

II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 13. Dezember 2000

über die von den Niederlanden geplante staatliche Beihilfe in Form von Entwicklungshilfe für zwei normale Frachter und zwei Spezialfrachtschiffe für Papierhalbstoffe und Papier, die von Bodewes/Pattje für den Einsatz in Indonesien gebaut werden sollen

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2000) 4185)

(Nur der niederländische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2003/730/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1540/98 des Rates vom 18. Juli 1998 zur Neuordnung der Beihilfen für den Schiffbau ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 3 Absatz 5,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß den vorgenannten Artikeln ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. DAS VERFAHREN

- (1) Mit zwei Schreiben vom 14. April 1999 meldete die niederländische Regierung bei der Kommission ihre Absicht an, Indonesien für den Kauf von zwei normalen Frachtern und zwei Spezialfrachtschiffen für Papierhalbstoffe und Papier Entwicklungshilfe zu gewähren. Die Kommission bat mit Schreiben vom 7. Mai 1999 und vom 11. Oktober 1999 um zusätzliche Auskünfte, die mit Schreiben vom 15. September 1999 und vom 3. Dezember 1999 erteilt wurden.
- (2) Die Kommission setzte die niederländische Regierung mit Schreiben SG (2000)D/101519 vom 16. Februar 2000 von ihrem Beschluss in Kenntnis, das Verfahren gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

- (3) Die Entscheidung der Kommission über die Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht ⁽³⁾. Die Kommission hat alle Beteiligten aufgefordert, sich zu dem Beihilfevorhaben zu äußern.

- (4) Sie hat keine Stellungnahme von Beteiligten erhalten.

II. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

- (5) Die Beihilfe wird im Rahmen einer allgemeinen Regelung über Exportkredite für niederländische Ausfuhren nach Indonesien gewährt und betrifft zinsgünstige Darlehen oder Zuschüsse für aus wirtschaftlicher Sicht unrentable Vorhaben.
- (6) Die beiden normalen Frachter (mit jeweils 8 600 BRZ) sind für Bagasuna Samudera Gemilang bestimmt, ein kleines unabhängiges Charter- und Transportunternehmen mit Sitz in Jakarta. Die Spezialfrachter für Papierhalbstoffe und Papier (mit jeweils 9 000 BRZ) sind für PT Riau Lintas Samudera bestimmt, ein kleines, privat betriebenes Schifffahrtsunternehmen in Sumatra. In beiden Fällen werden die Schiffe von Pattje Shipyards BV nach einer privaten, beschränkten internationalen Ausschreibung der Käufer gebaut. Das gesamte Vertragsvolumen beträgt jeweils 60 Mio. NLG. Die Entwicklungshilfe erfolgt in Form eines Zuschusses von jeweils 15 Mio. NLG, was einer Beihilfeintensität von 25 % entspricht. Den Angaben der niederländischen Regierung zufolge wären die indonesischen Firmen ohne die Finanzierung nicht in der Lage, die Frachter zu kaufen. Das Vorhaben trägt zur Verbesserung der Qualität, des Umfangs und der Kapazitäten der indonesischen Flotte und damit zur wirtschaftlichen Entwicklung des Landes bei.

⁽¹⁾ ABl. L 202 vom 18.7.1998, S. 1.

⁽²⁾ ABl. C 101 vom 8.4.2000, S. 11.

⁽³⁾ Siehe Fußnote 2.

- (7) Die Kommission beschloss, das Verfahren gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten, weil sie Zweifel hatte, dass die Bedingungen des Artikels 3 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 eingehalten wurden. Danach muss nämlich bei durch Entwicklungshilfe geförderten Aufträgen verschiedenen Werften Gelegenheit zur Abgabe eines Angebots gegeben werden.

III. BEMERKUNGEN DER NIEDERLÄNDISCHEN REGIERUNG

- (8) Die Niederlande äußerten sich mit Schreiben vom 7. April, 3. Juli und 3. Oktober 2000. In dem letzten Schreiben wurden Angaben bestätigt, die im Rahmen bilateraler Sitzungen mit den Kommissionsdienststellen am 25. Juli, 4. September und 15. September gemacht worden waren.
- (9) Die niederländischen Behörden erklärten wiederholt, dass das betreffende niederländische Beihilfeinstrument veröffentlicht wurde und den niederländischen Schiffswerften bekannt ist. Die Regelung wurde im niederländischen Gesetzblatt offiziell mitgeteilt, in sowohl im Inland als auch im Ausland versandten Prospekten auf Niederländisch und auf Englisch veröffentlicht und auf den Seiten des Ministeriums im Internet zugänglich gemacht. Ferner führt das Wirtschaftsministerium regelmäßige Informationsveranstaltungen über die Märkte in den Entwicklungsländern durch.
- (10) Außerdem betonten die niederländischen Behörden wiederholt, dass im Rahmen ihrer Entwicklungshilfeleistungen alle niederländischen Unternehmen Unterstützung erhalten können, für die Ausschreibung und den Abschluss der Verträge jedoch der Kunde im Entwicklungsland zuständig ist. Sie hoben hervor, dass die Werften Vorhaben im Allgemeinen selbst formulieren und dann Entwicklungshilfe beantragen und es nicht Aufgabe der Behörden ist, sich in die Verhandlungsprozesse der Wirtschaft einzuschalten.

Dennoch griffen die niederländischen Behörden die Bedenken der Kommission auf und nahmen einige Änderungen an ihren internen Verfahren vor, um bei konkreten Vorhaben im Schiffbausektor mehr Transparenz herzustellen und gleichzeitig weiterhin eine nichtinterventionistische Rolle bei der Formulierung der Vorhaben und den Entscheidungsprozessen der Kunden zu spielen.

- (11) Demnach werden sie künftig aktiv auf verschiedene Werften zugehen und sie auf die Möglichkeit einer Entwicklungshilfe für bestimmte Schiffbauprojekte aufmerksam machen. Im Rahmen des neuen Verfahrens (dessen rückwirkende Anwendung in den vorliegenden Fällen keinen Sinn macht) soll von den Schiffswerften verlangt werden, dass sie die niederländischen Behörden mindestens einen Monat vor Einreichung eines formalen Antrags über ihr Vorhaben unterrichten. Binnen 48 Stunden nach Erhalt dieser „Vorabanmeldung“ werden die Behörden allen Werften in den Niederlanden, die in der Lage sind, das/die betreffende(n) Schiff(e) zu bauen, per Telefax eine Zusammenfassung der Angaben über das Vorhaben (Schiffstyp, vorläufiges Vertragsvolumen sowie Name und Anschrift des Kunden im Entwicklungs-

land) übermitteln. Nach Eingang des offiziellen Beihilfeantrags leitet das niederländische Außenministerium eine Empfangsbestätigung an den Kunden im Entwicklungsland weiter. Aus diesem Schreiben ist ausdrücklich ersichtlich, dass alle niederländischen Werften die Beihilfe erhalten können. Ferner liegt dem Schreiben eine englischsprachige Ausgabe des Prospekts bei, in dem die niederländischen Beihilferegeln erläutert werden. Schließlich haben die niederländischen Behörden zugesagt, dass erst nach Ablauf von zwei Monaten nach Eingang des offiziellen Beihilfeantrags über den Antrag entschieden wird.

- (12) Was die beiden Vorhaben betrifft, so erklärten die niederländischen Behörden, die Beihilfe könne nicht als versteckte Betriebsbeihilfe für Pattje angesehen werden. Die Werft gehört zur Schiffbaugruppe Bodewes, die einen Gewinn von durchschnittlich 2,5 bis 5 % ihres Umsatzes abwirft und deren Kapazitäten durch bis 2001 gefüllte Auftragsbücher ausgelastet sind. Durch einen Vergleich mit dem Preis ähnlicher Schiffe, die in den Niederlanden für Kunden aus dem EWR gebaut wurden und eine normale auftragsbezogene Produktionsbeihilfe erhalten haben, ist geprüft worden, ob der Vertragspreis den Marktpreisen entspricht.
- (13) Ferner lag den niederländischen Behörden zufolge keine Wettbewerbsverfälschung vor. Als Beweis gaben sie an, dass keine Reaktion auf die Anmeldung der Beihilfe bei der OECD bzw. auf die Einleitung des Prüfverfahrens nach Artikel 88 Absatz 2 durch die Kommission erfolgt ist. Darüber hinaus legten die Niederlande Beweisunterlagen vor, aus denen hervorging, dass sich sowohl niederländische als auch internationale Wettbewerber um die Projekte beworben hatten. In diesem Zusammenhang hoben sie hervor, dass Bodewes/Pattje Mitglied von Conoship — der gemeinsamen Verkaufs- und Marktorganisation mehrerer niederländischer Werften — ist und dadurch alle Mitglieder von der Möglichkeit einer Beihilfe für diese Vorhaben Kenntnis hatten.

Würdigung der Beihilfe

- (14) Da es sich bei der Beihilfe für die betreffenden Frachter um eine Schiffbaubeihilfe in Form einer Entwicklungshilfe handelt, muss die Kommission das Vorhaben gemäß Artikel 3 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 zur Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau prüfen.
- (15) Gemäß Artikel 3 Absatz 5 der Verordnung können als Entwicklungshilfe an ein Entwicklungsland gewährte Beihilfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie den Bedingungen entsprechen, die zu diesem Zweck von der Arbeitsgruppe 6 der OECD in ihrer Vereinbarung über die Auslegung der Artikel 6 bis 8 der OECD-Vereinbarungen über Exportkredite für Schiffe oder in jedem späteren Zusatz oder jeder späteren Berichtigung zu dieser Vereinbarung (nachstehend „OECD-Kriterien“ genannt) festgelegt worden sind. Insbesondere muss die Kommission den Entwicklungsanteil des Vorhabens untersuchen und sich vergewissern, dass es mit den OECD-Kriterien im Einklang steht.

- (16) Wie die Kommission bei der Einleitung des Verfahrens angegeben hat, entsprechen die Vorhaben den OECD-Kriterien und weisen einen echten Entwicklungsanteil auf. Die Kommission stellte insbesondere fest:
- Da die Frachter unter indonesischer Flagge eingesetzt werden, ist die Voraussetzung erfüllt, dass die Flagge keine Billigflagge sein darf.
 - Indonesien erscheint auf der Liste der Länder, die für Entwicklungshilfe infrage kommen.
 - Die Eigner der Frachter sind in Indonesien registriert und keine passiven Tochtergesellschaften eines ausländischen Unternehmens.
 - Die Frachter werden nur in indonesischen Gewässern eingesetzt und dürfen nicht ohne vorherige Zustimmung der niederländischen Regierung verkauft werden.
 - Die Beihilfeintensität beträgt mindestens 25 %.
- (17) Gemäß Artikel 3 Absatz 5 muss die Kommission jedoch auch feststellen, ob sich verschiedene Werften um den durch Entwicklungshilfe geförderten Auftrag bewerben können. Die Kommission hatte Zweifel, dass diese Voraussetzung erfüllt war, und beschloss daher, das Verfahren gemäß Artikel 88 Absatz 2 einzuleiten.
- (18) Diese Zweifel wurden jedoch zerstreut.
- (19) Aus den von den niederländischen Behörden im Rahmen des Verfahrens übermittelten Angaben geht hervor, dass andere Werften von den einzelnen Vorhaben nicht unterrichtet wurden, weil es nach den allgemeinen niederländischen Entwicklungshilfavorschriften keiner derartigen Unterrichtung bedarf. Aufgrund der der Kommission übermittelten Angaben ist allerdings offensichtlich, dass mehrere andere niederländische Werften durch ihre Mitgliedschaft bei Conoship von der Möglichkeit einer Beihilfe für diese Vorhaben wussten. Die gemeinsame Verkaufs- und Marktorganisation Conoship, der 10 Werften in Nordholland angehören, informiert alle ihre Mitglieder über mögliche Vorhaben und unter-

stützt die Werften bei der Formulierung ihrer Beihilfeanträge. Conoship hat schriftlich bestätigt, dass alle Mitglieder von dem betreffenden Vorhaben unterrichtet waren. Daraus lässt sich folgern, dass sich in der Tat verschiedene Werften um den durch Entwicklungshilfe geförderten Auftrag bewerben konnten.

Schlussfolgerung

- (20) Aus diesen Ausführungen kann gefolgert werden, dass das Beihilfevorhaben alle Voraussetzungen nach Artikel 3 Absatz 5 der Verordnung Nr. 1540/98 erfüllt und somit mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die staatliche Beihilfe, die die Niederlande im Zusammenhang mit dem Verkauf von zwei normalen Frachtern und zwei Spezialfrachtschiffen für Papierhalbstoffe und Papier durch Bodewes/Pattje BV an Indonesien in Form von Zuschüssen mit einer Beihilfeintensität von 25 % als Entwicklungshilfe an ein Entwicklungsland gewähren wollen, ist mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Die Gewährung dieser Beihilfe wird daher genehmigt.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an das Königreich der Niederlande gerichtet.

Brüssel, den 13. Dezember 2000

Für die Kommission

Mario MONTI

Mitglied der Kommission