II

*(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden)*

# ENTSCHEIDUNGEN UND BESCHLÜSSE

# KOMMISSION

## ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

**vom 21. März 2007**

**über die staatliche Beihilfe C 21/06 (ex N 635/05), durchzuführen von der Slowakischen Republik zugunsten von Slovenské lodenice Komárno**

*(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2007) 1182)*

**(Nur die slowakische Fassung ist verbindlich)**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2007/529/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß dem genannten Artikel [1] und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

### 1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 9. Dezember 2005, das am 14. Dezember 2005 registriert wurde, informierte die Slowakische Republik die Kommission über ihre Absicht, der Werft Slovenské lodenice Komárno eine regionale Investitionsbeihilfe zu gewähren. Die Kommission ersuchte mit Schreiben vom 23. Dezember 2005 und vom 27. Februar 2006 um Auskünfte, die die Slowakische Republik mit Schreiben vom 26. Januar 2006, das am 31. Januar 2006 registrierte wurde, und mit Schreiben vom 23. März 2006, das am 4. April 2006 registriert wurde, erteilte.

(2) Mit Schreiben vom 7. Juni 2006 hat die Kommission der Slowakischen Republik ihre Entscheidung mitgeteilt, wegen der vorerwähnten Beihilfe das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

(3) Die Entscheidung der Kommission, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten, wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* [2] veröffentlicht. Die Kommission forderte alle Beteiligten auf, ihre Stellungnahme zu der Beihilfemaßnahme zu übermitteln.

(4) Mit Schreiben vom 6. Juli 2006, das am 12. Juli 2006 registriert wurde, übermittelte die Slowakische Republik die Stellungnahme des Beihilfeempfängers, Slovenské lodenice Komárno. Da die Slowakische Republik diese Stellungnahme selbst an die Kommission weitergeleitet hat, vertritt die Kommission die Auffassung, dass der Mitgliedstaat die Möglichkeit gehabt hatte, auf die Stellungnahme des Empfängers zu reagieren. Die Slowakische Republik übermittelte keine weitere Stellungnahme. Mit Schreiben vom 30. Oktober 2006 bat die Kommission die Slowakische Republik, die Auslegung der Stellungnahme des Empfängers durch die Kommission zu bestätigen. Bei einem Treffen am 14. Dezember 2006 gab der Empfänger weitere Erläuterungen. Die Slowakische Republik antwortete auf das Ersuchen der Kommission vom 30. Oktober 2006 mit Schreiben vom 10. Januar 2007, das am selben Tag registriert wurde und die Erläuterungen bestätigte, die der Empfänger bei dem genannten Treffen gegeben hatte.

[1] ABl. C 194 vom 18.8.2006, S. 30.

[2] Vgl. Fußnote 1.

## 2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

### 2.1 Das begünstigte Unternehmen

(5) Empfänger der Beihilfe ist die an der Donau gelegene slowakische Werft Slovenské lodenice Komárno (SLK). Die Aktiengesellschaft befindet sich in einem Gebiet, das gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a EG-Vertrag für Beihilfen mit regionaler Zielsetzung in Frage kommt. Das Unternehmen wurde im Jahr 2000 gegründet. Seine Aktionäre sind die Euram Bank AG, Wien (70 %) und der Staat (30 %). Die Euram Bank AG, Wien wurde durch zwei im Jahr 2003 vorgenommene Kapitaleinspritzungen zum Mehrheitsaktionär. SLK ist ein großes Unternehmen mit einem Umsatz von 1,424 Mrd. SKK ([3]) (2004) und 910 Beschäftigten (2005). Nach teilweiser Privatisierung im Jahr 2003 verdreifachte das Unternehmen seine Produktion (in cgt pro Jahr), und im Jahr 2004 erzielte es einen Gewinn von 26 Mio. SKK. Das Unternehmen ist nicht in finanziellen Schwierigkeiten.

(6) SLK stellt kleine hochseegängige Containerschiffe und Massengutfrachter mit einer maximalen Tragfähigkeit von 6 000 dwt her. Gemäß den von der Slowakischen Republik vorgelegten Informationen sind die Marktführer die Damen-Werft in den Niederlanden und die Flensburger Werft in Deutschland, die Schiffe zwischen 4 000 und 20 000 dwt herstellen. Auch die Stocznia Północna-Werft in Polen ist auf den Bau von Containerschiffen vergleichbarer Größe spezialisiert. SLK führt keine Reparaturen oder Umbauten hochseegängiger Schiffe durch. Die gesamte Produktion von SLK geht an die Mitgliedstaaten der Europäischen Union.

### 2.2 Das Investitionsprojekt

(7) SLK plant, zwischen 2006 und 2008 ein Investitionsprojekt zur „Modernisierung der technischen Grundlagen von SLK“ durchzuführen. Ziel des Projekts ist die Modernisierung der Produktion des Unternehmens. Das Investitionsprojekt umfasst neun Teilprojekte (TP 01 bis TP 09), die nachfolgend beschrieben sind; die Beschreibungen tragen der Stellungnahme Rechnung, die der Empfänger nach Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens vorgelegt hat, da sie für die Klärung der Art der Investition wesentlich war.

— TP 01 — Ausweitung der Produktionsbereiche: Bau eines neuen Gleises auf dem Werftgelände, das in der Weise ausgestattet werden soll, dass es zu einer neuen Einrichtung für die Teilemontage wird; die Werft wird einen Kran mit einer Tragkraft von 50 t erwerben. Bisher wurde dieser Teil der Werft nicht für die Produktion, sondern als Lagerbereich verwendet. Die Kosten für diese Investition belaufen sich auf 39 825 658 SKK.

— TP 02 — Erwerb und Installation eines Kammerstrahls für das „automatisierte Stahlvorfertigungssystem“. Mit der Investition soll die Reinigung von Stahlblechen beschleunigt werden. Der neue Kammerstrahl weist gegenüber der derzeitigen Einrichtung mehrere Vorteile auf: höhere Bearbeitungsgeschwindigkeit, wesentlich geringerer Strahlmittel- und Energieverbrauch und Umweltverbesserungen. Die theoretische Kapazität des automatisierten Stahlvorfertigungssystems würde von 12 450 t auf 15 700 t steigen. Die Kosten belaufen sich auf 17 500 000 SKK.

— TP 03 — Installation der Energieverteilung auf den Gleisen 4 und 5: die Gleise 4 und 5 werden zurzeit für Teilebau und -montage verwendet; die Werft wird sechs neue Energieanschlusspunkte (für Azetylen, Sauerstoff und Druckluft) bauen, die diese Einrichtung modernisieren werden. Die Investitionskosten betragen 6 500 000 SKK.

— TP 04 — Installation der Energieverteilung auf dem Kai, wo das letzte Stadium des Produktionsprozesses erfolgt: neue Verteilungskanäle und acht Anschlusspunkte werden am Kai entlang gebaut (für Azetylen, Sauerstoff, Druckluft und Elektrizität). Ziel ist es, das derzeitige langsame und kostenintensive System, bei dem Azetylen, Sauerstoff und Druckluft aus Flaschen entnommen werden, zu ersetzen. Die Kosten belaufen sich auf 3 500 000 SKK.

— TP 05 — Horizontalbohranlage: Erwerb einer Horizontalbohranlage vom Typ W 100. Bisher hat SLK einen älteren Typ dieser Anlage (W 75) gemietet. Der Typ W 100 ist eine fortschrittlichere Anlage, die dank ihrer technischen Eigenschaften eine größere Vielfalt an Werkstücken effizienter (mehr Umdrehungen pro Minute) bearbeiten kann. Die Investitionskosten belaufen sich auf 6 000 000 SKK.

— TP 06 — Materialschneidewerkstatt: Erwerb hydraulischer Tischscheren. Bisher wurde eine andere, weniger effiziente Technologie verwendet. Die Kosten belaufen sich auf 2 000 000 SKK.

— TP 07 — Verbesserung der Qualitätskontrolle: Kontrollmessungen des Schiffsrumpfes während der Produktion; Qualitätskontrolle der Arbeit nach den einzelnen Arbeitsschritten; Erwerb eines tragbaren Röntgengeräts, eines Geräts zur Messung von Farbe und Materialien, eines Ultraschallgeräts zur Messung der Breite der Stahlbleche und einer Sonde. Die Kosten belaufen sich auf 2 000 000 SKK.

— TP 08 — Modernisierung des Beförderungsgeräts: Hubwagen, Gabelstapler, Bleitraktionsbatterie-Ladegerät. Die Kosten belaufen sich auf 2 000 000 SKK.

— TP 09 — Aluminium- und Edelstahl-Schweißerei; Elektroschlosserei, Rohrschweißerei. Für diese beiden Werkstätten werden zurzeit Unteraufträge vergeben. Die Kosten belaufen sich auf 1 000 000 SKK.

([3]) Der von der slowakischen Nationalbank (im November 2005) veröffentlichte Mittelkurs beträgt 1 EUR = 38,4550 SKK.

(8) Die Gesamtkosten belaufen sich auf 80 325 658 SKK, was den förderfähigen Kosten für die Investitionsbeihilfe mit regionaler Zielsetzung entspricht. Die Kosten umfassen die Ausgaben für den Erwerb von Maschinen und Ausrüstung. Der aktuelle Wert der förderfähigen Investitionskosten beträgt 76 100 000 SKK (Diskontsatz 7,55 %). Die Kosten werden in folgender Weise auf die einzelnen Jahre verteilt:

*Tabelle 1*

**Aktueller Wert der förderfähigen Kosten**

| Jahr | Förderfähige Kosten | Aktueller Wert der förderfähigen Kosten |
|---|---|---|
| 2006 | 31 164 000 | 31 164 000 |
| 2007 | 37 295 658 | 34 677 506 |
| 2008 | 11 866 000 | 10 258 494 |
| Gesamt | 80 325 658 | 76 100 000 |

(9) Nach Angaben der Slowakischen Republik sind die Teilprojekte TP 02 — TP 09 eigenständige Projekte, die SLK auch dann durchführend wird, wenn Teilprojekt TP 01 nicht durchgeführt wird.

(10) Durch das Investitionsprojekt wird die technische Kapazität der Werft von 24 000 cgt auf 28 500 cgt im Jahr 2009 erhöht, was einer Zunahme der Produktion um bis zu zwei Schiffe pro Jahr entspricht. Darüber hinaus wird die Durchführung des Projekts eine Verkürzung des Produktionszyklus, Kosteneinsparungen und Qualitätsverbesserungen zur Folge haben. Die Produktivität der Werft wird von derzeit 67 Mannstunden/cgt auf 58 Mannstunden/cgt im Jahr 2009 steigen (unter Berücksichtigung der Arbeit, für die Unteraufträge vergeben werden).

(11) Infolge der Investition werden in der Werft selbst 140 Arbeitsplätze geschaffen werden (davon 112 direkte Arbeitsplätze in der Produktion, 20 Hilfsarbeitsplätze und 8 nichtmanuelle Arbeitsplätze), und 50 indirekte Arbeitsplätze werden in der Region, die eine Arbeitslosenquote von 14 % hat, geschaffen werden. Im Rahmen der Durchführung von Teilprojekt TP 09 wird ein großer Teil der direkt mit der Produktion verbundenen Arbeitsplätze durch Insourcing geschaffen. Der jährliche Betriebsmitteleinsatz wird im Bereich der verfügbaren Mannstunden von 1 590 300 auf 1 653 200 nach der Investition zunehmen.

(12) Der Empfänger erklärte, dass er die Ergebnisse der Investition für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren aufrechterhalten werde. SLK bewarb sich mit Schreiben vom 10. Oktober 2005 um Beihilfe. Die Investition begann im Jahr 2006.

### 2.3 **Die Maßnahme**

(13) Die angemeldete Maßnahme umfasst einen Verzicht der Sozialversicherungsanstalt auf Zwangsgelder, die anfielen, weil SLK seine Sozialversicherungsbeiträge zwischen dem 31. Oktober 2003 und dem 31. März 2004 verspätet entrichtete. Die Forderung, auf die verzichtet werden soll, beläuft sich auf 17 117 957 SKK. Die Sozialversicherungsanstalt wird den Forderungsverzicht nicht wirksam werden lassen, ehe sie die Genehmigung der Kommission erhält. Der aktuelle Wert der Beihilfe beläuft sich auf 17 117 957 SKK, was einer Beihilfeintensität von 22,49 % der förderfähigen Kosten entspricht.

(14) Die verbleibenden Finanzierungsquellen sind die Eigenmittel von SLK (19 025 000 SKK) und ein Darlehen einer Privatbank (39 957 043 SKK).

## 3. **ENTSCHEIDUNG ZUR ERÖFFNUNG DES VERFAHRENS NACH ARTIKEL 88 ABSATZ 2 EG-VERTRAG**

(15) Die Kommission hat das förmliche Prüfverfahren aus den folgenden Gründen eröffnet: Erstens hatte die Kommission Zweifel daran, dass die Teilprojekte TP 01, TP 05 und TP 09 Investitionen in die Modernisierung der bestehenden Werft darstellen, die auf eine Steigerung der Produktivität der bestehenden Anlagen abzielen und damit für Beihilfen mit regionaler Zielsetzung in Frage kommen.

(16) Die Kommission hatte insbesondere Zweifel daran, dass das Teilprojekt TP 01, das offensichtlich auf die Schaffung neuer Produktionskapazitäten abzielt, auch darauf ausgerichtet ist, die Produktivität der bereits in der Werft existierenden Anlagen zu verbessern.

(17) Die Kommission hatte des Weiteren den Verdacht, dass Teilprojekt TP 05 lediglich den Ersatz der gemieteten Ausrüstung durch unternehmenseigene vorsieht, da nicht offensichtlich ist, dass die Investitionen zu Effizienzsteigerungen führen würden. Dieselben Zweifel hatte die Kommission hinsichtlich des Teilprojekts TP 09.

(18) Zweitens hatte die Kommission Zweifel daran, dass die Teilprojekte TP 01, TP 02 and TP 03 für Beihilfen mit regionaler Zielsetzung in Betracht kommen, da sie zu einer Zunahme der technischen Kapazität des Empfängers zu führen scheinen. Die Kommission kam zu dem Schluss, dass sie die Auswirkungen der geförderten Investition auf die Kapazität der Werft eingehender würde untersuchen müssen.

(19) Drittens hatte die Kommission im Zusammenhang mit den Zweifeln hinsichtlich der Förderfähigkeit der einzelnen Teile des Investitionsprojekts durch Beihilfen mit regionaler Zielsetzung auch Zweifel daran, dass die maximal zulässige Beihilfeintensität eingehalten werden würde.

(20) Schließlich zog die Kommission die vorläufige Schlussfolgerung, dass die übrigen Teilprojekte auf der Grundlage der zu diesem Stadium verfügbaren Informationen die in den Rahmenbestimmungen für staatliche Beihilfen an den Schiffbau (nachfolgend Rahmenbestimmungen genannt) ([4]) festgelegten Förderkriterien erfüllen.

4. **STELLUNGNAHME DES BEIHILFEEMPFÄNGERS**

(21) In den Unterlagen, die der Empfänger nach Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens vorgelegt hat, gab der Empfänger weitere Erläuterungen hinsichtlich des begründeten Charakters und der Auswirkungen des Investitionsprojekts.

(22) Er legte dar, dass der wichtigste Grund für das Investitionsprojekt die derzeit ungeeignete Auslegung der Werft sei, die sie von natürlichen Bedingungen, nämlich vom Wasserstand der Donau abhängig mache. Zurzeit erfolge die Montage der Schiffsrumpfteile sowohl in überdachten Produktionshallen als auch im Freien auf den Gleisen 4 und 5. Das Problem bestehe bei der derzeitigen Auslegung darin, dass die Größe der Teile erstens durch die Höhe der Produktionshallen und zweitens durch die Tragkraft des Krans auf den Gleisen 4 und 5 (27 t) beschränkt werde. Die Auswirkungen seien zweierlei Art. Erstens müsse die Montage der größeren Teile teilweise auf dem Wasser erfolgen. Zweitens erreichten die Teile häufig nicht die kritische Größe, die eine Ausstattung möglich mache; dies sei insbesondere bei den Rohrleitungen der Fall. Letztere würden daher nach Fertigstellung des Schiffsrumpfes draußen auf dem Wasser durchgeführt, was ineffizient sei.

(23) Die Tatsache, dass Montage und Ausstattung zumindest teilweise auf dem Wasser durchgeführt werden müssen, mache die Werft stark von den Wasserständen und den natürlichen Bedingungen auf der Donau abhängig. Bei niedrigem Wasserstand müsse die Produktion unterbrochen werden, weil es technisch nicht möglich sei, die Montage in den Hallen (mit beschränkter Höhe und beschränktem Platz) oder in den bestehenden Außenanlagen (beschränkte Krankapazität) fortzusetzen.

(24) Diesem Problem solle durch die Teilprojekte TP 01 and TP 03 abgeholfen werden. Die Investition würde neue Montagekapazitäten schaffen, mit deren Hilfe die Werft größere Teile produzieren könne. Die Außenmontagekapazität werde durch eine neue, mit einem 50 t-Kran ausgestattete Einrichtung auf Gleis 8 vergrößert werden, was der Krankapazität des Ausstattungsliegeplatzes entspreche. So werde das Verfahren rationalisiert. Darüber hinaus werde die bestehende Montagekapazität auf den Gleisen 4 und 5 modernisiert werden.

([4]) ABl. C 317 vom 30.12.2003, S. 11. Die Geltungsdauer der Rahmenbestimmungen wurde mit der Mitteilung der Kommission betreffend die Verlängerung der Geltungsdauer der Rahmenbestimmungen über staatliche Beihilfen an den Schiffbau verlängert (ABl. C 260 vom 28.10.2006, S. 7).

(25) Daher werde ein Teil des Teilebaus aus den Produktionshallen nach draußen verlagert werden. In der Vergangenheit sei es in den Produktionshallen zu Engpässen gekommen, wenn der Wasserstand der Donau so niedrig war, dass keine Arbeit auf dem Wasser möglich war, mit dem Ergebnis, dass die Produktion unterbrochen werden musste. Der frei gewordene Platz werde für die Rationalisierung des Produktionsablaufs innerhalb der Montagehallen verwendet werden, so dass die Werft neben der Montagearbeit auch andere Arbeiten wie Anstriche, die Produktion verschiedener kleinerer Schiffsteile usw. werde durchführen können.

(26) Die Durchführung des Teilprojekts TP 03 werde das Vertriebsnetz verkürzen, was eine Reduzierung der Energieverluste zur Folge haben werde.

(27) In Bezug auf das Teilprojekt TP 02 betonte der Empfänger die Effizienzsteigerung, die sich aus dem Ersatz des bestehenden Kammerstrahls durch einen neuen ergäbe.

(28) Beim Teilprojekt TP 05 verglich der Empfänger die technischen Eigenschaften der alten Bohranlage mit denen der neuen (vgl. Randnummer 7).

(29) Schließlich erklärte der Empfänger hinsichtlich des Teilprojekts TP 09, dass die Untervergabe des Aluminium- und Edelstahlschweißens zu Problemen führe, wenn die technischen Spezifikationen der bearbeiteten Werkstücke während des Produktionsprozesses geändert werden. Derartige Änderungen kämen häufiger vor, so dass der Empfänger häufig völlig vom Arbeitsplan seiner Subunternehmer abhängig gewesen sei. Wenn der Empfänger die erforderliche Ausrüstung selbst besäße, hätte er die erforderliche Flexibilität, um umgehend auf derartige Änderungen zu reagieren, was zu einer erheblichen Verbesserung des Arbeitsablaufs führen würde (20 % Kostensenkung bei der Produktion von Nichtstahl-Werkstücken). Dies sei umso wichtiger, als Materialien aus Aluminium und Edelstahl zunehmend anstelle von Stahl verwendet würden.

(30) Hinsichtlich der Bedenken, dass die Teilprojekte TP 01, TP 02 und TP 03 auf eine Steigerung der technischen Kapazität der Werft abzielten, argumentierte der Empfänger, dass die Zunahme der technischen Kapazität nur eine Folge aus den durch diese Investitionen erzielten Produktivitätssteigerungen sei. Der Empfänger bestätigte, dass die Gesamtkapazität von 24 000 cgt auf 28 500 cgt im Jahr 2009 ansteigen würde, was je nach Schiffsgröße und -typ einer Zunahme um durchschnittlich zwei Schiffe pro Jahr entspreche. Die theoretische Stahlverarbeitungskapazität würde von 12 450 t auf 15 700 t steigen. Die tatsächliche Stahlverarbeitungskapazität würde jedoch bei 12 450 t verbleiben, was auf Engpässe bei den vorhergehenden Produktionsstadien zurückzuführen sei, die nur durch sehr umfangreiche Investitionen beseitigt werden könnten, die die Werft mittelfristig nicht plane.

(31) Hinsichtlich der Bedenken, dass die Teilprojekte TP 01, TP 05 und TP 09 nicht auf eine Steigerung der Produktivität der bestehenden Anlagen abzielen, legte der Empfänger der Kommission Zahlenmaterial vor, um die tatsächliche Produktivitätszunahme nachzuweisen. Der Empfänger quantifizierte die Gesamtproduktivitätszunahme in Bezug auf die folgenden Faktoren: Verkürzung des Produktionszyklus (je nach Schiffstyp) um 20, 12 bzw. 8 Tage; Reduzierung des Arbeitsvolumens um rund 12 000 Mannstunden pro Schiff; Steigerung der Produktivität der Stahlvorfertigungsanlage in Bezug auf den verarbeiteten Stahl (t) pro Produktionsarbeiter um 14 % (von 13,65 auf 15,60) und in Bezug auf die Mannstunden pro Tonne verarbeiteten Stahls um 31 % (von 127 auf 97).

## 5. STELLUNGNAHME DER SLOWAKISCHEN REPUBLIK

(32) Die Slowakische Republik sandte der Kommission die Stellungnahme des Empfängers zu, ohne eine eigene Stellungnahme hinzuzufügen und bestätigte damit die Angaben des Empfängers.

## 6. WÜRDIGUNG

### 6.1 Staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag

(33) In Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag ist festgelegt, dass staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar sind, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. Gemäß der ständigen Rechtsprechung der Europäischen Gerichtshöfe ist das Kriterium der Beeinträchtigung des Handels erfüllt, wenn das begünstigte Unternehmen einer Wirtschaftstätigkeit nachgeht, die Gegenstand eines Handels zwischen Mitgliedstaaten ist.

(34) Im vorliegenden Fall wird der Forderungsverzicht von der Sozialversicherungsanstalt gewährt, die die für die Verwaltung des Sozialversicherungssystems zuständige zentrale Behörde ist. Das bedeutet, dass die finanzielle Maßnahme staatliche Mittel umfasst und dem Staat zuzurechnen ist. Die Sozialversicherungsanstalt hat die Ermessensbefugnis, Zwangsgelder „in begründeten Fällen" ganz oder teilweise zu erlassen. Damit ist das Selektivitätskriterium erfüllt. Durch diese Maßnahme erhält SLK einen finanziellen Vorteil, den es auf dem Markt nicht erhalten hätte, da es das Zwangsgeld normalerweise hätte zahlen müssen. SLK baut hochseegängige Schiffe. Da diese Erzeugnisse gehandelt werden, droht die Maßnahme den Wettbewerb zu verfälschen, und sie beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten. Wenngleich SLK auf einem Nischenmarkt (kleine Schiffe bis 6 000 dwt) tätig ist, steht es mindestens mit einer kleinen polnischen Werft, der dänischen Damen-Werft und der deutschen Flensburger Werft in potenziellem Wettbewerb. Daher stellt die finanzielle Maßnahme eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar und muss entsprechend bewertet werden.

(35) Die staatliche Beihilfe beläuft sich auf insgesamt 17 117 957 SKK.

(36) Wie die Kommission bereits in ihrer Entscheidung zur Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens mitteilte, beschloss sie, nicht zu bewerten, ob die Nichteintreibung der Sozialversicherungsbeiträge für den Zeitraum vom 31. Oktober 2003 bis zum 31. März 2004 eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellte. Dieser Vorgang fand vor dem Beitritt der Slowakei zur Europäischen Union statt und war in der Folge nicht mehr relevant. Daher hat die Kommission nicht die Befugnis, die Vereinbarkeit der Maßnahme mit dem Gemeinsamen Markt zu bewerten. Aus den Unterlagen geht hervor, dass SLK alle zwischen dem 31. Oktober 2003 und dem 31. März 2004 aufgelaufenen Sozialversicherungsbeiträge gezahlt hat, was eine notwendige Bedingung für den Erlass der Zwangsgelder ist.

### 6.2 Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt: Ausnahmeregelung im Sinne des Artikels 87 Absatz 3 EG-Vertrag

(37) Artikel 87 Absatz 2 und 3 EG-Vertrag enthalten Ausnahmen von der allgemeinen Unvereinbarkeit staatlicher Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt, die in Absatz 1 desselben Artikels festgelegt ist.

(38) Die Kommission gab die Rahmenbestimmungen zur Bewertung der Beihilfen an den Schiffbau heraus. Gemäß den Rahmenbestimmungen bezeichnet der Ausdruck „Schiffbau" den Bau in der Gemeinschaft von seegängigen Handelsschiffen mit Eigenantrieb. Die Tätigkeiten von SLK fallen unter diese Definition, und die Beihilfe für SLK ist daher angesichts der Rahmenbestimmungen zu bewerten.

(39) Gemäß Randnummer 26 der Rahmenbestimmungen können Regionalbeihilfen für den Schiffbau, die Schiffsreparatur oder den Schiffsumbau nur dann für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn die Beihilfen für Investitionen zur Sanierung oder Modernisierung bestehender Werften gewährt werden, die nicht mit deren finanzieller Umstrukturierung verknüpft sind, um die Produktivität der bestehenden Anlagen zu erhöhen.

(40) Die Beihilfeintensität darf in Regionen nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a EG-Vertrag 22,5 % bzw. die für Beihilfen mit regionaler Zielsetzung geltende Höchstgrenze nicht überschreiten, wobei der jeweils niedrigere Wert maßgeblich ist. Im vorliegenden Fall gilt die Höchstgrenze von 22,5 %. Darüber hinaus müssen die Beihilfen auf die Unterstützung förderfähiger Ausgaben gemäß der Definition in den geltenden Gemeinschaftsleitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung [5] beschränkt sein.

*Die Modernisierung — Projekte TP 01, TP 05 und TP 09*

(41) Die Zweifel der Kommission daran, dass diese Teilprojekte eine Investition in die Modernisierung der bestehenden Werft darstellen, mit dem Ziel, die Produktivität der bestehenden Anlagen zu steigern, wurden ausgeräumt.

[5] ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13.

(42) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass das Teilprojekt TP 01 ein Modernisierungsprojekt darstellt, da es zur Rationalisierung des Produktionsprozesses beiträgt und grundlegende Probleme mit der derzeitigen Auslegung der Werft angeht. Erstens wird es die Werft in die Lage versetzen, größere Teile an Land zu produzieren und sie damit von ihrer Abhängigkeit von den natürlichen Bedingungen auf der Donau befreien. Zweitens wird die Effizienz des Montageprozesses gesteigert, da die Werft in der Lage sein wird, größere Teile zu bauen. Drittens wird die Teileausstattung in einem früheren Stadium des Produktionsprozesses erfolgen, was — gegenüber der derzeitigen (insbesondere bei den Rohrleitungen bestehenden) Praxis, dass die Ausstattung auf fertig gestellten Schiffsrümpfen durchgeführt wird - Effizienzgewinne mit sich bringen wird. Schließlich wird die Existenz der neuen Anlage eine bessere Nutzung der Produktionshallen ermöglichen, bei denen es derzeit durch den Teilebau bedingt zu Engpässen kommt und die in Zukunft für andere Tätigkeiten, die einem früheren Stadium des Produktionsprozesses zuzurechnen sind, verwendet werden sollen.

(43) Auf der Grundlage dieser Erwägungen zieht die Kommission den Schluss, dass das Teilprojekt TP 01 trotz der Tatsache, dass es sich um eine neue Anlage handelt, eine Modernisierung der Werft insgesamt darstellt (insbesondere des Teile-Montageprozesses) und dass es die Produktivität der bestehenden Anlagen, insbesondere der Produktionshallen verbessert.

(44) Hinsichtlich des Teilprojekts TP 05 kann die modernere und schnellere Bohranlage dank ihrer technischen Eigenschaften für die Bearbeitung einer größeren Bandbreite von Werkstücken eingesetzt werden, was die Flexibilität im Produktions- und Systeminstallationsstadium erhöht. Die Investition stellt eine echte Modernisierung und keinen reinen Ersatz der bisher in der Werft eingesetzten gemieteten maschinellen Einrichtung dar. Das Teilprojekt steigert die Produktivität der bestehenden Anlagen, und — auch wenn die gemieteten Werkzeuge nicht als bestehende Anlagen betrachtet werden — verbessert das Teilprojekt die Produktivität im Produktions- und Systeminstallationsstadium.

(45) Teilprojekt TP 09 trägt zu Produktivitätssteigerungen in der Aluminium- und Edelstahlschweißerei bei, die dadurch erzielt werden, dass deutliche Kosteneinsparungen erzielt werden und die Werft in die Lage versetzt wird, in wirksamer Weise auf die häufigen Änderungen der Kundenspezifikationen einzugehen und damit die derzeitigen Unterbrechungen des Arbeitsablaufs zu verhindern. Die zu Insourcing führende Investition stellt eine echte Modernisierung des Produktionsprozesses dar. Das Projekt steigert die Produktivität der bestehenden Anlagen, und auch wenn die gemietete Anlage nicht als bestehende Anlage betrachtet wird, wird der Produktionsprozess insgesamt durch das Projekt verbessert.

(46) Auf der Grundlage dieser Erwägungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Teilprojekte TP 05 und TP 09 eine Modernisierung der bestehenden Werft darstellen und gegenüber den bestehenden Anlagen Produktionssteigerungen mit sich bringen.

*Die Kapazitätsfrage — Projekte TP 01, TP 02 und TP 03*

(47) Bei ihrer Entscheidung, das förmliche Prüfverfahren einzuleiten, hatte die Kommission Bedenken, dass die Teilprojekte TP 01, TP 02 und TP 03 zu einer Zunahme der Kapazität der Werft führen würden und zweifelte daran, dass eine derartige Zunahme im Einklang mit den Rahmenbestimmungen stünde.

(48) Die Kommission kam zu dem Schluss, dass diese drei Teilprojekte der Anforderung gerecht werden, dass die Investition der Modernisierung der bestehenden Werft zum Zwecke der Steigerung der Produktivität der bestehenden Anlagen dienen muss. Für das Teilprojekt TP 01 wurde dies in Randnummer 42 nachgewiesen. Hinsichtlich des Teilprojekts TP 02 stellt die Kommission fest, dass der neue Kammerstrahl eine qualitative Verbesserung darstellt, da eine höhere Geschwindigkeit erzielt wird, weniger Material und Energie verbraucht werden und die Auswirkungen auf die Umwelt geringer sind. Der Nutzen von Teilprojekt TP 03 ist zweierlei Art. Erstens führt die Verringerung der Länge des Verteilungsnetzes zu einer Senkung der Energiekosten. Zweitens bringt die Verbesserung der Teilemontageanlage auf Gleis 4 und 5 die gleichen Produktivitätssteigerungen wie das Teilprojekt TP 01 (Fähigkeit, größere Teile zu bauen, Freiwerden von Platz in den Produktionshallen, keine Abhängigkeit von den Witterungsbedingungen).

(49) Hinsichtlich der Kapazitätsfrage wird die Kommission zunächst die Auswirkungen dieser Teilprojekte auf die technische Kapazität der Werft untersuchen (Randnummern 50 und 51) und dann feststellen, ob eine mögliche Zunahme der Kapazität als gerechtfertigt betrachtet werden kann (Randnummern 52 und 53).

(50) Auf der Grundlage der vom Empfänger vorgelegten Informationen stellt die Kommission fest, dass das Teilprojekt TP 02 zwar zu einer Zunahme der Kapazität einer bestehenden Anlage (des automatisierten Stahlvorfertigungssystems) führt, dass diese Zunahme aber rein theoretischer Art ist. Die neue Kapazität von 15 700 t verarbeiteten Stahls ist die neue Höchstkapazität der fraglichen Anlage. Infolge anderer Engpässe in früheren Stadien der Produktion wird die Menge des derzeit verarbeiteten Stahls jedoch unverändert bei 12 450 t bleiben. Der Empfänger bestätigte, dass erhebliche Investitionen erforderlich wären, um den Engpass bei der Stahlvorfertigung zu beseitigen und dass es derzeit keine Pläne für derartige Investitionen gebe. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Teilprojekt TP 02 nicht zu einer Zunahme der Kapazität der Werft insgesamt führen wird, und dass die Möglichkeit einer Steigerung auf 15 700 t rein theoretischer Art ist.

(51) Hinsichtlich der Teilprojekte TP 01 und TP 03 wurde bestätigt, dass sie zusammen zu einer Kapazitätssteigerung der Werft von 24 000 cgt auf 28 500 cgt führen würden, was je nach Größe und Art der produzierten Schiffe einer Zunahme um bis zu zwei Schiffe pro Jahr entsprechen würde. Die Kommission stellt fest, dass in Anbetracht der Tatsache, dass die Stahlverarbeitungskapazität nicht zunimmt (vgl. Randnummer 50), die größere technische Kapazität der Werft nur auf Produktivitätssteigerungen bei den Prozessen, die auf die Vorfertigung von Stahl folgen, zurückzuführen sein könnten. Die Teilprojekte TP 01 und TP 03 führen zu einer gesteigerten Produktivität beim Teilemontageprozess, wobei im Hinblick auf die Konstruktionszeit erhebliche Gewinne verzeichnet werden (der Produktionszyklus wird um durchschnittlich 30 % verkürzt, da die Montage eines Schiffs durchschnittlich rund 36 Tage dauert, und die durchschnittliche Verringerung 13 Tage pro Schiff beträgt; vgl. Randnummer 31). Die Kapazitätszunahme ergibt sich aus der Tatsache, dass größere Teile montiert werden können, was die Zeit für die Montage der Schiffsrümpfe senken wird. Infolge dessen nimmt das Fertigstellungsniveau in cgt pro Kalenderjahr zu.

(52) Die Kommission muss nun feststellen, ob diese Kapazitätszunahme in einem angemessenen Verhältnis zur Produktivitätssteigerung steht. Hierzu stellt die Kommission fest, dass das Investitionsprojekt mit erheblichen Produktionssteigerungen verbunden ist. Der Produktionszyklus wird um durchschnittlich 30 % verkürzt. Alle Produktivitätsindikatoren zeigen eine Verbesserung: So sind eine Steigerung der Gesamtproduktivität der Werft in Bezug auf die Mannstunden pro cgt um 15 % (von 67 auf 58) sowie eine Zunahme der Produktivität der Stahlvorfertigungsanlage hinsichtlich des verarbeiteten Stahls (t) pro Produktionsarbeiter um 14 % (von 13,65 auf 15,60) und hinsichtlich der Mannstunden pro Tonne verarbeiteten Stahls um 31 % (von 127 auf 97) festzustellen. Die Kommission stellt auch fest, dass der jährliche Einsatz an verfügbaren Mannstunden um nur 3,9 % (von 1 590 300 auf 1 653 200) steigen wird, während 140 neue direkte Arbeitsplätze in der Werft geschaffen werden, was einer Zunahme um 15 % entspricht. Das bedeutet, dass die neuen direkten Arbeitsplätze in großem Maße auf das Insourcing der Schweißtätigkeit zurückzuführen sind (TP 09). Die gesteigerte Kapazität ist daher nicht auf die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze, sondern auf die Modernisierung der Einrichtungen und die Rationalisierung des Produktionsablaufs zurückzuführen.

(53) In Anbetracht der Tatsache, dass die Investitionen die Anforderung erfüllen, dass eine bestehende Werft modernisiert wird, um die Produktivität der bestehenden Anlagen zu steigern, dass die Zunahme der Kapazität nur die Folge der Modernisierung der Werft und der damit einhergehenden Anpassungen des Produktionsprozesses ist und dass diese Produktivitätssteigerung wesentlich ist, steht die Zunahme der Kapazität nicht in einem Missverhältnis zur Zunahme der Produktivität.

(54) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Teilprojekte TP 01, TP 02 und TP 03 für regionale Beihilfen in Betracht kommen.

*Die übrigen Teilprojekte*

(55) Die Kommission bestätigt ihre vorläufige Schlussfolgerung aus ihrer Entscheidung, das förmliche Prüfverfahren zu eröffnen, der zufolge die übrigen Teilprojekte (TP 04, TP 06, TP 07 und TP 08) für regionale Beihilfen in Betracht kommen.

*Die sonstigen Bedingungen für die Förderfähigkeit*

(56) Ferner stellt die Kommission fest, dass alle angemeldeten Teilprojekte die in den Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung festgelegten Förderkriterien erfüllen (Investition in immaterielle Anlagewerte, d. h. Anlagen und Maschinen, die zu Marktbedingungen erworben worden sein müssen und keinen reinen Ersatz abgeschriebener Anlagewerte darstellen dürfen). Die Investition ist nicht mit einer finanziellen Umstrukturierung verbunden.

*Beihilfeintensität*

(57) Da ihre Zweifel hinsichtlich der Förderfähigkeit eines Teils des Investitionsprojekts durch regionale Beihilfen ausgeräumt sind, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die maximale Beihilfeintensität von 22,5 % der förderfähigen Kosten gemäß den Rahmenbestimmungen eingehalten wird.

*Die sonstigen Bedingungen für die Vereinbarkeit der regionalen Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt*

(58) Da im vorliegenden Fall eine staatliche Beihilfe auf Adhoc-Basis für ein einmaliges Projekt gewährt wird, bewertete die Kommission im Einklang mit den Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung auch seine Auswirkungen auf die regionale Entwicklung. Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass das Projekt zur regionalen Entwicklung beiträgt, indem es eine wesentliche Modernisierung der Werft herbeiführt und damit ihre Wettbewerbsposition auf dem Markt verbessert und indem es in einer Region mit einer Arbeitslosenquote von 14 % Arbeitsplätze erhält. Die Investition wird mindestens 5 Jahre lang aufrechterhalten.

(59) SLK bewarb sich um staatliche Beihilfe, ehe die Arbeit an dem Projekt begann und leistet einen Beitrag von über 25 % zur Finanzierung des Projekts, so wie es den Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung entspricht.

## 7. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(60) Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass die geplante regionale Beihilfe an SLK, die sich auf 22,5 % von 76 000 000 SKK, d.h. auf 17 117 957 SKK beläuft, im Einklang mit den in den Rahmenbestimmungen festgelegten Bedingungen für regionale Beihilfen steht. Die geplante Beihilfe kann daher als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar betrachtet werden —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die staatliche Beihilfe, die die Slowakische Republik in Form eines Forderungsverzichts in Höhe von 17 117 957 SKK zugunsten von Slovenské lodenice Komárno durchzuführen plant, ist mit dem Gemeinsamen Markt im Sinne des Artikels 87 Absatz 3 EG-Vertrag vereinbar.

Die Durchführung der Beihilfe in Höhe von 17 117 957 SKK wird daher genehmigt.

*Artikel 2*

Diese Entscheidung ist an die Slowakische Republik gerichtet.

Brüssel, den 21. März 2007

*Für die Kommission*

Neelie KROES

*Mitglied der Kommission*