II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 31. Juli 1992

über eine Beihilfe Deutschlands für den Auftrag der chinesischen Reederei Cosco zum Bau von vier Containerschiffen

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

(92/569/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93 Absatz 2 erster Unterabsatz,

gestützt auf die Richtlinie 90/684/EWG des Rates vom 21. Dezember 1990 über Beihilfen für den Schiffbau [1], insbesondere auf Artikel 4 Absatz 7,

nach Aufforderung an die Beteiligten zur Abgabe ihrer Stellungnahmen gemäß Artikel 93 EWG-Vertrag und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I

Im Anschluß an eine Beschwerde einer Schiffswerft der Gemeinschaft vom 4. März 1991, in der geltend gemacht wurde, daß eine Wettbewerbsverfälschung aus dem Vorhaben der deutschen Regierung entstehen würde, für den Auftrag einer chinesischen Reederei zum Bau von vier Containerschiffen Entwicklungshilfe zu gewähren, hat die Kommission mit Schreiben vom 2. April 1991 die deutschen Behörden aufgefordert, dieses Beihilfevorhaben gemäß Artikel 4 Absatz 7 und Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c) der Richtlinie 90/684/EWG anzumelden. Mit Schreiben vom 22. April 1991 teilten die deutschen Behörden mit, daß ein Ersuchen eines Schiffbaukonsortiums, bestehend aus Bremer Vulkan, HDW und ehemaligen DDR-Werften, auf finanzielle Unterstützung zu Bedingungen der Entwicklungshilfe für einen Schiffbauauftrag der Reederei Cosco (China Ocean Shipping Company) abgelehnt worden war.

Nach einer weiteren Beschwerde derselben Werft vom 12. August 1991 ersuchte die Kommission mit Schreiben vom 28. August 1991 erneut die deutschen Behörden zur Anmeldung des Entwicklungshilfevorhabens im Zusammenhang mit dem Cosco-Auftrag. Die deutschen Behörden teilten mit Schreiben vom 19. September 1991 mit, daß die Frage, ob und in welchem Umfang Entwicklungshilfe für den Cosco-Auftrag gewährt werden könnte, erst nach Vorlage eines Gutachtens der Kreditanstalt für Wiederaufbau beantwortet werden könne.

Die deutschen Behörden meldeten jedoch am 20. September 1991 der OECD gemäß den Entwicklungshilfebestimmungen der OECD-Vereinbarung über Ausfuhrkredite für den Schiffbau die Konditionen eines geförderten Darlehens für den Auftrag der Cosco-Reederei zum Bau von drei 3 765 TEU-Containerschiffen.

Mit Schreiben vom 2. Oktober 1991 legte die dänische Regierung bei der Kommission Beschwerde über dieses Beihilfevorhaben zugunsten von Cosco ein.

Mit Schreiben vom 14. Oktober 1991 räumte die Kommission den deutschen Behörden eine letzte Frist von zehn Werktagen zur Anmeldung dieses Beihilfevorhabens ein. Die deutschen Behörden erwiderten hierauf mit den beiden Schreiben vom 31. Oktober und 4. November 1991.

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

II

Nach den vorliegenden Angaben hat die Reederei Cosco deutschen Werften einen Auftrag zum Bau von drei 3 765 TEU-Containerschiffen und von einem 2 700 TEU-Containerschiff erteilt.

Die deutschen Behörden haben in ihrer Anmeldung folgende Einzelheiten zu diesem Auftrag mitgeteilt: Die Reederei Cosco (China Ocean Shipping Company) aus Peking hat einen Auftrag zum Bau von drei Containerschiffen einer Größe von jeweils 3 765 TEU für einen Gesamtpreis von 604,14 Millionen DM erteilt. Folgende Werften waren für den Bau dieser Schiffe genannt worden: Bremer Vulkan (Bremen), HDW (Kiel), Mathias-Thesen-Werft (Wismar) und Warnow-Werft (Warnemünde).

Zu dem Darlehen wurde mitgeteilt, daß es sich auf 90 % des Auftragswerts bei einer Laufzeit von 11 Jahren und einem Zinssatz von 3,5 % p. a. erstreckt. Diese Konditionen ergeben ein OECD-Beihilfeelement von 25,35 %. Auf Fragen der Kommission zum Kaufpreis erwiderten die deutschen Behörden, daß sich der (hohe) Preis für die 3 765 TEU-Containerschiffe aus den hohen Qualitäts- und Geschwindigkeitsanforderungen (24 Knoten) ergäbe. Nach Abzug eines Preisaufschlags für Geschwindigkeit und Qualitätsanforderungen von 15 Millionen DM, der Kosten für die Vorfinanzierung und Kreditversicherung sowie der zulässigen Höchstgrenze für Betriebsbeihilfen von 13 % im Jahr 1991 würde es sich nach ihrer Auffassung um einen marktüblichen Preis für diese Schiffe handeln. Auch sollte die Kommission bei ihrer Beurteilung dieses Vorhabens auf das erprobte und zufriedenstellende Verfahren der Bewertung von Entwicklungshilfevorhaben zurückgreifen. Schließlich machten die deutschen Behörden geltend, daß die Einbeziehung von Preiserwägungen in die Urteilsbildung der Kommission Unsicherheit bei der Vergabe von Schiffbauaufträgen schaffen würde.

Hinsichtlich der Einstufung dieser Beihilfe als Entwicklungshilfevorhaben machten die deutschen Behörden geltend, daß damit ein Beitrag geleistet werden solle, um den erheblich angestiegenen Transportbedarf Chinas zu befriedigen und Devisen durch vermehrte Ausfuhren einzusparen bzw. zu verdienen. Die Containerschiffe würden zur Entwicklung eines integrierten Transportsystems (Tür-zu-Tür-Beförderung) beitragen. Ein Schwerpunkt des achten chinesischen Fünfjahresplanes für den Zeitraum 1991-1995 sei — neben der Erzielung zusätzlicher Diviseneinnahmen bzw. -einsparungen — die Wahrung eines Höchstmaßes an Unabhängigkeit im Überseeverkehr. Der angestiegene Transportbedarf sei vor dem Hintergrund des Wirtschaftswachstums in China und des relativ niedrigen Entwicklungsstandes des Eisenbahn- und inländischen Wasserwegenetzes zu sehen.

III

Das Darlehen an die Reederei Cosco ist nach Maßgabe der Bestimmungen von Artikel 4 Absatz 7 der Richtlinie 90/684/EWG zu beurteilen. Demnach unterliegen Beihilfen für den Schiffbau und den Schiffsumbau im Rahmen der Entwicklungshilfe nicht der gemeinsamen Beihilfehöchstgrenze von Artikel 4 Absatz 2 dieser Richtlinie.

Mit Schreiben SG(89) D/311 vom 3. Januar 1989 hatte die Kommission die Mitgliedstaaten aufgefordert, ihr solche Vorhaben einzeln vor der Gewährung zu melden, damit der Entwicklungshilfetatbestand der vorgesehenen Beihilfe ermittelt werden kann. Das Schreiben nennt ferner eine Reihe von Kriterien, die erfüllt sein müssen, um die Kommission davon zu überzeugen, daß die vorgesehene Beihilfe den Bedingungen der OECD-Vereinbarung über Ausfuhrkredite für den Schiffbau entspricht. Hierzu zählt das Erfordernis, daß der Beihilfeanteil wenigstens 25 % des Auftragswerts betragen sollte und das empfangende Land auf der Liste der für Entwicklungshilfe in Betracht kommenden Staaten aufgeführt ist.

China steht auf dieser Liste, und die im Rahmen der OECD-Vereinbarung über Ausfuhrkredite angemeldeten Darlehenskonditionen für den Cosco-Auftrag ergeben ein geringfügig über 25 % liegendes Beihilfeäquivalent.

Auch nach den Erläuterungen der deutschen Behörden in ihren Schreiben vom 31. Oktober und 4. November 1991 zu ihren Vorstellungen und Vorgehensweisen hinsichtlich der Entwicklungshilfe für China hatte die Kommission weiterhin ernsthafte Zweifel an den Entwicklungshilfemerkmalen dieses Beihilfevorhabens, was unter anderem auf die fehlende Transparenz bei der Preisfestsetzung zurückzuführen war.

Nachdem die Kommission Informationen erhalten hatte, wonach die derzeitigen Marktpreise für die betreffenden Containerschiffe um 20 bis 30 % unterhalb des angegebenen Vertragspreises von rund 600 Millionen DM für die drei 3 765 TEU-Containerschiffe lagen, was ihr nicht klar, ob sie die betreffende Beihilfe als Entwicklungshilfe für China oder als eine Betriebsbeihilfe für die betreffenden deutschen Schiffswerften einstufen sollte. Die Ausführungen der deutschen Behörden in ihren Schreiben vom 31. Oktober und 4. November 1991 enthielten auch keine Angaben, auf deren Grundlage die Bedenken angesichts dieses Preisunterschieds hätten ausgeräumt werden können.

Die sehr lebhaften Reaktionen in Schiffbaukreisen verstärkten den Eindruck eines Preisaufschlags zugunsten der deutschen Werften. Die im Rahmen der Entwicklungshilfe gewährte finanzielle Unterstützung wurde deshalb eher als eine Betriebsbeihilfe zugunsten der deutschen Schiffswerften durch die Überschreitung der geltenden Beihilfehöchstgrenze und weniger als eine Entwicklungshilfe zugunsten Chinas angesehen.

Die Kommission zog hierbei ferner in Betracht, daß die betreffenden Schiffe für den weltweiten Transportdienst von Cosco, und zwar vermutlich insbesondere für den Verkehr zwischen Europa und dem Fernen Osten, vorgesehen sind.

Die Kommission hatte deshalb weiterhin erhebliche Bedenken, dieses Beihilfevorhaben als Entwicklungshilfe einzustufen. Ein erschwerender Gesichtspunkt war die Einbeziehung von Werften in der ehemaligen DDR, da der Kommission zu jener Zeit keine offizielle Anmeldung von Betriebsbeihilferegelungen für Schiffswerften in Mecklenburg-Vorpommern vorlag und sie deshalb der Gewährung von Beihilfen an diese Werften nicht zugestimmt hatte.

Schließlich war der Kommission unklar, auf welche Weise sich das 2 700 TEU-Containerschiff in den Cosco-Auftrag insgesamt einfügte, in welcher Werft dieses Schiff gebaut würde und welche Förderbeträge im Rahmen welcher Regelungen für diesen Teil des Auftrags bereitgestellt würden.

Unter diesen Umständen beschloß die Kommission, ein Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 EWG-Vertrag zu eröffnen, um die Entwicklungshilfemerkmale dieser Beihilfe zum Bau von 3 765 TEU-Containerschiffen und eines 2 700 TEU-Containerschiffs, das Bestandteil dieses Beihilfevorhabens sein könnte, für die chinesische Reederei Cosco und die Vereinbarkeit dieses Vorhabens mit dem Gemeinsamen Markt zu ermitteln.

IV

Nach der Veröffentlichung der Einleitung dieses Verfahrens [1] haben folgende Mitgliedstaaten und sonstige Beteiligte ihre Stellungnahmen vorgelegt:

— das Vereinigte Königreich,

— Dänemark,

— Reederverbände der Europäischen Gemeinschaft,

— der Dänische Schiffbauverband,

— der Dänische Reederverband.

Die eingegangenen Stellungnahmen bezogen sich im wesentlichen auf folgende zwei Gesichtspunkte:

1. Die von Bremer Vulkan für den Bau der drei Containerschiffe geforderten Preise waren höher als der Marktpreis, der sich unter normalen Wettbewerbsbedingungen ergeben hätte. Deshalb wurden ernsthafte Bedenken an der Einstufung dieser Maßnahme als Entwicklungshilfe und die Vermutung geäußert, daß es sich hierbei um eine Beihilfe an die Schiffbauindustrie handele.

2. Die Gewährung der Beihilfe würde zu einer Verfälschung des Wettbewerbs auf dem Seetransportmarkt führen. Diese Behauptung wurde damit begründet, daß es sich bei Cosco um die weltweit fünftgrößte Containerschiffsreederei handele, die gegenüber den EG-Reedern aufgrund ihrer aggressiven Frachtpreispolitik als ernstzunehmender Wettbewerber auftrete und mit dieser Subvention in die Lage versetzt würde, die Qualität ihres Schiffbestandes zu erhöhen, ihre Ladekapazität auszubauen und ihre Niedrigpreispolitik bei den Frachtraten zum Schaden der Schiffseigner der Gemeinschaft fortzusetzen.

Die von den übrigen Mitgliedstaaten und sonstigen Beteiligten vorgelegten Stellungnahmen wurden der deutschen Regierung mit Schreiben vom 18. März 1992 als Unterlage für ihre Erwiderung vorgelegt.

V

Die Eröffnung des Verfahrens veranlaßte die deutsche Regierung zur Versendung ihrer Schreiben vom 4. März und 1. Juli 1992 und der Fernkopien vom 10. Juli und 13. Juli 1992. Mit Schreiben vom 13. April 1992 erwiderte sie auf die Stellungnahmen der übrigen Mitgliedstaaten und sonstigen Beteiligten. Ihre Ausführungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Grundlage für die Preisbildung sei die Marktpreisbewertung eines 3 765 TEU-Containerschiffs in Höhe von 142 Millionen DM in der von einem unabhängigen Beraterunternehmen im November 1991 für die Kommission durchgeführten „Studie des Schiffbaumarktes 1991".

   Der tatsächliche Preis der Cosco-Schiffe (201,4 Millionen DM je Schiff) erkläre sich aus folgenden Abweichungen bei den Spezifikationen:

   — Die höhere Geschwindigkeitsanforderung (25 anstelle von 21 Knoten) erfordere einen stärkeren Motor und die Verlängerung der Schiffe. Dadurch würden sie eine größere Anzahl von Containern (4 070 TEU) und mehr Kühlcontainer befördern können. Die letztere Spezifikation mache eine zusätzliche Stromversorgung notwendig, für die ein neues Kontrollsystem verwendet werde. Hieraus ergäben sich zusätzliche Kosten in Höhe von 25 Millionen DM.

   — Abweichend von der Studie, die von Barzahlung (5 × 20 % während der Bauzeit) ausgeht, war vereinbart worden, daß 10 % bei Vertragsunterzeichnung und 90 % bei Auslieferung gezahlt würden. Hieraus ergäben sich zusätzliche Vorfinanzierungskosten von 7 Millionen DM.

[1] ABl. Nr. C 22 vom 29. 1. 1992, S. 4.

— Außerdem habe die Werft eine Kreditversicherungsprämie (entfällt bei Barzahlung wie in der Studie) zu zahlen in Höhe von 12 Millionen DM.

— In der Studie sei der Preis für die Container nicht einbezogen, so daß für Container und Zusatzausrüstungen zum Grundpreis hinzugezählt werden müßten: 15 Millionen DM.

Insgesamt ergeben sich: 59 Millionen DM.

Diese zusätzlichen Aufwendungen in Höhe von 59 Millionen DM ergeben einen Endpreis von 201 Millionen DM gegenüber dem in der Studie ermittelten Preis von 142 Millionen DM.

2. Nach Auffassung der deutschen Regierung sind damit die einschlägigen Kriterien (siehe Artikel 4 Absatz 7 der Richtlinie 90/684/EWG und Kommissionsschreiben SG (89)D/311 vom 3. Januar 1989) erfüllt, um diese Beihilfe als Entwicklungshilfe einstufen zu können, und zwar

— ein Beihilfeäquivalent von 25,35 %,

— die Unterstützung Chinas bei der Öffnung seines Außenhandels und der Verbesserung seiner wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung und

— die Einbeziehung Chinas in die Liste der Entwicklungsländer.

3. Hinsichtlich der vermuteten Verfälschung des Wettbewerbs auf dem Seetransportmarkt machte die deutsche Regierung geltend, daß die Gewährung von Entwicklungshilfe für den Bau von Handelsschiffen durch die Richtlinie nicht untersagt sei.

4. Zu dem 2 700 TEU-Containerschiff, das an die Cosco-Tochtergesellschaft Rubymonte Maritime Inc. (Panama) ausgeliefert werden soll, erläuterte die deutsche Regierung, daß es ohne Entwicklungshilfe und zu den üblichen OECD-Konditionen finanziert wird.

5. Von den ehemaligen DDR-Werften werde lediglich die Mathias-Thesen-Werft in den Bau der 3 765 TEU-Schiffe einbezogen. Der Ministerrat hatte am 20. Juli 1992 einer Ausnahmeregelung von der Richtlinie 90/684/EWG zugestimmt, mit der Ausnahmebestimmungen zugunsten von Schiffswerften in der ehemaligen DDR zugelassen wurden. Die Mathias-Thesen-Werft werde ihre Kapazität nicht unter 87 275 cgt (Stand vom 1. Juli 1990) verringern. Nach Auffassung der deutschen Regierung muß für die Abwicklung des Cosco-Auftrags die Einigung über den Zeitplan für die gemäß den Auflagen der Ausnahmebestimmung erforderliche 40 %-Kapazitätskürzung in der ehemaligen DDR nicht abgewartet werden.

VI

Gemäß Artikel 4 Absatz 7 der Richtlinie 90/684/EWG unterliegen im Rahmen der Entwicklungshilfe gewährte Schiffbaubeihilfen nicht der Höchstgrenze für Betriebsbeihilfen und können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar eingestuft werden, wenn sie mit der OECD-Vereinbarung über Ausfuhrkredite für den Schiffbau übereinstimmen. Mit Schreiben SG(89) D/311 vom 3. Januar 1989 erläuterte die Kommission den Mitgliedstaaten ihre Auslegung von Artikel 4 Absatz 7 der Richtlinie. Demnach ist jedes einzelne Beihilfevorhaben der Kommission zu melden, die zu überprüfen hat, ob die vorgesehene Beihilfe als Entwicklungshilfe eingestuft werden kann und ob sie von der OECD-Vereinbarung erfaßt wird. Hierzu untersucht sie, ob die Beihilfe mit den Kriterien in dem OECD-Dokument C/WP6(84)3 vom 18. Januar 1984 über die Auslegung von Artikel 6 der Vereinbarung über Ausfuhrkredite übereinstimmt, wonach bei der Gewährung von Entwicklungshilfe folgende Voraussetzungen erfüllt sein müssen:

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

2. Sollte die Beihilfe nicht als staatliche Entwicklungshilfe gemäß der OECD-Vereinbarung einstufbar sein, muß der Geber bestätigen, daß sie Bestandteil einer Regierungsvereinbarung ist.

3. Der Geber muß nachweisen, daß der Eigentümer in dem begünstigten Land ansässig ist und daß die begünstigte Gesellschaft keine nichtoperationelle Tochtergesellschaft einer ausländischen Gesellschaft ist.

4. Der Begünstigte muß die Zusage geben, das Schiff nicht ohne vorherige Zustimmung der Regierung zu verkaufen.

5. Das Beihilfeelement muß wenigstens 25 % des Auftragswerts gemäß dem OECD-Berechnungsverfahren betragen (siehe OECD-Dokument C/WP6(85)62 vom 21. Oktober 1985).

6. Das begünstigte Land muß in dem Verzeichnis der Entwicklungsländer gemäß Artikel 4 Absatz 7 der Richtlinie aufgeführt sein.

Die Kommission hat somit zu ermitteln, ob die für einzelne Aufträge gewährten Beihilfen, die gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie anzumelden sind, als Entwicklungshilfe eingestuft werden können, und ob die übrigen Bedingungen und Auflagen erfüllt sind. In bezug auf die Cosco-Aufträge sieht sich die Kommission zu folgenden Bemerkungen veranlaßt:

1. Die deutschen Behörden führen die höheren Auftragspreise für die drei Schiffe auf die abweichenden Spezifikationen (höhere Geschwindigkeit usw.) und auf die zusätzlichen Finanzierungskosten aufgrund der günstigen Darlehensbedingungen zurück. Selbst wenn man dies berücksichtigt, bewegen sich die Preise im oberen Bereich der gängigen Marktpreise für diesen Schiffstyp. Die Kommission kann auf der Grundlage der ihr zur Verfügung stehenden Angaben jedoch nicht nachweisen, daß sich diese Preisgegestaltung wie eine Beihilfe an die Schiffswerften auswirkt.

2. Die deutschen Behörden weisen auf den zusätzlichen Transportbedarf Chinas und die entstehenden Möglichkeiten hin, aufgrund von Einfuhren und Ausfuhren mehr Devisen einzusparen bzw. einzunehmen. Weitere Gesichtspunkte seien das Streben Chinas nach größtmöglicher Unabhängigkeit im Überseeverkehr und das nur unzureichend entwickelte Eisenbahn- und inländische Wasserwegenetz. Die Kommission muß bei der Bewertung dieser Beihilfe jedoch ermitteln, ob sie erforderlich ist und eine tatsächliche Entwicklungshilfe darstellt und sich nicht wie eine Betriebsbeihilfe an deutsche Schiffswerften auswirkt. Wie aus dem Urteil des Gerichtshofes in der Rechtssache Philip Morris — 730/79 — vom 17. September 1980 (1) hervorgeht, ist die Notwendigkeit der Beihilfe eine wesentliche Voraussetzung für die Feststellung ihrer Vereinbarkeit. Die Reederei Cosco verfügt offiziell gegenwärtig über eine Flotte von 630 Schiffen im Eigenbesitz bzw. auf langfristiger Charterbasis. Fachleute gehen davon aus, daß sie über ihre Tochtergesellschaften und sonstige Interessen die Kontrolle über eine noch größere Anzahl von Schiffen ausübt. Die große Mehrzahl dieser Schiffe wird in den Zeitcharter- und Spotchartermärkten weltweit eingesetzt. Rund 80 dieser Schiffe sind Containerschiffe, dem in den letzten Jahren am schnellsten wachsenden Teil der Cosco-Flotte, die beim Betrieb von Containerschiffen weltweit an fünfter Stelle steht.

Das Durchschnittsalter der COSCO-Flotte beträgt 14 Jahre, weshalb die Reederei bestrebt ist, ein langfristiges Flottenerneuerungsprogramm durchzuführen.

Nach den vorliegenden Informationen werden die neuen Containerschiffe zum einen im Pazifikverkehr und zum anderen im Mittelmeer- und Nordwest-Europa-Verkehr eingesetzt. Gegenwärtig setzt Cosco im Mittelmeer-Verkehr und im Nordwest-Europa-Verkehr jeweils sechs 1 100/1 300 TEU-Schiffe ein. Die Reederei ist offenbar bemüht, in Europa ein integriertes Beförderungsnetz aufzubauen. Cosco hat sich in den vergangenen zwei bis drei Jahren selbst finanziert und ist gehalten, die Flottenerneuerung aus eigenen Mitteln zu bestreiten.

Diesem Sachverhalt ist zu entnehmen, daß die Reederei Cosco keine Entwicklungshilfe benötigt, um zur Entwicklung Chinas einen Beitrag leisten zu können. Die Gesellschaft ist finanziell in der Lage, neue Schiffe zu marktüblichen Bedingungen zu erwerben; außerdem sind ihre Geschäfte nicht unmittelbar an den chinesischen Außenhandel geknüpft, da die Reederei im internationalen Schiffsverkehr Zeitcharter- und Spotcharteraufträge ausführt. Durch die Gewährung einer nicht gerechtfertigten Beihilfe an Cosco entstünde die Gefahr einer ernsthaften Verfälschung des Wettbewerbs in einem mit dem gemeinsamen Interesse nicht zu vereinbarenden Ausmaß. Cosco ist angesichts ihrer Größe und Unabhängigkeit von Frachtkonferenzen eine bedeutende Teilnehmerin am internationalen Schiffsfrachtmarkt, die von den Wettbewerbern als möglicher bedeutender Störfaktor im Pazifik- und Europa-/Fernostverkehr angesehen wird.

3. Diese Einschätzung wird durch die Tatsache erhärtet, daß Cosco willens und in der Lage ist, das kleinere 2 700 TEU-Containerschiff ohne Entwicklungshilfe zu marktüblichen Preisen zu erwerben. Nach den Angaben der deutschen Regierung wird der Auftrag für dieses von HDW für die Cosco-Tochtergesellschaft Rubymonte Maritime Inc. (Panama) zu bauende Schiff nicht aus Mitteln der Entwicklungshilfe gefördert. Die Kommission ist somit in der Lage, in bezug auf diesen Auftrag das Verfahren einzustellen und ihre Zustimmung auszusprechen.

Unter diesen Voraussetzungen ist die Kommission zu dem Ergebnis gelangt, daß die Beihilfen für den Bau von drei Containerschiffen der Reederei Cosco nicht als echte Entwicklungshilfe im Sinne von Artikel 4 Absatz 7 der Richtlinie 90/684/EWG eingestuft werden können, den Wettbewerb im Gemeinsamen Markt verfälschen oder zu verfälschen drohen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten sowohl im Schiffbau als auch im Schiffsfrachtsektor in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße gemäß Artikel 92 Absatz 1 EWG-Vertrag beeinträchtigen —

(1) Slg. 1980, S. 2671.

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Kommission ist zu dem Ergebnis gelangt, daß für den Auftrag der Reederei Cosco zum Bau eines 2 700 TEU-Containerschiffs bei der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG in Kiel keine als Entwicklungshilfe einzustufenden Beihilfen gewährt werden und daß die entsprechenden Ausfuhrkreditkonditionen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind.

Artikel 2

Die vorgesehenen Beihilfen für den Auftrag der staatlichen chinesischen Reederei Cosco zum Bau von drei weiteren Containerschiffen durch die Bremer Vulkan-Werft in Bremen und die Mathias-Thesen-Werft in Wismar können nicht als echte Entwicklungshilfe im Sinne von Artikel 4 Absatz 7 der Richtlinie 90/684/EWG eingestuft werden und sind daher mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

Artikel 3

Die deutsche Regierung teilt der Kommission binnen zwei Monaten, vom Tag der Bekanntgabe dieser Entscheidung an gerechnet, die zu ihrer Befolgung getroffenen Maßnahmen mit.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 31. Juli 1992

Für die Kommission

Leon BRITTAN

Vizepräsident