II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 4. Juli 1990

betreffend die belgischen Staatskredite für zwei Reedereien zum Ankauf eines 34 000 m³-Flüssiggas-Tankers und zweier Gefrierkühlschiffe

(Nur der französische und der niederländische Text sind verbindlich)

(90/627/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 87/167/EWG des Rates vom 26. Januar 1987 über Beihilfen für den Schiffbau [1], insbesondere deren Artikel 3 und Artikel 4 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 4 Absatz 4,

nach einer Aufforderung gemäß Artikel 93 Absatz 2 an alle Interessenten, sich zu äußern, und in Anbetracht dieser Äußerungen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I

Von einem Werftverband hatten die zuständigen Stellen der Kommission erfahren, daß bei der Boelwerft ein 34 000 m³-Flüssiggas-Tanker für die Reederei Fertex und zwei Gefrierschiffe für die Europese Transport Maatschappij Crystal Prince in Auftrag gegeben worden waren.

Aufgrund des Seekreditgesetzes vom 23. August 1948 gab es für 85 % der Auftragssumme einen Kredit mit einer Laufzeit von 18 Jahren, 2 % Zinsen und drei tilgungsfreien Jahren.

Die Kommission ersuchte die belgischen Behörden im ersten Fall mit Schreiben vom 6. Mai 1989 um Bestätigung der Informationen. Diese antworteten mit Schreiben vom 5. Juni 1989. Der Kredit für die Finanzierung des Auftrags muß danach über fünfzehn Jahre zurückgezahlt werden, beginnend drei Jahre nach Auslieferung des Schiffes. Keine Angaben wurden über die Zinshöhe gemacht, aber die Konditionen, so hieß es, ständen in Einklang mit der Richtlinie 87/167/EWG. Außerdem erinnerten die belgischen Behörden die Kommission an ein früheres Schreiben, in dem sie darauf hingewiesen hatten, daß der Seekredit zwei Ziele verfolge: er komme nicht nur dem Schiffbau zugute, sondern stelle auch eine Beteiligung an den hohen Kosten dar, die einem Reeder entstehen, wenn er sein Schiff unter belgischer Flagge fahren läßt. Das von der Kommission berechnete Subventionsäquivalent laut Schreiben vom 27. Februar 1989 zur Einstellung eines Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 wegen der belgischen Schiffahrtsförderung sei nicht zu rekonstruieren.

Die Informationen reichten der Kommission, auch wenn sie nicht vollständig waren, um am 25. Oktober 1989 ein Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 EWG-Vertrag einzuleiten. Mit Schreiben vom 30. November 1989 forderte die Kommission die belgische Regierung auf, sich zu dem Fall zu äußern. Die anderen Mitgliedstaaten sowie die sonstigen Beteiligten wurden durch eine Bekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* [2] unterrichtet.

Im zweiten Fall antwortete die belgische Regierung mit Schreiben vom 17. November 1989 und bestätigte, daß der Kredit für die beiden Schiffe 85 % der Auftragssumme abdecke, über 15 Jahre laufe, mit 2 % zu

[1] ABl. Nr. L 69 vom 12. 3. 1987, S. 55.

[2] ABl. Nr. C 20 vom 27. 1. 1990, S. 6.

verzinsen sei und die Tilgung erst 36 Monate nach Auslieferung beginne.

Die Kommission hat am 10. Januar 1990 ein Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 eingeleitet und die belgische Regierung mit Schreiben vom 3. April 1990 unterrichtet. Die anderen Mitgliedstaaten und die sonstigen Beteiligten wurden durch eine Bekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* (1) unterrichtet.

II

Die belgische Regierung hatte in ihren Schreiben vom 6. Februar 1990 und 15. Mai 1990, in denen sie sich zu der Einleitung der Verfahren äußerte, zunächst damit argumentiert, daß die Verträge gerade zu dem Zeitpunkt unterzeichnet worden seien, als die Zuständigkeit für die belgische Beihilfe auf die flämische Landesregierung übergegangen sei, und daß diese sich bei der Kreditvergabe nur an die gleichen Bestimmungen gehalten habe, wie sie vorher für das ganze Staatsgebiet gegolten hätten.

Sie erinnerte erneut daran, daß die belgische Beihilfe allein aus Krediten für Reedereien in Form von zinsverbilligten Vorschüssen, Bürgschaften und Zinszuschüssen bestehe, daß die Kombination dieser Maßnahmen dazu führe, daß gleichzeitig eine Produktionsbeihilfe und eine Betriebsbeihilfe gewährt werde, und daß diese Auslegung der Kommission bereits bei der Prüfung der Beihilfe im Hinblick auf die Sechste Richtlinie in einem Vermerk mitgeteilt worden sei.

Da die belgische Regierung belgischen Reedern auch für den Kauf von Schiffen in dritten Ländern zinsverbilligte Kredite gewährt, sah sie hierin lediglich eine Betriebsbeihilfe und vertrat die Auffassung, daß damit dieser Teil der Beihilferegelung des Gesetzes vom 23. August 1948, wenn er Bestellungen bei belgischen Werften zugute komme, nicht auf die Beihilfehöchstgrenze des Artikels 4 Absatz 1 der Richtlinie angerechnet werden dürfe. Abschließend argumentierte sie damit, die flämische Landesregierung habe in gutem Glauben gehandelt, als sie einer Argumentation folgte, die ihren Ursprung in einem weit zurückliegenden Mißverständnis zwischen der belgischen Zentralregierung und der Kommission habe.

III

Das belgische Beihilfesystem, das — soweit unter Artikel 3 und 4 der Richtlinie 87/167/EWG fallend — der Kommission mit Schreiben vom 15. Januar 1988 gemeldet worden war, stützt sich auf das Gesetz vom 23. August 1948, das mehrfach und zuletzt am 30. Dezember 1980 geändert worden war und den Fortbestand der Handelsmarine und der Hochseefischerei sichern soll; zu diesem Zweck wurde ein Werft- und Reederfonds geschaffen.

Nach Artikel 1 Buchstabe a) des Gesetzes können aus dem Fonds Vorschüsse gewährt werden, die bis zu 70 % des Neuwerts eines Schiffes decken. Nach Artikel 1 Buchstabe b) bürgt der Staat für weitere, zu Marktkonditionen aufgenommene Kredite und nach Artikel 1 Buchstabe c) gibt es einen Zinszuschuß für die Hälfte der hierfür zu zahlenden Zinsen, maximal jedoch 3 %. Insgesamt dürfen die Vorschüsse und Kredite nach Artikel 1 Buchstabe a) und Absatz 1 Buchstabe c) 85 % des Kaufpreises des Schiffes nicht übersteigen.

Das Gesetz gibt jedoch keinerlei Aufschlüsse darüber, welche Tilgungssätze und Tilgungszeiten für Vorschüsse nach Artikel 1 Buchstabe a) gelten sollen. Während der Vorarbeiten zu der Richtlinie 87/167/EWG hatte die belgische Regierung der Kommission als Tilgungsmodalitäten für Vorschüsse nach Artikel 1 Buchstabe a) des Gesetzes vom 23. August 1948 eine Laufzeit von fünfzehn Jahren bei zwei tilgungsfreien Jahren und einer Verzinsung von 4-5 % genannt. Diese Konditionen wurden noch von der belgischen Regierung mit Schreiben vom 21. März 1988 bestätigt, als alle belgischen Schiffbau-Beihilfen nach Artikel 10 der Richtlinie 87/167/EWG geprüft wurden.

IV

Nach den der Kommission gemeldeten Konditionen für die Vergabe von Vorschüssen, Bürgschaften und Zinszuschüssen und einem Marktzins von 8,25 % bei Vertragsabschluß für den 34 000 m³-Flüssiggas-Tanker und die Gefrierschiffe hätte das Subventionsäquivalent der Vorschüsse des belgischen Staates aufgrund des Gesetzes vom 23. August 1948 — wie den Behörden auch erklärt worden war — 20,5 % betragen müssen.

V

Für die Aufträge gab es Kredite in Höhe von 85 % der Auftragssume zu 2 % mit einer Laufzeit von 15 Jahren. Die Tilgung sollte erst 36 Monate nach Auslieferung des Schiffes beginnen. Der Kredit des belgischen Staates kommt so auf umgerechnet 35 %.

VI

Der Seefonds des belgischen Gesetzes vom 23. August 1948 ging im Zuge der Verfassungsänderungen von 1988 zum 1. Januar 1989 in die Zuständigkeit der flämischen Landesregierung über. Der Übergang der Zuständigkeit stellt jedoch keine Entschuldigung für die belgische Regierung dar, um den guten Glauben der flämischen Landesregierung zu bezeugen, weil die Beihilferegelung ununterbrochen fortbestanden habe, da es in Artikel 5 EWG-Vertrag deutlich heißt, daß die Mitgliedstaaten alle geeigneten Maßnahmen allgemeiner oder besonderer Art zur Erfüllung der Verpflichtungen treffen, die sich aus

(1) ABl. Nr. C 67 vom 17. 3. 1990, S. 11.

diesem Vertrag oder aus Handlungen der Organe der Gemeinschaft ergeben.

Die Tatsache, daß die belgische Regierung der Kommission geschrieben hat, die belgische Beihilfe sei zum Teil Werfthilfe und zum Teil Betriebshilfe für die Seeschifffahrt unter belgischer Flagge, rechtfertigt nicht die gewährten Kreditkonditionen. Die in dem Schreiben vorgetragenen Überlegungen waren bei den Vorarbeiten zur Richtlinie 81/363/EWG (1) ausführlichst mit den Sachverständigen der Mitgliedstaaten diskutiert worden, und so hat sich der Ministerrat mit Unterstützung durch die belgische Regierung schließlich in voller Kenntnis der Sachlage und im Interesse einer vollen Transparenz mit der Annahme der Richtlinie 87/167/EWG dafür entschieden, alle Reeder-Beihilfen, wenn sie mit dem Kauf eines Schiffes in den Ländern der Gemeinschaft zusammenhängen, auf die Beihilfe-Höchstgrenze des Artikels 4 Absatz 1 anzurechnen.

Die belgische Regierung hat somit in diesem Fall den Kredit in voller Kenntnis der Sachlage vergeben, und die Tatsache, daß Reeder auch für Schiffe von Werften dritter Länder eine Beihilfe erhalten, unter welchem Vorwand auch immer, rechtfertigt keinesfalls das Äquivalent dieser Beihilfen in Abzug zu bringen, wenn Beihilfen für Schiffe von belgischen Werften gewährt werden.

VII

Die Beihilfen, die Reeder in Belgien bekommen, sind alle Beihilfen im Sinne von Artikel 3 Absätze 1 und 2 der Richtlinie 87/167/EWG, denn danach unterliegen alle Beihilfen gleich welcher Form, die Reedern oder Dritten zufließen und effektiv für den Bau oder Umbau von Schiffen auf Werften der Gemeinschaft verwendet werden — einschließlich der Krediterleichterungen, Bürgschaften und Steuervorteile — in vollem Umfang den Regeln des Artikels 4 der genannten Richtlinie.

Nach Artikel 4 Absatz 1 sind Produktionsbeihilfen für den Schiffbau nur dann mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, wenn die Summe der für den Auftrag gezahlten Beihilfen, umgerechnet auf Subventionsäquivalent, nicht über der gemeinsamen Höchstgrenze liegt, die nach Artikel 4 Absatz 2 von der Kommission festgelegt wird. Nach Artikel 4 Absatz 4 gilt dieser Grenzwert für alle Beihilfen nach Artikel 3 Absatz 2.

Da die Höchstgrenze für das Jahr 1989 auf 26 % festgesetzt wurde und der Kredit des belgischen Staates ein Subventionsäquivalent von 35 % erreicht, ist klar, daß die belgische Regierung sich nicht an die Regeln der Richtlinie 87/167/EWG und damit an den Vertrag gehalten hat —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Kredite des belgischen Staates an die Reederei Fertex und die Reederei Europese Transport Maatschappij Crystal Prince mit einem Subventionsäquivalent von 35 % für den Bau eines 34 000 m³-Flüssiggas-Tankers und zweier Gefrierschiffe auf der Boelwerft sind mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

Artikel 2

Nach Artikel 93 Absatz 2 des Vertrages muß die belgische Regierung die Kreditkonditionen revidieren, damit das Subventionsäquivalent nur noch maximal 26 % erreicht, das ist die Höchstgrenze, die von der Kommission nach Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 87/167/EWG für das Jahr 1989 festgelegt worden ist.

Artikel 3

Die belgische Regierung unterrichtet die Kommission über die Maßnahmen, die sie getroffen hat, um dieser Entscheidung innerhalb von zwei Monaten nach ihrer Notifizierung nachzukommen.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist an das Königreich Belgien gerichtet.

Brüssel, den 4. Juli 1990

Für die Kommission

Leon BRITTAN

Vizepräsident

(1) ABl. Nr. L 137 vom 23. 5. 1981, S. 39.