduzierung seines Beitrags führen.

— Für das Schiff Nummer 111 belaufen sich die An- und Zwischenzahlungen der Reederei zwischen Januar 1997 und Mai 1997 auf 32,50 Mio. DM. Zur Besicherung dieser Zahlungen wird eine Bürgschaft vorgeschlagen. Darüber hinaus ist ein Bankdarlehen erforderlich, um die restlichen Baukosten abzudecken. Für dieses Darlehen in Höhe von 31,60 Mio. DM ist ebenfalls eine Bürgschaft geplant. Das Darlehen wird im August 1997 bei Ablieferung des Schiffs zurückgezahlt. Außerdem beabsichtigt Deutschland, eine Wettbewerbshilfe über einen Betrag von 3,794 Mio. DM bereitzustellen.

  Bis zum 31. Dezember 1996 investierte der Konkursverwalter 13,90 Mio. DM in den Bau dieses Schiffs. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 90,60 Mio. DM, von denen 54,25 Mio. DM von der Reederei und 29,65 Mio. DM vom Konkursverwalter übernommen werden. Dessen Beitrag reduziert sich um die einzusetzende Wettbewerbshilfe von 3,794 Mio. DM. Für die Differenz von 6,7 Mio. DM zwischen Kosten und Einnahmen wird das Land Bremen aufkommen.

Deutschland argumentiert, daß die Fertigstellung beider Schiffe eng miteinander verknüpft ist; würde der Bau des Schiffs Nummer 111 nicht weiter verfolgt, hätte dies gravierende Folgen für das Schiff Nummer 110. Dies würde wahrscheinlich nicht nur zu Problemen mit der Belegschaft führen, da etwa die Hälfte der Beschäftigten für den Bau des Schiffs Nummer 110 eingesetzt ist, sondern auch mit den Zulieferern, da sie bei der Kalkulation ihrer Preise vom Bau zweier Schiffe ausgegangen sind. Für den Bau des Schiffs Nummer 111 sind bereits 14 Mio. DM aufgewendet worden; außerdem hat der Konkursverwalter Aufträge für das Schiff im Wert von rund 20 Mio. DM vergeben. Auch die Aufträge für das Schiff Nummer 110 bewegen sich im selben Rahmen. Würde das Schiff Nummer 111 nicht fertiggestellt, könnte den Ausführungen Deutschlands zufolge ein Schaden von über 100 Mio. DM entstehen, falls aufgrund dessen das Schiff Nummer 110 ebenfalls nicht fertigstellt würde.

Außerdem kündigte Deutschland die völlige Schließung der Bremer Vulkan Werft GmbH i.K. nach Fertigstellung der beiden Schiffe und den Abschluß der Restarbeiten an Schiff Nummer 108 (d. h. dem Schiffskörper von Costa II, das an einen neuen Eigner verkauft wurde) für Augusut 1997 an.

Die Schließung wird in Übereinstimmung mit Artikel 7 der Richtlinie 90/684/EWG erfolgen. Dies bedeutet, daß die Werft für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren geschlossen bleiben muß. Wünscht Deutschland nach Ablauf der fünf Jahre, jedoch vor dem zehnten Jahrestag der Schließung, die Wiederinbetriebnahme der Werft, muß hierzu die vorherige Genehmigung der Kommission eingeholt werden. Deutschland ist weiterhin berechtigt, nach Genehmigung durch die Kommission im Rahmen des Artikels 7 der Richtlinie 90/684/EWG Sozialbeihilfen zu gewähren.

Der Konkursverwalter ist derzeit dabei, die Anteile an Bremer Vulkan Marineschiffbau GmbH, ein Tochterunternehmen der Bremer Vulkan Verbund AG, sowie ein im Besitz der Werft befindliches Dock an die Friedrich Lurssen Werft GmbH zu veräußern. Deutschland hat im Namen des Konkursverwalters zugesichert, daß dieses Dock nur für Tätigkeiten genutzt wird, die nicht als Schiffbautätigkeit im Sinne der Richtlinie 90/684/EWG gelten. Effektiv soll das Dock von der Friedrich Lurssen Werft GmbH für den Marineschiff- und den Yachtbau genutzt werden, die nicht unter die genannte Richtlinie fallen.

V

Deutschland hat bei der Kommission beantragt, daß die Beihilfe für Costa I sowie die Beihilfe für die Schiffe Nummer 110 und Nummer 111 als Schließungsbeihilfe gemäß Artikel 7 der Richtlinie 90/684/EWG betrachtet werden.

Die Kommission akzeptiert die Schließung der Bremer Vulkan Werft GmbH i.K. als endgültige Schließung im Sinne des Artikels 7 der Richtlinie 90/684/EWG.

Gemäß Artikel 7 der Richtlinie 90/684/EWG dürfen Beihilfen zur Übernahme der durch die teilweise oder völlige Schließung von Schiffbau- oder Schiffsreparaturwerften verursachten normalen Kosten als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar gelten, sofern sie zu einem echten und endgültigen Kapazitätsabbau führen.

Um sicherzustellen, daß eine Werft, die mit Beihilfen geschlossen wurde, endgültig geschlossen bleibt, sorgt der Mitgliedstaat dafür, daß die geschlossenen Schiffbaubetriebe für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren geschlossen bleiben. In Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie 90/684/EWG ist eine nicht vollständige Auflistung von beihilfefähigen Kosten gegeben, d. h. eine Darstellung der normalen Kosten, die aus der teilweisen oder vollständigen Schließung der Schiffswerft resultieren.

Andere Kosten, die nicht ausdrücklich in Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie 90/684/EWG genannt werden, können ebenfalls als beihilfefähige Kosten betrachtet werden, sofern es sich um normale Kosten handelt, die aus der Schließung der Werft resultieren. Da eine ordnungsgemäße Schließung der Werft zu organisieren, zahlreiche betroffene Lieferanten und Subunternehmer zu berücksichtigen sind, bereits ein wesentlicher Teil der Konstruktionen ausgeführt wurde und darüber hinaus eine wesentliche Anzahl von Liefer- und Dienstleistungsverträgen mit Dritten erfüllt werden muß, erkennt die Kommission an, daß Bemühungen, den sozialen und wirtschaftlichen Schaden zu begrenzen, unternommen werden müssen, und daß die Kosten für die Fertigstellung der Schiffe deshalb als normale Kosten, die aus der Schließung resultieren, betrachtet werden.

Der Betrag und die Intensität der Beihilfe wird durch die Tatsache gerechtfertigt, daß die Kosten, für die die Beihilfe vergeben wird, nur durch die Schließung der Werft hervorgerufen werden. Die Beihilfe erleichtert somit den völligen Rückzug von den Schiffbauaktivitäten und ist bis zur Fertigstellung der Schiffe begrenzt.

In den beiden Entscheidungen zur Einleitung des Verfahrens hatte die Kommission bereits darauf hingewiesen, daß die Beihilfehöchstgrenze zur Fertigstellung der letzten Schiffe einer Werft im Fall einer Vollschließung überschritten werden darf, um einen geregelten Schließungsprozeß zu ermöglichen und Anschlußkonkurse von Unterauftragnehmern zu vermeiden. Als Präzedenzfall sei die Entscheidung der Kommission über die Beihilfe N 272/87 (Schließung der französischen Werft La Ciotat) genannt; hier wurde die Beihilfe zur Fertigstellung bereits im Bau befindlicher Schiffe als Schließungsbeihilfe im Sinne von Artikel 7 der Richtlinie 90/684/EWG genehmigt.

Die Bremer Vulkan Werft GmbH i. K. soll bei Ablieferung der Schiffe im August 1997 geschlossen werden. Dabei handelt es sich um eine echte und engültige Schließung. Deutschland hat sich mit seiner Bereitschaft, die Bedingungen des Artikels 7 der Richtlinie 90/684/EWG zu erfüllen, einschließlich einer Stillegung von mindestens fünf Jahren, hierzu verpflichtet.

Die Gesamtkapazität beläuft sich nach eigenen Angaben der Werft auf 225 000 cgt. Auch wenn diese Zahlen die Höchstkapazität und nicht die tatsächliche Auslastung wiedergeben, steht dennoch fest, daß die Schließung der Werft zu einer erheblichen Reduzierung der Schiffbaukapazität in Deutschland beiträgt.

Derzeit sind noch ca. 1 050 Mitarbeiter am Bau der Schiffe Nummer 110 und Nummer 111 beschäftigt. Um einen ordnungsgemäßen Abschluß der Arbeiten zu ermöglichen und soziale Spannungen in der Region Bremen zu vermeiden, die bereits von den Entlassungsmaßnahmen infolge des Konkurses der Bremer Vulkan Verbund AG stark betroffen ist, erscheint eine Weiterführung der Arbeiten für einige Monate erforderlich. Außerdem hätte eine plötzliche Einstellung der Arbeiten an den beiden Schiffen für zahlreiche Zulieferer schwerwiegende materielle und finanzielle Folgen.

Bei der Bereitstellung der Darlehen im Gesamtwert von 100,25 Mio. DM für Costa I ging es ebenfalls um eine ordnungsgemäße Abwicklung. Ohne die Darlehen wäre es zu einem plötzlichen Zusammenbruch der Werft mit entsprechenden Auswirkungen auf die Belegschaft und die Zulieferer gekommen, da eine Fertigstellung des Schiffs nicht möglich gewesen wäre. Dies hätte dazu geführt, daß die Reederei ihren Auftrag annuliert hätte und das Land Bremen die bereits geleisteten Bürgschaften hätte antreten müssen.

Auch der voraussichtliche Verkauf des Hallendocks an die Friedrich Lurssen Werft GmbH ändert nichts daran, daß ein echter und endgültiger Kapazitätsabbau erfolgt. Effektiv wird das Dock ausschließlich für den Marineschiff- und Yachtbau benutzt, und diese Tätigkeiten fallen nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie 90/684/EWG.

Da die Schließung der Bremer Vulkan Werft GmbH i. K. als eine Vollschließung im Sinne des Artikels 7 der Richtlinie 90/684/EWG gilt, ist für Costa I keine genaue Unterscheidung zwischen auftragsbezogener Produktionsbeihilfe und Schließungsbeihilfe mehr erforderlich, da die unter Kapitel IV beschriebene Beihilfe als Schließungsbeihilfe angesehen wird, soweit sie die Höchstgrenze für auftragsbezogene Beihilfen überschreitet.

Die Stellungnahme des Mitgliedstaats, auf die in Kapitel III verwiesen wird, bestätigt insofern die Entscheidung der Kommission, als den Ausführungen zufolge die Beihilfe im Fall einer völligen Schließung als vereinbar angesehen werden kann —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die Darlehen des Landes Bremen über 100,25 Mio. DM, die für das Kreuzfahrtschiff Costa I als Verlustausgleich bereitgestellt werden, sind als staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag anzusehen.

(2) Die Bürgschaften des Landes Bremen über 220 Mio. DM und 40,7 Mio DM sowie die Zuschüsse über 40,6 Mio. DM sind ebenfalls als staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag anzusehen.

(3) Die in den Absätzen 1 und 2 genannte staatliche Beihilfe wird bis zur zulässigen Höchstgrenze als auftragsbezogene Produktionsbeihilfe im Sinne von Artikel 4 der Richtlinie 90/684/EWG genehmigt; der darüber hinausgehende Betrag wird als Schließungsbeihilfe im Sinne von Artikel 7 der genannten Richtlinie genehmigt.

Artikel 2

(1) Die Bürgschaft des Landes Bremen über 37,90 Mio. DM und der Zuschuß in Höhe von 3,794 Mio. DM für das Containerschiff Nummer 110 sind als staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag anzusehen.

(2) Die in Absatz 1 genannte staatliche Beihilfe wird als Schließungsbeihilfe im Sinne des Artikels 7 der Richtlinie 90/684/EWG genehmigt.

Artikel 3

(1) Die Bürgschaften des Landes Bremen über 32,50 Mio. DM und 31,60 Mio. DM sowie der Zuschuß in Höhe von 3,794 Mio. DM und der Verlustausgleich von 6,70 Mio. DM, der vom Land Bremen für den Bau des Containerschiffs Nummer 111 finanziert wird, sind als staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag anzusehen.

(2) Die in Absatz 1 genannte staatliche Beihilfe wird als Schließungsbeihilfe im Sinne des Artikels 7 der Richtlinie 90/684/EWG genehmigt.

Artikel 4

Deutschland erfüllt seine Zusage, die Bremer Vulkanwerft GmbH i. K. in Vegesack unmittelbar nach Fertigstellung der Schiffe Nummer 110 und Nummer 111 sowie der Restarbeiten an Schiff Nummer 108 zu schließen.

Deutschland teilt der Kommission den genauen Schließungstermin mit. Erfolgt die Schließung nicht bis Ende August 1997, wird dies der Kommission ebenfalls unter Angabe der Gründe mitgeteilt.

Deutschland hält die in Artikel 7 der Richtlinie 90/684/EWG festgelegten Bedingungen in vollem Umfang ein.

Artikel 5

Diese Entscheidung ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 21. Mai 1997

Für die Kommission

Karel VAN MIERT

Mitglied der Kommission