II

(Besluiten waarvan de publikatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 31 juli 1992

betreffende steun van Duitsland voor de order van de Chinese rederij Cosco tot de bouw van vier containervaartuigen

(Slechts de tekst in de Duitse taal is authentiek)

(92/569/EEG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 93, lid 2, eerste alinea,

Gelet op Richtlijn 90/684/EEG van de Raad van 21 december 1990 betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw (1), inzonderheid op artikel 4, lid 7,

Na belanghebbenden overeenkomstig genoemde bepaling van het Verdrag te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

I

Ingevolge een brief van 4 maart 1991 van een werf in de Gemeenschap, waarin de klacht wordt geuit dat concurrentievervalsing zou ontstaan indien de Duitse Regering voor een order van een Chinese rederij tot de bouw van vier containervaartuigen ontwikkelingssteun zou verlenen, heeft de Commissie de Duitse autoriteiten bij schrijven van 2 april 1991 verzocht het desbetreffende steunvoornemen te harer kennis te brengen overeenkomstig artikel 4, lid 7, en artikel 11, lid 2, onder c), van Richtlijn 90/684/EEG. Bij schrijven van 22 april 1991 hebben de Duitse autoriteiten medegedeeld dat op een verzoek van een uit Bremer Vulkan, „Howaldtswerke — Deutsche Werft AG" (HDW) en werven uit de voormalige Duitse Democratische Republiek bestaand scheepsbouwconsortium om financiële steun op bepaalde, voor ontwikkelingssteun geldende voorwaarden voor een scheepsbouworder van rederij Cosco (China Ocean Shipping Company) afwijzend was beschikt.

Ingevolge een andere klacht van dezelfde werf van 12 augustus 1991 heeft de Commissie de Duitse autoriteiten op 28 augustus 1991 wederom verzocht om de voorgenomen, met de Cosco-order verband houdende ontwikkelingssteun te harer kennis te brengen. De Duitse autoriteiten hebben bij schrijven van 19 september 1991 medegedeeld dat de vraag of en in hoeverre in verband met de Cosco-order ontwikkelingssteun kon worden verleend, eerst na de beoordeling van de order door de „Kreditanstalt für Wiederaufbau" kon worden beantwoord.

Niettemin deden de Duitse autoriteiten de Commissie op 20 september 1991, overeenkomstig de op ontwikkelingssteun betrekking hebbende bepalingen van de OESO-Overeenkomst inzake exportkredieten voor de scheepsbouw, mededeling van de wijze en voorwaarden voor een steunkrediet ter zake van de bouw van drie containerschepen van 3 765 TEU (twenty-foot equivalent unit) in opdracht van de rederij Cosco.

Bij schrijven van 2 oktober 1991 legde de Deense Regering ter zake van dit voornemen tot steunverlening ten behoeve van Cosco bij de Commissie een klacht neer.

Bij schrijven van 14 oktober 1991 kende de Commissie de Duitse autoriteiten een laatste termijn van tien werkdagen toe om bedoeld steunvoornemen te harer kennis te brengen. De Duitse autoriteiten beantwoordden dit verzoek in brieven van, respectievelijk, 31 oktober en 4 november 1991.

(1) PB nr. L 380 van 31. 12. 1990, blz. 27.

II

Volgens de gegevens waarover de Commissie beschikt, heeft de rederij Cosco bij Duitse werven een order tot de bouw van drie containerschepen van 3 765 TEU en van één containerschip van 2 700 TEU.

In de kennisgeving verstrekten de Duitse autoriteiten de volgende bijzonderheden : Rederij Cosco te Peking heeft een order voor de bouw van drie containerschepen van elk 3 765 TEU voor een totale prijs van 604,14 miljoen DM geplaatst. De volgende werven waren voor de bouw ervan genoemd : „Bremer Vulkan" (Bremen), „HDW" (Kiel), de „Mathias Thesen"-werf (Wismar) en de „Warnow"-werf (Warnemünde).

In de kennisgeving werden over de kredietverlening de volgende bijzonderheden verstrekt : het betreft een krediet voor 90 % van de contractprijs met een looptijd van elf jaar en een rente van 3,5 % per jaar. Deze voorwaarden komen op een naar OESO-normen berekend subsidiebestanddeel van 25,35 % neer. Op vragen van de Commissie ten aanzien van de koopprijs van de schepen antwoordden de Duitse autoriteiten dat de (hoge) prijs voor containerschepen van 3 765 TEU met de hoge kwaliteits- en snelheidspecificaties (24 knopen) van deze vaartuigen verband houdt. De Duitse autoriteiten waren van oordeel dat het hier om een op de markt gebruikelijke prijs voor deze schepen gaat, indien daarop de aan de bijzondere eisen inzake snelheid en kwaliteit (15 miljoen DM) verbonden kosten, de kosten voor voorfinanciering, de kredietverzekering en het normale plafond voor bedrijfssteun (13 % in 1991) in mindering worden gebracht. Naar het oordeel van de Duitse autoriteiten diende de Commissie bij haar beoordeling van het steunvoornemen rekening te houden met de beproefde en bevredigende procedure van de beoordeling van voornemens tot verlening van ontwikkelingssteun. Tevens stelden de Duitse autoriteiten dat er bij de verwerving van nieuwe orders onzekerheid zou ontstaan, indien de Commissie in haar oordeelsvorming prijsoverwegingen zou betrekken.

Ten aanzien van de beoordeling van deze steun als ontwikkelingssteun werd door de Duitse autoriteiten gesteld dat aldus China zou worden geholpen in zijn sterk toegenomen behoefte aan vervoer te voorzien, waardoor dat land door opvoering van de uitvoer deviezen zou kunnen besparen, respectievelijk verdienen. De containerschepen zouden de ontwikkeling van een geïntegreerd vervoersysteem (deur-tot-deur-vervoer) stimuleren. In het achtste Chinese vijfjarenplan 1991-1995 is een van de belangrijke doelstellingen — naast die van de verwerving, respectievelijk besparing van buitenlandse valuta — het op het stuk van het vervoer overzee handhaven van een zo groot mogelijke onafhankelijkheid van het buitenland. De grotere vervoersbehoefte moet tegen de achtergrond van de economische groei van China en de betrekkelijk weinig ontwikkelde staat van het net van spoorwegen en binnenwateren worden gezien.

III

Het steunkrediet voor rederij Cosco moet worden getoetst aan artikel 4, lid 7, van Richtlijn 90/684/EEG. In dit artikel wordt bepaald dat steun voor scheepsbouw of -verbouwing die in de vorm van ontwikkelingshulp aan een ontwikkelingsland wordt verleend, niet aan het geldende gemeenschappelijke plafond, genoemd in artikel 4, lid 2, van die richtlijn, is onderworpen.

Bij schrijven SG(89) D/311 van 3 januari 1989 heeft de Commissie de Lid-Staten ervan in kennis gesteld deze steun in ieder afzonderlijk geval vooraf bij de Commissie te melden om de specifieke ontwikkelingscomponent in de voorgenomen steun te kunnen nagaan. Deze brief omvat mede een aantal criteria waaraan moet worden voldaan om de Commissie ervan te kunnen overtuigen dat de voorgenomen steun binnen het bij de OESO-Overeenkomst inzake exportkredieten voor schepen gestelde kader valt. Dit omvat de eis dat het steunelement ten minste 25 % van de contractwaarde moet bedragen en het ontvangende land in de lijst van de voor ontwikkelingssteun in aanmerking komende landen moet zijn opgenomen.

China is een van de op deze lijst genoemde landen en de in het raam van de OESO-Overeenkomst inzake exportkredieten voor schepen aangemelde kredietvoorwaarden voor deze Cosco-order liggen iets boven de 25 %-subsidie-equivalent.

Ondanks de toelichting van de Duitse autoriteiten in de brieven van, respectievelijk, 31 oktober en 4 november 1991 met betrekking tot hun overwegingen inzake en de bestaande praktijk met betrekking tot de ontwikkelingshulp voor China, heeft de Commissie nog steeds ernstige twijfel over de ontwikkelingshulpkenmerken van dit steunvoornemen, hetgeen onder andere aan de ontbrekende doorzichtigheid bij de prijsstelling is toe te schrijven.

Gezien het feit dat de Commissie had vernomen dat de huidige marktprijzen voor de betrokken containervaartuigen 20 à 30 % lager uitvielen dan de medegedeelde contractprijs van rond 600 miljoen DM voor de drie containervaartuigen van 3 765 TEU, was het haar niet duidelijk of de steun als ontwikkelingssteun aan China of als bedrijfssteun voor de betrokken Duitse scheepswerven moest worden aangemerkt. De antwoorden van de Duitse autoriteiten in hun brieven van, respectievelijk, 31 oktober en 4 november 1991 bevatten geen informatie op grond waarvan de twijfel omtrent dit prijsverschil kon worden weggenomen.

De heftige reacties uit scheepsbouwkringen versterkten de indruk van een prijsopslag ten gunste van de Duitse werven. De in het raam van de ontwikkelingssteun verleende financiële steun werd bijgevolg veeleer als een bedrijfssubsidie voor de Duitse scheepswerven door overschrijding van het geldende steunplafond, dan als een ontwikkelingshulp ten behoeve van China beschouwd.

De Commissie heeft voorts in haar overwegingen betrokken dat de betrokken schepen voor de wereldomspannende vervoerdiensten van Cosco bestemd zouden zijn en vermoedelijk tussen Europa en het Verre Oosten zouden worden ingezet.

Daarom koesterde de Commissie nog steeds ernstige bezwaren om dit steunvoornemen als ontwikkelingshulp te beschouwen. De betrokkenheid van in de voormalige Duitse Democratische Republiek gelegen werven was een verdere complicerende factor, daar de Commissie op dat tijdstip nog niet officieel van de regelingen inzake bedrijfssteun voor scheepswerven in Mecklenburg-Voorpommeren in kennis was gesteld en daarom voor het verstrekken van steun aan deze werven geen goedkeuring had verleend.

Ten slotte was het de Commissie niet duidelijk hoe het 2 700 TEU-containerschip in de Cosco-order als geheel paste of bij welke werf dit schip zou worden gebouwd. Evenmin was bekend om hoeveel steun, en in het kader van welke regeling, het voor dat deel van het contract zou gaan.

Tegen deze achtergrond besloot de Commissie de procedure van artikel 93, lid 2, van het Verdrag in te leiden, ten einde een onderzoek in te stellen naar de ontwikkelingskenmerken van deze steun voor de bouw van 3 765 TEU-containerschepen en van één 2 700 TEU-containerschip, dat mogelijk een onderdeel van het steunvoornemen kon zijn, voor de Chinese rederij Cosco en naar de verenigbaarheid van dit voornemen met de gemeenschappelijke markt.

IV

Na bekendmaking van de inleiding van de procedure (1) hebben de volgende Lid-Staten en andere belanghebbenden hun opmerkingen kenbaar gemaakt:

— de Regering van het Verenigd Koninkrijk,

— de Deense Regering,

— Redersverenigingen in de Europese Gemeenschap,

— de Vereniging van Deense Scheepsbouwers,

— de Deense Redersvereniging.

In essentie betroffen deze opmerkingen de twee volgende punten:

1. De voor de bouw van de drie containerschepen door „Bremer Vulkan" verlangde prijzen lagen boven de marktprijs die onder normale concurrentievoorwaarden zou hebben gegolden. Daarom werd ernstig getwijfeld om de steunmaatregel als ontwikkelingshulp te kenmerken en werd vermoed dat het hier om steun aan de scheepsbouwindustrie gaat.

2. De steunverlening zou tot concurrentievervalsing op de markt van het vervoer over zee leiden. Voor deze stelling werd gewezen op het feit dat Cosco, de op vier na grootste rederij van containerschepen ter wereld, door een aggressief vrachtprijsbeleid voor de reders in de Gemeenschap een geduchte concurrent vormt en door deze subsidie de gelegenheid zou worden geboden de kwaliteit van haar vloot op te voeren, haar vervoerscapaciteit uit te breiden en het lage-vrachtprijzenbeleid ten nadele van de reders uit de Gemeenschap voort te zetten.

De opmerkingen van de andere Lid-Staten en van andere belanghebbenden werden bij schrijven van 18 maart 1992 aan de Duitse Regering voorgelegd om deze in de gelegenheid te stellen hierop te reageren.

V

De Duitse Regering reageerde op de inleiding van de procedure bij schrijven van, respectievelijk, 4 maart en 1 juli 1992 en bij faxen van, respectievelijk, 10 juli en 13 juli 1992. Bij schrijven van 13 april 1992 reageerde de Duitse Regering op de opmerkingen van de andere Lid-Staten en de overige belanghebbenden. Haar reacties kunnen als volgt worden samengevat:

1. De prijsopbouw is gebaseerd op een marktprijsraming voor een 3 765 TEU-containerschip 142 miljoen DM. Deze marktprijs is ontleend aan de „Study of the Shipbuilding Market 1991" (november 1991) die voor de Commissie door een onafhankelijke adviseur is uitgevoerd.

   De werkelijke prijs voor de voor Cosco bestemde schepen (201,4 miljoen DM per schip) laat zich uit de volgende afwijkingen in de specificaties verklaren:

   — De hogere snelheid (25 in plaats van 21 knopen) vergt een sterkere motor en een grotere scheepslengte. De schepen kunnen bijgevolg meer containers (4 070 TEU) en meer koelcontainers vervoeren. Deze laatste specificatie vergt een bijkomende stroomvoorziening waarvoor een nieuw controlesysteem zal worden gebruikt. De hieruit voortvloeiende extra kosten belopen: 25 miljoen DM

   — Anders dan in de genoemde studie van de adviseur waarbij van contante betaling werd uitgegaan (5 × 20 % gedurende de bouw), is overeengekomen dat 10 % bij ondertekening van het contract en 90 % bij oplevering wordt betaald. Dit brengt extra voorfinancieringskosten mede ten belope van: 7 miljoen DM

(1) PB Nr. C 22 van 29. 1. 1992, blz. 4.

— Tevens moet de werf een kredietverzekeringspremie die bij contante betaling zoals in de studie van de adviseur wegvalt betalen ten belope van: 12 miljoen DM

— Aangezien in de studie van de adviseur de prijs van de containers niet is opgenomen, dient voor de containers en de bijkomende uitrusting aan de basisprijs het volgende bedrag te worden toegevoegd: 15 miljoen DM

Totaal: 59 miljoen DM

Deze extra kosten van 59 miljoen DM leiden tot een eindbedrag van 201 miljoen DM en niet tot de in de studie genoemde prijs van 142 miljoen DM.

2. Volgens de Duitse Regering is daarmee aan de criteria (zie artikel 4, lid 7, van Richtlijn 90/684/EEG en de brief van de Commissie SG(89) D/311 van 3 januari 1989) voldaan om deze steun als ontwikkelingshulp aan te merken, namelijk:

— een steunequivalent van 25,35 %,

— de steun is bedoeld als steun voor de openstelling van de Chinese buitenlandse handel en voor de verbetering van de economische en sociale ontwikkeling in China,

— de opneming van China op de lijst van ontwikkelingslanden.

3. Ten aanzien van de vermoede vervalsing van de mededinging op de markt van het maritiem vervoer wees de Duitse Regering erop dat de verlening van ontwikkelingssteun voor de bouw van koopvaardijschepen in Richtlijn 90/684/EEG niet wordt verboden.

4. De Duitse Regering verklaarde dat het 2 700 TEU-containerschip dat aan de „Rubymonte Maritime Inc." (Panama), een dochteronderneming van Cosco, zal worden geleverd, zonder ontwikkelingssteun en tegen de normale OESO-voorwaarden wordt gefinancierd.

5. De Duitse Regering verklaarde dat van de werven in de voormalige Duitse Democratische Republiek alleen de „Mathias Thesen"-werf (MTW) bij de bouw van de 3 765 TEU-schepen was betrokken. Op 20 juli 1992 is door de Raad een wijziging op Richtlijn 90/684/EEG goedgekeurd, waarin een uitzondering voor scheepswerven in de voormalige Duitse Democratische Republiek wordt toegestaan. MTW zal haar capaciteit niet tot onder de capaciteit van 1 juli 1990 (87 275 gbt) verlagen. Daarom is de Duitse Regering van mening dat met een beslissing inzake de Cosco-order niet behoeft te worden gewacht op overeenstemming over het tijdschema waarop de scheepsbouwcapaciteit in de voormalige Duitse Democratische Republiek met 40 % moet worden verminderd, hetgeen als voorwaarde voor deze uitzondering geldt.

VI

Overeenkomstig artikel 4, lid 7, van Richtlijn 90/684/EEG zijn steunmaatregelen voor scheepsbouw welke in het raam van ontwikkelingshulp worden genomen, niet onderworpen aan het plafond voor bedrijfssteun, en kunnen zij als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd, indien zij in overeenstemming zijn met de OESO-Overeenkomst inzake exportkredieten voor de scheepsbouw. Bij schrijven van 3 januari 1989 (SG(89) D/311) heeft de Commissie de Lid-Staten ervan in kennis gesteld welke uitleg zij aan artikel 4, lid 7, van Richtlijn 90/684/EEG zou geven. De Commissie verklaarde hierbij dat afzonderlijke voorstellen voor ontwikkelingshulp te harer kennis moeten worden gebracht. Zij zal dan de specifieke ontwikkelingscomponent van de voorgenomen steunmaatregel onderzoeken en zich ervan vergewissen of deze binnen de in de OESO-Overeenkomst gestelde grenzen valt. Daartoe onderzoekt de Commissie of de steunmaatregel in overeenstemming is met de in OESO-document C/WP6(84)3 van 18 januari 1984 betreffende de uitlegging van artikel 6 van de Overeenkomst inzake exportkredieten genoemde criteria, luidens welke aan de volgende voorwaarden bij de verlening van ontwikkelingssteun moet zijn voldaan:

1. De steun mag niet worden verleend voor de bouw van schepen die onder goedkope vlag zullen worden geëxploiteerd.

2. Indien de steun niet kan worden aangemerkt als ontwikkelingssteun van staatswege overeenkomstig de OESO-Overeenkomst, moet de donor bevestigen dat de steun een onderdeel vormt van een overeenkomst op het niveau van de betrokken regeringen.

3. De donor moet de nodige garanties geven dat de eigenaar in het steunontvangende land gevestigd is en dat de steunontvangende onderneming niet een niet-operationele dochter van een buitenlandse onderneming is.

4. De ontvanger van de steun moet zich ertoe verbinden het schip niet zonder voorafgaande goedkeuring van de regering te verkopen.

5. De verleende steun moet een subsidie-element bevatten van ten minste 25 % van de orderwaarde, overeenkomstig de OESO-berekeningsmethode (zie OESO-document C/WP6(85)62 van 21 oktober 1985).

6. Het betrokken land moet zijn opgenomen op de lijst van ontwikkelingslanden overeenkomstig artikel 4, lid 7, van de zevende richtlijn.

De Commissie dient bijgevolg na te gaan of de voor de afzonderlijke orders verleende steunmaatregelen die overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Richtlijn 90/684/EEG dienen te worden aangemeld als ontwikkelingshulp kunnen worden aangemerkt en of aan de overige voorwaarden is voldaan. De Cosco-orders geven de Commissie aanleiding tot de volgende opmerkingen :

1. De Duitse autoriteiten verklaren de hogere prijs voor de drie schepen door te wijzen op de afwijkende specificaties (hogere snelheid, enz.) en op de extra financieringskosten welke verband houden met de zachte lening. Ook na deze toelichting blijft de prijs in het topsegment van de thans gebruikelijke marktprijzen voor dit type schepen. De Commissie kan echter op basis van de gegevens waarover zij beschikt, niet aantonen dat de prijsstelling van dien aard is dat hierdoor aan de scheepswerven steun wordt verleend.

2. De Duitse autoriteiten wijzen op de toegenomen vervoersbehoeften van China en op de mogelijkheden die er ontstaan om door in- en uitvoer meer deviezen te verdienen. Tevens is er het streven van China naar een optimale onafhankelijkheid voor het vervoer overzee en het ontoereikend ontwikkelde net van spoorwegen en binnenwateren. Bij het toetsen van deze steun moet de Commissie evenwel nagaan of deze noodzakelijk is en een vorm van werkelijke ontwikkelingssteun en niet een bedrijfssteun aan Duitse scheepswerven is. Het criterium van „noodzaak" is een essentiële voorwaarde voor de verenigbaarheid zoals uit het arrest van 17 september 1980 van het Hof van Justitie (zaak 730/79 (1), Philip Morris) blijkt. Officieel heeft rederij Cosco momenteel een vloot van 630 schepen die of wel eigen bezit of wel langetermijncharters zijn. Deskundigen zijn van oordeel dat Cosco door haar dochterondernemingen en participaties zeggenschap heeft over een nog groter aantal schepen. Het merendeel van deze schepen wordt geëxploiteerd op de „time charter"- en de „spot charter"-markten over de gehele wereld. Ongeveer 80 van deze schepen zijn containerschepen, het onderdeel van de Cosco-vloot dat de laatste jaren het snelst is gegroeid, waardoor deze rederij de vijfde grootste containerexploitant van de wereld is geworden.

   De gemiddelde leeftijd van de Cosco-vloot is momenteel veertien jaar hetgeen een verklaring is voor de inspanningen van de rederij om een vernieuwingsprogramma van de vloot op lange termijn uit te voeren.

   Volgens de gegevens waarover de Commissie beschikt zullen de nieuwe containerschepen worden ingezet in het Stille-Oceaan- en in het Middellandse-Zee- en het Noordwest-Europaverkeer. Momenteel exploiteert de rederij Cosco zes vaartuigen van de 1100/1300 TEU-klasse in het Middellandse-Zeeverkeer en ongeveer evenveel in het Noordwest-Europaverkeer. De rederij streeft er blijkbaar naar om in Europa tot een geïntegreerd netwerk te komen. Cosco heeft zich de laatste twee à drie jaar uit eigen middelen gefinancierd en zij is gehouden de vlootvernieuwing uit de eigen middelen te bekostigen.

   Het bovenstaande leidt tot de conclusie dat de rederij Cosco geen ontwikkelingssteun behoeft om tot de ontwikkeling van China te kunnen bijdragen. De rederij is financieel in staat om zich nieuwe schepen tegen de normale marktvoorwaarden aan te schaffen, en aangezien de rederij in het internationale scheepsverkeer op basis van „time charter"- en „spot charter"-contracten werkzaam is, zijn haar werkzaamheden niet rechtstreeks met de Chinese buitenlandse handel verwikkeld. Gezien deze situatie zou verlenen van niet-gerechtvaardigde steun aan Cosco het risico van ernstige concurrentievervalsing met zich brengen, in een mate die strijdig is met het gemeenschappelijk belang. Cosco is, gezien haar omvang en de onafhankelijkheid van de vrachtconferences een belangrijke deelneemster op de wereldscheepsvrachtmarkt en wordt door concurrenten aangemerkt als een potentieel ernstig destabiliserende factor in het Stille-Oceaan- en in het Europa-Verre Oosten-verkeer.

3. Deze conclusie wordt nog versterkt door het feit dat Cosco bereid en in staat is om het kleinere 2 700 TEU-containerschip zonder ontwikkelingssteun tegen normale marktprijzen aan te schaffen. Uit de door de Duitse Regering verstrekte gegevens blijkt dat voor dit schip, dat aan een dochteronderneming van Cosco (Rubymonte Maritime Inc., Panama) moet worden geleverd en door HDW moet worden gebouwd, geen ontwikkelingssteun wordt genoten. Op grond hiervan kan de Commissie de order voor dit schip goedkeuren en de procedure te dien aanzien beëindigen.

Op grond van het bovenstaande is de Commissie tot de gevolgtrekking gekomen dat de steun voor drie containerschepen van de rederij Cosco niet als werkelijke ontwikkelingssteun in de zin van artikel 4, lid 7, van Richtlijn 90/684/EEG kan worden aangemerkt en dat deze de mededinging op de gemeenschappelijke markt vervalst of dreigt te vervalsen en de voorwaarden waaronder het handelsverkeer tussen de Lid-Staten zowel in de scheepsbouw- als in de scheepsvrachtsector geschiedt, zodanig ongunstig beïnvloedt dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad in de zin van artikel 92, lid 1, van het Verdrag,

(1) Jurisprud. 1980, blz. 2671.

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN :

Artikel 1

De Commissie heeft vastgesteld dat er geen als ontwikkelingshulp aan te merken steun bij de order van de rederij Cosco voor de bouw van een containerschip van 2 700 TEU bij de „Howaldtswerke-Deutsche Werft AG" te Kiel is verleend en dat de desbetreffende voorwaarden voor het verlenen van een exportkrediet verenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt.

Artikel 2

De voorgenomen steun voor de order van de Chinese Staatsrederij Cosco voor de bouw van nog drie containerschepen bij, respectievelijk de „Bremer Vulkan"-werf te Bremen en de „Matthias Thesen"-werf te Wismar kan niet als echte ontwikkelingssteun in de zin van artikel 4, lid 7, van Richtlijn 90/684/EEG worden aangemerkt en is bijgevolg onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt.

Artikel 3

De Duitse Regering dient de Commissie binnen twee maanden na kennisgeving van deze beschikking in kennis te stellen van de maatregelen die zij heeft getroffen om aan deze beschikking te voldoen.

Artikel 4

Deze beschikking is gericht tot de Bondsrepubliek Duitsland.

Gedaan te Brussel, 31 juli 1992.

Voor de Commissie

Leon BRITTAN

Vice-Voorzitter