

**BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE****van 20 december 2006****betreffende de steunmaatregel C 5/2006 (ex N 230/2005) die Duitsland voornemens is toe te kennen ten gunste van Rolandwerft***(Kennisgeving geschied onder nummer C(2006) 5854)***(Slechts de Duitse taal is authentiek)****(Voor de EER relevante tekst)**

(2007/255/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 88, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name op artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

**I. PROCEDURE**

(1) Bij schrijven van 19 oktober 2005, op dezelfde dag geregistreerd, heeft Duitsland de Commissie overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag en de kaderregeling inzake staatssteun aan de scheepsbouw<sup>(1)</sup> (hierna „de scheepsbouwkaderregeling” genoemd), in kennis gesteld van een voornemen om regionale steun te verlenen ten gunste van de onderneming Detlef Hegemann Rolandwerft GmbH & Co. KG (hierna „Rolandwerft” genoemd). De Commissie verzocht om aanvullende inlichtingen bij schrijven van 16 november 2005, waarop Duitsland heeft geantwoord bij schrijven van 23 december 2005, op dezelfde dag geregistreerd. Bij schrijven van 18 januari 2006, dezelfde dag geregistreerd, heeft Duitsland de aangemelde steun gewijzigd.

(2) Bij schrijven van 22 februari 2006 heeft de Commissie Duitsland in kennis gesteld van haar besluit de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden ten aanzien van deze steun. Het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure is in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* bekendgemaakt. De Commissie heeft Duitsland en de andere belanghebbenden uitgenodigd hun opmerkingen over de betrokken steun te maken. De Commissie heeft bij brief van 28 juni 2006, geregistreerd op dezelfde dag, opmerkingen ontvangen van het „Verband für Schiffbau und Meerestechnik” (de Duitse Vereniging voor scheepsbouw en zeevaarttechnologie), en bij schrijven van 30 juni 2006, geregistreerd op 7 juli 2006, van de begunstigde.

(3) De Commissie heeft de opmerkingen bij brief van 17 juli 2006 aan Duitsland doorgezonden. Duitsland antwoordde bij brief van 11 augustus 2006, geregistreerd op dezelfde dag.

(4) Duitsland heeft zijn reacties op de inleiding van de formele onderzoekprocedure meegedeeld per brief van 6 april 2006, geregistreerd op dezelfde dag. Er werden bijlagen verstrekt bij brief van 11 april 2006, geregistreerd op 12 april 2006. De Commissie verzocht om aanvullende inlichtingen op 17 augustus 2006, die Duitsland verstrekte bij brief van 14 september 2006, geregistreerd op 15 september 2006. Duitsland verstrekte aanvullende informatie bij brief van 20 november 2006, geregistreerd op dezelfde dag. Op 22 november 2006 vond een bijeenkomst plaats met vertegenwoordigers van de Duitse autoriteiten en van de scheepswerf. Na deze bijeenkomst verstrekte Duitsland aanvullende informatie bij brief van 24 november 2006, geregistreerd op dezelfde dag.

**II. BESCHRIJVING****1. De begunstigde**

(5) De begunstigde van de steun, Rolandwerft, is een scheepswerf die gevestigd is in het Duitse Berne, in de regio Wesermarsch, Nedersaksen, in een steungebied ex artikel 87, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag. De werf ligt aan de oevers van de rivier Weser, die uitmondt in de Noordzee, en behoort tot de groep Detlef Hegemann. Rolandwerft is een grote onderneming die overeenkomstig de aanbeveling van de Commissie betreffende de definitie van kleine, middelgrote en micro-ondernemingen<sup>(2)</sup> niet als een kleine of middelgrote onderneming kan worden beschouwd.

(6) Rolandwerft produceert zeeschepen. De kernactiviteiten zijn toegespitst op de bouw van feeder-schepen, de kleinste categorie van containerschepen. Daarnaast bouwt de werf gespecialiseerde schepen zoals RoRo/LoLo-schepen en schepen voor het autovervoer. In 1999 reageerde Rolandwerft op een verandering van de marktvrage en begon zij grotere schepen te produceren met een lengte tot [...] (\*) m, een gewicht tot [...] t en een laadcapaciteit tot 850 TEU. Om deze grotere schepen te kunnen produceren diende

<sup>(1)</sup> PB. C 317 van 30.12.2003, blz. 11.

<sup>(2)</sup> PB. L 124 van 20.5.2003, blz. 36.

(\*) Bedrijfsgeheim.

Rolandwerft een investeringsprogramma uit te voeren voor de aanpassing van de werf, waaronder een verbreding van de schepenlift. Een verlenging van de uitrustingskade was ook gepland, maar diende wegens financiële redenen te worden uitgesteld. Rolandwerft is ook actief op het gebied van de scheepsreparatie. De reparatiewerkzaamheden worden zowel aan land als op het water uitgevoerd.

- (7) De schepen worden eerst in loods 3, in secties, en dan op de buitenbouwplaats in grotere modules vervaardigd. De vooraf gereedgemaakte scheepsonderdelen worden over de buitenbouwplaats verschoven en naar bouwloods 1 gebracht, waar zij geassembleerd worden tot schepen. De schepen worden naar de schepenlift gebracht en daar in het water gelaten. De verdere uitrusting gebeurt aan een kade, die geschikt is voor schepen tot een lengte van 140 m. Het heffen van de uitrustingsonderdelen gebeurt door middel van een kadekraan van 50 t en een bouwkraan van 8 t, die zich beide op een kraanspoor bewegen.
- (8) Sinds het begin van de jaren negentig heeft Rolandwerft twee schepen tegelijkertijd uitgerust (behalve in periodes van geringe vraag). Aan de oorspronkelijke kade konden deze beide (toen nog kortere) schepen vastgelegd worden. Toen Rolandwerft in 1999 met de bouw van grotere schepen begon, werd de kade te kort. Wegens financiële redenen heeft Rolandwerft de kade niet meteen verlengd, maar maakte zij, als overgangsoptlossing, het tweede schip parallel vast aan het aan de kade aangemeerde schip (hierna „parallele aanlegplaats” genoemd). Voor elk schip dat aan de parallele aanlegplaats werd uitgerust, diende Rolandwerft telkens ongeveer [...] keer, voor de duur van [...], een extra autokraan en [...] voor telkens [...] een kleinere drijvende kraan te huren.
- (9) De uitrusting of reparatie van een schip aan de parallele aanlegplaats was echter gecompliceerd, duur en niet rendabel. Bovendien bestond er een groter risico op ongevallen.

## 2. De investeringsprojecten

- (10) Het doel van de steun is investeringen te bevorderen in vijf verschillende onderdelen van de werf, namelijk in de bouwloodsen 1 en 3, kade 1, automatische lasmachines en de bouw van een extra kade. De meeste investeringen werden reeds uitgevoerd. De steun werd vóór het begin van de investeringen aangevraagd.
- (11) Volgens de door Duitsland verstrekte informatie zullen dankzij de investeringen 35 arbeidsplaatsen bij Rolandwerft gecreëerd worden. Een deel van de werkzaamheden werd voordien in onderaanneming gegeven aan een staalonderneming in [...], die voorschipsecties voor Rolandwerft produceerde. De investeringen zullen Rolandwerft in staat stellen de bouw van de voorschipsecties terug in haar eigen productieproces te integreren.

### Loods 1

- (12) De investering omvat de verlenging van loods 1 met 55 m. Zoals aan de Commissie werd meegedeeld, moet een groot deel van de scheepsbouwwerkzaamheden momenteel buiten plaats vinden. Na de investering zullen bijna alle werkzaamheden in de loods kunnen worden uitgevoerd.

### Loods 3

- (13) In loods 3 bevinden zich de installaties voor de bouw van de secties. De poort van de loods was oorspronkelijk slechts 17,4 m breed, terwijl de door Rolandwerft gebouwde schepen normalerwijze een breedte van 22,2 m hebben. Derhalve konden de secties niet in de voor de montage optimale positie vervaardigd worden, maar moesten zij dwars worden gebouwd, zodat zij later door de poort konden. Vervolgens dienden de secties met behulp van autokranen 90° gedraaid te worden om met de andere delen geassembleerd te kunnen worden, hetgeen een tijdrovende en dure bezigheid was. Door de nauwe poort van de loods was ook de lengte van de secties beperkt, zodat Rolandwerft verplicht was het schip in een groter aantal secties onder te verdelen dan nodig was. Om hiervoor een oplossing te vinden, diende de poort van de loods te worden verbreed. Dit deel van het project werd in 2004 uitgevoerd.
- (14) Een ander deel van het project dat in 2004 werd uitgevoerd, was de verlenging van de loods in noordwestelijke richting. In dit deel van de loods worden de secties aan elkaar gelast tot modules. Door de verlenging van de loods kunnen de laswerkzaamheden binnen, dat wil zeggen onafhankelijk van de weersomstandigheden, uitgevoerd worden. De kraansporen werden verlengd tot in het nieuwe deel van de loods waar secties worden gebouwd.
- (15) De individuele secties worden gebouwd op kielblokken, waarmee de secties ook vervoerd worden. Duitsland verklaarde dat, aangezien Rolandwerft sinds de investeringen van 1999 grotere schepen bouwt, het oude kielbloksysteem niet meer voldoet. Bovendien moeten de secties, alvorens ze gelast worden, in de juiste stand worden gebracht. Vóór de investeringen, werd daarvoor een autokraan ingezet, hetgeen tijdrovend en duur was. Derhalve investeerde de werf in 2004 in een moderne hydraulische kielblokkenvloer, waardoor de secties veel gemakkelijker in de juiste stand konden worden gebracht.
- (16) Een ander investeringsproject waarmee in augustus 2005 werd gestart, betreft de verlenging van loods 3 in zuidoostelijke richting, eveneens met het doel de werkzaamheden niet meer buiten te laten plaatsvinden.

### Verlenging van het kraanspoor op kade 1

- (17) Het investeringsproject omvat tevens de verlenging van het kraanspoor op de oorspronkelijke kade met 96 m. Deze kade heeft een lengte van 200 m. Vóór de verlenging kon slechts ongeveer de helft van het schip met behulp van de kraan worden uitgerust. Voor de andere helft moest Rolandwerft [...] autokranen gebruiken. Het kraanspoor werd langer gemaakt, zodat de schepen over de gehele lengte van de kraan uitgerust konden worden. Deze investering vond eveneens plaats in 2004.

*Aankoop van automatische lasmachines*

- (18) In 2004 werd voorts geïnvesteerd in moderne automatische lasmachines, waarmee de uit te voeren laswerkzaamheden sneller en automatisch konden worden verricht.

*Bouw van een extra kade en aankoop van een nieuwe kraan*

- (19) Het investeringsprogramma voor 2005 en 2006 behelst de bouw van een extra uitrustingskade; daartoe dient de oorspronkelijke kade met ongeveer 180 m te worden verlengd. Voor de bouw van deze uitrustingskade zijn onder andere volgende maatregelen vereist: het uitbaggeren van de grond aan de zijde van de rivier, het opvullen van de grond aan landzijde, de verbinding met het wegennetwerk. Voorts moet het kraanspoor met nog een extra 150 m verlengd worden, moet een additionele 35-ton-kraan aangeschaft en geïnstalleerd worden en moet voor media-aansluiting gezorgd worden. Met deze werkzaamheden werd in augustus 2005 gestart.
- (20) Deze investeringsprojecten kwamen er naar aanleiding van de bouw van grotere schepen vanaf 1999. In die periode had de werf reeds geïnvesteerd in de verdere uitrusting van de schepenlift, om haar installaties aan te passen. Volgens de begunstigde werden de investeringen in de kade hoofdzakelijk uitgesteld wegens twee redenen: ten eerste waren de beschikbare financiële middelen dringender nodig voor de Peene-Werft, die ook tot de Hegemann-groep behoorde, en die op dat moment een grondige herstructurering onderging. Wegens de inkrimping van de markt, die enkele jaren aanhield, waren er geen extra middelen ter beschikking om de investeringsmaatregelen bij Rolandwerft af te ronden. Ten tweede was, aangezien de uitrusting/reparatie van naast elkaar liggende schepen technisch mogelijk was (hoewel weinig rendabel), dit de investering die het beste uitgesteld kon worden.
- (21) Het investeringsproject heeft als verder voordeel dat de nieuwe kade het voor de werf in de toekomst mogelijk maakt deel te nemen aan aanbestedingen voor de bouw en reparatie van marineschepen. Wegens de risico's die met het gelijktijdige werken aan twee parallel aangemeerde schepen verbonden zijn, was het Rolandwerft niet toegestaan scheepsbouw- of scheepsreparatiewerkzaamheden voor de Duitse marine uit te voeren. Hoewel Rolandwerft tot de groep werven behoort die zich in principe voor dergelijke opdrachten kunnen inschrijven, weigerde de Duitse marine opdrachten aan Rolandwerft te gunnen.
- (22) De totale projectkosten belopen 13 miljoen EUR. Deze kosten kunnen als volgt worden opgesplitst — Tabel 1:

(EUR)

1	Verlenging van loods 1	[...]
	<i>Loods 3</i>	
2	Verlenging in noordwestelijke richting, verlenging van het kraanspoor, verbreding van de poort van de loods	[...]
3	Modernisering van de kielblokvloer in loods 3	[...]

4	Verlenging van loods 3 in zuidoostelijke richting	[...]
5	Verlenging van het kraanspoor op de kade	[...]
6	Aankoop van automatische lasmachines	[...]
	<i>Bouw van een extra kade en aankoop van een nieuwe kraan</i>	
7	Bouw van een extra kade	[...]
8	Aankoop van een nieuwe kraan	[...]
	<b>Totaal</b>	<b>13 000 000</b>

**3. De voorgenomen steun**

- (23) Duitsland is voornemens aan Rolandwerft staatssteun ten bedrage van 1,56 miljoen EUR te verlenen. De subsidiabele kosten komen overeen met de totale projectkosten van 13 miljoen EUR; de steunintensiteit bedraagt derhalve 12 %. De steun wordt op basis van een goedgekeurde regionale steunregeling verstrekt <sup>(3)</sup>. De steun werd vóór de start van de investeringsprojecten aangevraagd.
- (24) De steunverlenende autoriteit is de deelstaat Niedersaksen, via de NBank Hannover.

**III. REDENEN VOOR DE INLEIDING VAN DE FORMELE ONDERZOEKSPROCEDURE**

- (25) De Commissie heeft de formele onderzoeksprocedure ingeleid omdat zij twijfels had over de verenigbaarheid van de steun met de scheepsbouwkaderregeling. De Commissie betwijfelde of de investeringen in de nieuwe uitrustingskade als een investering in bestaande installaties kon worden beschouwd.
- (26) Voorts formuleerde de Commissie de bedenking dat de investeringen van Rolandwerft zouden kunnen leiden tot een uitbreiding van de productiecapaciteit van de werf, die onverenigbaar zou zijn met de scheepsbouw kaderregeling en de gemeenschappelijke markt.

**IV. OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN**

- (27) De Commissie heeft reacties ontvangen van de begunstigde Rolandwerft en van de Duitse Vereniging voor scheepsbouw en zeevaarttechnologie (*Verband für Schiffbau und Meerestechnik*).

**1. Opmerkingen van de begunstigde Rolandwerft**

- (28) Volgens de begunstigde wordt de scheepsbouwcapaciteit van de werf door het investeringsproject niet verhoogd. De begunstigde wijst erop dat elke productiviteitsverhoging zal leiden tot een verhoging van de capaciteit van de betrokken bestaande installaties. Dit betekent echter niet noodzakelijk dat de capaciteit van de werf als geheel zal verhogen. In het

<sup>(3)</sup> Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ — 34. Rahmenplan (Zaak nr. N641/2002, Beschikking van de Commissie van 2 april 2003)

geval van Rolandwerft zullen de investeringen leiden tot een productiviteitsverhoging, maar dit zal niet resulteren in een verhoging van de totale capaciteit van de werf. De productiviteitsverhoging zal daarentegen geabsorbeerd worden door een grotere productie, binnen het bedrijf, van activiteiten die vroeger uitbesteed werden. Het productievolumen in CGT (compensated gross tonnes) zal derhalve niet stijgen.

- (29) De begunstigde verstrekte een overzicht van de in de laatste jaren geproduceerde schepen en van het orderboekje van de werf. In 2004 produceerde Rolandwerft [...] schepen, met een totaal van ongeveer [...] CGT. Voor 2006 is de bouw van [...] schepen met een capaciteit van [...] CGT gepland. Voor 2007 en 2008 wordt gestreefd naar een jaarlijks productievolumen van [...] CGT.
- (30) De begunstigde verklaart dat de werf in het verleden occasioneel secties of volledige casco's van derde ondernemingen aangekocht heeft. Het productievolumen van Rolandwerft kan evenwel niet verder worden verhoogd, zelfs niet door de aankoop van casco's en secties van toeleveranciers, omdat de uitrusting van een schip steeds een zekere tijd duurt en de bestaande installaties een efficiënte uitrusting van een groter aantal schepen niet mogelijk maken. Zo kan bijvoorbeeld slechts één schip tegelijkertijd in de bestaande scheepsbouwloods worden gebouwd. De assemblage van een schip in scheepsbouwloods 1 duurt ongeveer [...] weken per schip.
- (31) De begunstigde heeft informatie verstrekt over de productiestroom van de werf. Volgens die gegevens wordt de werf thans reeds volledig benut en bestaat er geen mogelijkheid meer schepen te vervaardigen na de tenuitvoerlegging van het investeringsproject. De werfinstallaties beperken de totale capaciteit van de werf tot ongeveer [...] tot [...] CGT, een cijfer dat reeds bereikt kon worden vóór de uitvoering van de investeringen, door de uitbesteding van een deel van de werkzaamheden.
- (32) De begunstigde legt uit dat de werf door het investeringsproject in staat zal zijn deel te nemen aan aanbestedingen voor de bouw, reparatie en verbouwing van marineschepen. Totnogtoe had de werf deze mogelijkheid niet, aangezien de werkzaamheden aan de parallelle aanlegplaats hadden moeten worden uitgevoerd. Het productievolumen in CGT zal derhalve in vergelijking met het huidige niveau dalen, omdat marineschepen niet als commerciële schepen worden beschouwd. De begunstigde concludeert dat, zelfs indien de Commissie de mening van Duitsland niet deelt dat het volgens de scheepsbouwkaderregeling niet verboden is investeringssteun te verlenen voor projecten die leiden tot een capaciteitsverhoging, dit niet relevant is voor de beoordeling van de verenigbaarheid van de steun voor Rolandwerft, aangezien er in dit geval geen sprake is van een capaciteitsverhoging.
- (33) De begunstigde verklaart voorts dat de investeringen uitsluitend betrekking hebben op de reeds bestaande installaties. In het bijzonder gaat het bij de investeringen in de verlenging van de kade, om beide schepen direct aan de kade te kunnen uitrusten, niet om het bouwen van een nieuwe installatie. De werf beschikt nu reeds over twee parallelle, naast elkaar liggende ligplaatsen voor de uitrusting van schepen. De begunstigde benadrukt dat de parallelle aanlegplaats een verhoogd risico inhoudt en dat

de marine derhalve weigert aan Rolandwerft opdrachten toe te kennen. De geplande investering behelst de verbouwing van de bestaande kade, om de productiviteit ervan te verhogen. De begunstigde verstrekt informatie over het aantal weken dat de parallelle aanlegplaats per jaar gebruikt wordt en in de toekomst gebruikt zal worden.

- (34) De begunstigde legt ook uit dat de verlenging van het kraanspoor en de installatie van een kraan die gepaard gaat met de verlenging van de kade, ertoe dienen de inefficiënte en dure auto- en drijvende kranen te vervangen die thans gebruikt worden voor de uitrusting van het schip aan de parallelle aanlegplaats. De uitrusting van het tweede schip direct aan de kade, hetgeen na het investeringsproject mogelijk zal worden, zal resulteren in een betere rendabiliteit en productiviteit.

## 2. Opmerkingen van het Duitse Verband für Schiffbau und Meerestechnik

- (35) De Duitse Vereniging voor scheepsbouw en zeevaarttechnologie (hierna: „vereniging”) is van mening dat de bezwaren van de Commissie betreffende een mogelijke capaciteitsverhoging niet uit de scheepsbouwkaderregeling afgeleid kunnen worden. De bezwaren zijn ook niet gerechtvaardigd op grond van de huidige marktsituatie; in het bijzonder zou de voorgenomen steun niet tot een verstoring van de mededinging leiden.
- (36) De vereniging voert aan dat de oriëntering van het EU-beleid inzake staatssteun voor de scheepsbouw de voorbije jaren veranderd is. De scheepsbouwkaderregeling bevat geen bepalingen die het verlenen van investeringssteun ter verhoging van de capaciteit zouden verbieden. De vereniging gaat ervan uit dat dergelijke bepalingen niet meer zinvol geacht worden. Voorts wijst de vereniging erop dat de vroegere, in de scheepsbouwkaderregeling opgenomen sectorspecifieke regels voor de scheepsbouw zo veel mogelijk opgeheven werden. De capaciteitskwestie wordt alleen vermeld in de context van steun voor de sluiting van ondernemingen. Andere soorten steun, bijvoorbeeld herstructureringssteun, vallen onder de algemene staatssteunregels.
- (37) De vereniging voert verder aan dat een restrictieve interpretatie van de regels tegenstrijdig zou zijn met het LeaderSHIP 2015-initiatief, dat deel uitmaakt van de tenuitvoerlegging van de Lissabonstrategie. Concurrentievermogen en productiviteit van de Europese economie dienen bevorderd te worden door investeringen in onderzoek, ontwikkeling en innovatie, hetgeen investeringen in moderne productie-installaties noodzakelijk maakt. Indien staatssteun voor investeringen niet gepaard zouden kunnen gaan met capaciteitsverhogingen, dan zou dit tegen de doelstellingen van LeaderSHIP 2015 ingaan, in het bijzonder tegen de doelstelling om de positie in welbepaalde marktsegmenten te garanderen en te verbeteren. Een van deze marktsegmenten is de markt voor kleine en middelgrote containerschepen, waarop Europa nog steeds een zeer goede marktpositie bekleedt in vergelijking met Korea en China.

- (38) De vereniging is van mening dat de voorgenomen investeringen de concurrentie niet zullen vervalsen. Er is momenteel geen sprake van overcapaciteit, aangezien de mondiale scheepsbouwmarkt een opleving kent. De vraag blijft aanhouden, hoewel in 2008-2009 een lichte achteruitgang verwacht wordt. Doordat de wereldhandel gestaag groeit, stijgt ook het zeeverkeer. Dat betreft in het bijzonder het vervoer van industriegoederen via containerschepen. De vraag naar grotere schepen van 5 000 tot 8 000 TEU, die kleinere havens niet kunnen binnenvaren, stijgt. Dat leidt tot een grotere vraag naar de kleinere feeder-schepen voor de verdere verdeling van de containers. Rolandwerf kan schepen van een grootte tot maximaal 900 TEU bouwen.
- (39) Volgens de vereniging vormen feeder-schepen een belangrijk segment in de handelsactiviteiten van de Duitse scheepswerven. Niettemin zijn de belangrijkste concurrenten de Chinese werven, die met 42,5 % van de wereldwijde opdrachten, de duidelijke marktleiders zijn. Duitsland staat op de tweede plaats met 26,8 % van de opdrachten.
- (40) In het segment van de schepen tot 900 TEU zijn er volgens de vereniging slechts zeer weinig Europese concurrenten, en deze zijn vooral in Duitsland en Nederland gevestigd. De vereniging meent dat dit segment een goed groeipotentieel heeft. Aangezien de Chinese werven hun schepen tegen lage prijzen aanbieden, kunnen de Duitse en Europese werven hun marktpositie slechts in stand houden indien zij hoge kwaliteit garanderen en hun productiviteit voortdurend opvoeren.
- (41) De vereniging wijst er ook op dat China en Vietnam hun scheepsbouwcapaciteiten en derhalve ook hun marktaandelen verder zullen vergroten. Dat bewijst dat de concurrentie in de scheepsbouw niet zozeer in Europa dan wel in de hele wereld speelt.
- (44) Daarenboven benadrukt Duitsland dat het marktaandeel van de Europese scheepsbouwindustrie de voorbije decennia is gedaald en dat Japan, Korea en China hun marktaandelen met behulp van overheids subsidies konden verhogen. Deze subsidiëring wordt in punt 3, onder c), van de scheepsbouw kaderregeling vermeld als een van de factoren die in acht moeten worden genomen. De Europese scheepswerven moeten dus alle mogelijke inspanningen leveren om hun productiviteit te verhogen.
- (45) Volgens Duitsland leidt elke productiviteitsstijging automatisch tot een hoger productievolume van de installatie. Een productiviteitsstijging overeenkomstig de scheepsbouw kaderregeling kan derhalve niet betekenen dat hetzelfde volume met minder input, dat wil zeggen met minder arbeid, geproduceerd wordt. Duitsland wijst erop dat regionale steun tot doel heeft bij te dragen tot de regionale ontwikkeling en het scheppen van arbeidsplaatsen. Een stijging van de productiviteit mag in die zin niet resulteren in een vermindering van arbeidsplaatsen.
- (46) Wat de marktsituatie betreft, verklaart Duitsland dat het vrachtvervoer toeneemt en dat in het segment van de containerschepen een tendens naar grotere schepen te zien is. Nu reeds bestaan er schepen met een laadcapaciteit van 5 000 TEU en in nieuwe prognoses is reeds sprake van schepen met een laadcapaciteit van 8 000 TEU. Aangezien zulke grote schepen slechts weinige havens kunnen binnenvaren, zullen toch nog kleinere schepen nodig zijn om de lading verder te verdelen. Derhalve zal de grote vraag naar feeder-schepen van 850 TEU, zoals die welke Rolandwerf produceert, niet dalen.
- (47) Duitsland geeft voorts uitleg over de investeringsprojecten en voegt daar beeldmateriaal aan toe ter illustratie van de maatregelen en de situatie van de werf.

#### V. OPMERKINGEN VAN DUITSLAND

- (42) In zijn reactie op de inleiding van de formele onderzoeksprocedure wijst Duitsland erop dat punt 26 van de scheepsbouw kaderregeling geen bepalingen betreffende de capaciteit behelst. In het bijzonder is in punt 26 niet bepaald dat investeringssteun voor projecten die leiden tot een capaciteitsverhoging als gevolg van een productiviteitsverbetering, onverenigbaar zou zijn. Duitsland benadrukt ook dat de verhoging van de productiviteit van de scheepsbouwindustrie een van de belangrijkste doelstellingen vormt van het communautaire beleid in deze economische sector. Het initiatief LeaderSHIP 2015 beoogt een verbetering van de concurrentiepositie van de Europese werven en een afzwakking van de nadelen die de Europese scheepsbouwindustrie ondervindt als gevolg van de subsidiëring van de scheepsbouw in Azië. Volgens Duitsland kan dit alleen worden bereikt door een verhoging van de productiviteit.
- (43) Volgens Duitsland kan uit punt 3 van de scheepsbouw kaderregeling niet worden afgeleid dat bij de beoordeling van de verenigbaarheid, rekening moet worden gehouden met de impact van een investeringsproject op de capaciteit. Duitsland voert aan dat de scheepsbouwsector niet langer de in punt 3 van de scheepsbouw kaderregeling genoemde eigenschappen heeft, maar vooral gekenmerkt wordt door een voldoende aantal orders, hoge prijzen en capaciteitstekorten.
- (48) Dank zij de verlenging van loods 1 zal de werf in staat zijn een schip volledig in de scheepsbouwloods te bouwen, hetgeen momenteel niet mogelijk is. Door het overdekken van de bestaande werkplaatsen zullen de werkzaamheden productiever en efficiënter verlopen.
- (49) Duitsland verklaart verder dat een schip dat aan kade 1 ligt, momenteel slechts twee derden van de kade inneemt. Het zuidelijke gedeelte van de niet-gebruikte kade zal verlengd worden. Dit leidt niet tot de bouw van een „nieuwe installatie” in de zin van de scheepsbouw kaderregeling. Wanneer de kade eenmaal verlengd zal zijn, zal zij uitgerust worden met een kraan ter vervanging van de thans gebruikte autokraan.
- (50) Duitsland wijst erop dat de parallelle aanlegplaats van 2003 tot 2005 [...] per jaar (met inbegrip van leveringen) gebruikt werd. Duitsland bevestigt nogmaals dat de parallelle aanlegplaats naar de nieuwe kade zal verhuizen. De nieuwe kade zal ongeveer, over een jaar genomen, even lang gebruikt worden als de parallelle aanlegplaats in de voorbije jaren. Duitsland verklaart voorts dat de uitrusting van een schip aan de parallelle ligplaats een hoger risico inhield, omdat de noodzakelijke drijvende kraan in het midden van de rivier Wever geplaatst diende te worden. Binnenkort zullen dus aan de tweede aanlegplaats van kade 1 geen schepen meer uitgerust worden.

- (51) Volgens Duitsland kan de verlenging van de uitrustingskade, waardoor de uitrusting van twee schepen vanaf de kade mogelijk wordt gemaakt, niet gelijkgesteld worden met de bouw van een nieuwe installatie. Het gaat slechts om een kleine verlenging van de bestaande kade. Zelfs zonder de voorgenomen investeringen is de kade langer dan een feeder-schip, zodat de werf ook zo twee kortere schepen tegelijkertijd zou kunnen uitrusten.
- (52) Duitsland argumenteert dat Rolandwerft derhalve nu reeds over twee uitrustingsplaatsen beschikt, zelfs indien één ervan in de tweede „rij” gelegen is. Aangezien het tweede schip niet door de kadekranen bereikt kan worden, moeten autokranen of drijvende kranen gebruikt worden. Na de verlenging van de kade zullen de werkzaamheden duidelijk efficiënter kunnen verlopen, omdat het schip dan rechtstreeks van de kade kan worden uitgerust. Duitsland voert voorts aan dat de Duitse marine weigerde Rolandwerft opdrachten toe te kennen wegens deze uitrusting van schepen in de tweede rij.
- (53) Duitsland voert aan dat de verplaatsing van de tweede ligplaats naar de verlengde bestaande kade niet neerkomt op de bouw van een nieuwe installatie, maar een maatregel vormt om de productiviteit van de beide ligplaatsen te verhogen, door deze niet meer parallel, maar naast elkaar te plaatsen. De nieuwe kraan, die op de nieuwe kade geïnstalleerd zal worden, zal de thans gebruikte autokranen en drijvende kranen vervangen. Het gebruik van de nieuwe kraan zal de productiviteit verhogen.
- (54) Duitsland benadrukt dat de maatregel noodzakelijk is omdat de uitrusting van een schip aan de parallelle ligplaats veel tijd in beslag neemt en inefficiënt is. Bovendien zal de maatregel Rolandwerft in staat stellen deel te nemen aan aanbestedingen voor scheepsreparatie en -verbouwing van de Duitse marine.
- (55) Duitsland legt verder uit dat Rolandwerft oorspronkelijk kleinere feeder-schepen bouwde, waarvan er twee tegelijk aan de kade konden aanmeren. Er kwam echter steeds meer vraag naar bredere en langere feeder-schepen, zodat er aan de kade geen plaats meer was voor twee zulke schepen. De werf begon daarom, voor de scheepsuitrusting en -reparatie, telkens een tweede schip parallel aan het direct aan de kade liggende schip vast te maken. De verlenging van de kade komt derhalve slechts neer op een aanpassing van de uitrustingsinstallaties wegens het feit dat de schepen langer waren geworden.
- (56) Duitsland voert aan dat Rolandwerft in het verleden occasioneel met de Peene-werf heeft samengewerkt en vooraf gereedgemaakte casco's van deze werf verder uitgerust heeft. De laatste tijd heeft Rolandwerft evenwel alleen nog schepen afgeleverd die volledig door haarzelf geproduceerd werden. Wat de reparatiewerkzaamheden betreft, verklaart Duitsland dat deze activiteiten niet kunnen worden uitgebreid zolang het huidige volume van nieuwbouw in stand gehouden wordt. Een deel van de reparatiewerkzaamheden wordt aan land uitgevoerd. Daarvoor is de buitenbouwplaats nodig, die evenwel ook voor de bouw van nieuwe schepen wordt gebruikt.
- (57) Duitsland verklaart verder dat de nieuwe kraan niet alleen aan de nieuwe kade wordt gebruikt, maar ook leidt tot de

optimalisering van het hijsvermogen aan de oorspronkelijke kade omdat zij de maximale draagkracht aan de oorspronkelijke kade verhoogt.

- (58) Duitsland wijst erop dat de vereniging het standpunt van Duitsland ondersteunt. Duitsland meent dat de opmerkingen van de vereniging belangrijk zijn, omdat zij de politieke en economische belangen van de Duitse maritieme industrie, de Duitse scheepswerven en hun toeleveranciers vertegenwoordigt. Bovendien beschikt de vereniging, als vertegenwoordigster van de verschillende belangengroepen, over de nieuwste marktinformatie. Indien de vereniging tot de conclusie komt dat de voorgenomen steun voor Rolandwerft niet schadelijk is voor de scheepsbouwindustrie in Duitsland, dient de Commissie daarmee rekening te houden. Duitsland voert verder aan dat de Commissie geen enkele negatieve, tegen de steun gerichte opmerkingen ontvangen heeft.
- (59) Wat de opmerkingen van de begunstigde betreft, benadrukt Duitsland dat Rolandwerft heeft uitgelegd dat het investeringsproject niet tot een capaciteitsuitbreiding zal leiden. Duitsland bevestigt dat deze kwestie niet relevant is voor de beoordeling van de verenigbaarheid van de steun.

## VI. BEOORDELING

### 1. De vraag of er sprake is van steun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag

- (60) Overeenkomstig artikel 87 van het EG-Verdrag zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt. Volgens vaste rechtspraak van de Europese gerechtelijke instanties is de voorwaarde van ongunstige beïnvloeding van het handelsverkeer vervuld wanneer de begunstigde onderneming een economische activiteit uitoefent die het voorwerp is van handel tussen lidstaten.
- (61) De subsidie wordt verstrekt door het *land* Nedersaksen en is dus aan de staat toe te rekenen. Zij verschaft aan Rolandwerft een voordeel dat de onderneming niet op de markt had kunnen verkrijgen. Rolandwerft vervaardigt zeeschepen. Aangezien deze producten verhandeld worden, dreigt de maatregel de concurrentie te vervalsen en beïnvloedt zij de handel tussen lidstaten op ongunstige wijze. Derhalve komt de subsidie neer op staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag en moet zij dienovereenkomstig worden beoordeeld.

### 2. Uitzonderingsbepalingen van artikel 87, leden 2 en 3, van het EG-Verdrag

- (62) In artikel 87, leden 2 en 3 van het EG-Verdrag is voorzien in uitzonderingen op het algemene verbod op staatssteun zoals bepaald in artikel 87, lid 1,.
- (63) Voor de beoordeling van steun voor de scheepsbouw heeft de Commissie de kaderregeling inzake staatssteun aan de scheepsbouw vastgesteld. Deze scheepsbouw kaderregeling bevat speciale voorschriften die van toepassing zijn op steun voor de scheepsbouwindustrie wanneer en in zoverre

de specifieke kenmerken van deze sector een speciale behandeling vereisen. Volgens de scheepsbouwkaderregeling wordt verstaan onder „scheepsbouw”, de bouw in de Gemeenschap van zichzelf voortstuwende zeeschepen in de handelsvaart. Onder „scheepsreparatie” wordt verstaan de reparatie of modernisering in de Gemeenschap van zichzelf voortstuwende zeeschepen in de handelsvaart. De activiteiten van Rolandwerft vallen onder deze definities en de steun aan Rolandwerft moet derhalve worden beoordeeld in het licht van de scheepsbouwkaderregeling. Rolandwerft produceert geen vissersvaartuigen voor de Gemeenschap. Volgens de richtsnoeren voor het onderzoek van staatssteun in de visserij- en aquacultuursector <sup>(4)</sup> mag geen steun aan scheepswerven worden toegekend voor de bouw van communautaire vissersvaartuigen.

(64) In punt 26 van de scheepsbouwkaderregeling is bepaald dat: „regionale steun ten behoeve van scheepsbouw, scheepsreparatie of scheepsverbouwing met de gemeenschappelijke markt verenigbaar kan worden geacht wanneer de steun wordt toegekend ten behoeve van investeringen in de aanpassing of modernisering van bestaande werven en hij niet gekoppeld is aan een financiële herstructurering van de betrokken werf of werven, met als doel de productiviteit van de bestaande installaties te verbeteren”.

(65) De steunintensiteit mag in de in artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag bedoelde gebieden niet meer dan 12,5 % bedragen, of mag het toepasselijke plafond voor regionale steun niet overschrijden, indien dat lager is. In het onderhavige geval is het plafond van 12,5 % van toepassing. Voorts dient de steun beperkt te zijn tot het steunen van in aanmerking komende uitgaven als gedefinieerd in de toepasselijke communautaire richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen <sup>(5)</sup>.

*Investeringsmaatregelen voor de verlenging van loods 1 en loods 3, de verlenging van het kraanspoor op kade 1 en de lasmachines*

(66) Deze investeringsmaatregelen zijn bedoeld voor de rationalisering van het productieproces van Rolandwerft door middel van de verbetering van de installaties en het overdekken van de werkplaats die zich vroeger buiten bevond. Deze maatregelen kunnen derhalve beschouwd worden als een investering in de modernisering of verbetering van een bestaande werf.

(67) Een deel van het project betreft de verlenging van loods 1 en de verlenging van loods 3 in noordwestelijke en zuidoostelijke richting. De Commissie is van mening dat deze verlenging van de scheepsloodsen betrekking heeft op bestaande installaties. De maatregelen leiden *de facto* niet tot de bouw van een extra loods. De verlenging is louter bedoeld om de scheepsbouwactiviteiten, die tot dusver buiten werden uitgevoerd, in de loods te kunnen laten plaatsvinden.

(68) De overige investeringen in loods 3 voor de verlenging van het kraanspoor en de verbreding van de poort, alsook de modernisering van de blokkenvloer, dienen ook als investeringen in bestaande installaties te worden beschouwd. De Commissie is voorts van mening dat de verlenging van het kraanspoor op kade 1 en de

investeringsmaatregelen in moderne lasmachines ook investeringen in bestaande installaties vormen. De Commissie had dit standpunt reeds ingenomen in haar besluit tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure.

(69) De Commissie gaat ervan uit dat de investeringen erop gericht zijn de productiviteit van de bestaande installaties te verhogen. De verlenging van de loodsen zal resulteren in een stijging van de productiviteit, aangezien het werk dan onafhankelijk van het weer uitgevoerd zal kunnen worden. De verbreding van de poort van loods 3 zal een merkbare kostenvermindering meebrengen, omdat de secties niet meer gedraaid zullen moeten worden en er langere secties vervaardigd zullen kunnen worden. Hetzelfde geldt voor (1) de verlenging van het kraanspoor in loods 3 en op kade 1, waardoor de inzet van [...] autokranen overbodig wordt, (2) de aankoop van een hydraulisch kielbloksysteem, waardoor het niet meer nodig zal zijn de verschillende secties met behulp van autokranen in de juiste positie te brengen, en (3) de aankoop van automatische lasmachines, waardoor kan bespaard worden op de tijd en de kosten die verbonden waren met het manuele lassen.

(70) Terwijl het investeringsproject een duidelijke impact zal hebben op de productiviteit, zullen de gevolgen voor de capaciteit beperkt zijn, aangezien er geen extra installaties bijkomen en een eventuele verhoging van de capaciteit louter het gevolg zou zijn van de productiviteitsstijging bij de bestaande installaties. De begunstigde wees er ook op dat de productiviteitsstijging niet tot een verhoging van de capaciteit van de werf als geheel, gemeten in CGT, zal leiden omdat de productiviteitsstijging bij de installaties geabsorbeerd zou worden door een hogere interne productie van de activiteiten die vroeger uitbesteed werden. De Commissie is derhalve van mening dat er geen sprake is van een onevenredige uitbreiding van de capaciteit.

(71) De Commissie komt derhalve tot de conclusie dat bovenstaande investeringen (maatregelen 1 tot en met 6 in tabel 1) beschouwd kunnen worden als investeringen in de modernisering of aanpassing van een bestaande werf met als doel de productiviteit van de bestaande installaties te verbeteren. De daarmee verbonden kosten van 8 360 000 EUR kunnen derhalve als in aanmerking komende kosten worden beschouwd.

*Bouw van een extra nieuwe kade en aankoop van een nieuwe kraan*

#### Modernisering

(72) Deze investeringen (maatregelen 7 en 8 in tabel 1) betreffen de bouw van een extra kade en de aankoop van een nieuwe kraan. De Commissie meent dat deze investeringen wegens twee redenen als aanpassings- of moderniseringsmaatregelen aan te merken zijn. Ten eerste had Rolandwerft vóór de investeringen de gewoonte twee schepen tegelijk uit te rusten en te repareren door één schip parallel vast te maken aan het direct aan de kade gemeerde schip. Dit proces was inefficiënt en duur. Dankzij de investeringen kunnen bij Rolandwerft twee schepen rechtstreeks aan de kade aanmeren en kan de uitrusting van beide schepen onder betere voorwaarden plaatsvinden. Ten tweede zijn deze

<sup>(4)</sup> PB C 229 van 14.9.2004, blz. 5.

<sup>(5)</sup> PB C 74 van 10.3.1998, blz. 9.

investeringen de laatste van een reeks investeringen waarmee in 1999 begonnen werd om de werf klaar te maken voor de bouw van grotere schepen. De werf had haar productie veranderd, omdat de vraag was verschoven van aanzienlijk kleinere feeder-schepen naar de thans door Rolandwerft geproduceerde feeder-schepen. De Commissie is van mening dat een aanpassing van de productie aan de marktvraag beschouwd kan worden als een modernisering.

Doelstelling betreffende de verbetering van de productiviteit van de bestaande installaties

- (73) De investeringen hebben ook tot doel de productiviteit van de bestaande installaties te verbeteren. De uitrusting van de schepen aan de oorspronkelijke kade zal efficiënter verlopen, omdat de schepen niet meer naast elkaar zullen liggen en het aan de kade liggende schip niet meer overgestoken zal moeten worden. Hoewel ervan kan worden uitgegaan dat het bij de nieuwe kade niet louter gaat om de verplaatsing van een bestaande installatie, is de Commissie evenwel derhalve van oordeel dat de bouw van de nieuwe uitrustingskade een productiviteitsstijging aan de oorspronkelijke kade met zich zal brengen.
- (74) Ook de tweede kraan, die op de verlengde kade geïnstalleerd wordt, leidt tot een productiviteitsstijging aan de oorspronkelijke kade. De draagkracht van beide kranen samen zal in totaal 85 t bedragen, in vergelijking met de vroegere maximale draagkracht van 50 t. Daardoor zullen met de kadekranen ook zware lasten gehesen worden, waarvoor vroeger een drijvende kraan nodig was. Na de investeringen zal alleen nog voor het inbrengen van de scheepsmotor een drijvende kraan nodig zijn. Alle andere hijsactiviteiten kunnen dan met de beide kranen op de verlengde kade uitgevoerd worden. Ten tweede wordt de oorspronkelijke kraan vaak gebruikt voor werkzaamheden op een kleine, achter de kade gelegen buitenbouwplaats. Na de investeringen zal de tweede kraan gebruikt kunnen worden wanneer de eerste kraan nodig is voor het werk op de buitenbouwplaats. De uitrustingsactiviteiten zullen dus in deze fasen niet meer onderbroken moeten worden.
- (75) De Commissie is derhalve tot de slotsom gekomen dat de investering de verbetering van de productiviteit van de bestaande installaties van de werf tot doel heeft.

Gevolgen voor de capaciteit

- (76) Voorts is de Commissie van mening dat de investeringen niet zullen leiden tot een onevenredige capaciteitsverhoging.
- (77) Algemeen geproken stelt de Commissie vast dat Rolandwerft sinds meer dan 15 jaar telkens twee schepen terzelfder tijd uitrust. De uitrusting van schepen in de tweede rij was bedoeld als een overgangsoplanning tot de noodzakelijke investeringen in de kade zouden plaatsvinden. Volgens de door Duitsland verstrekte informatie was de lange duur van deze tijdelijke oplossing te wijten aan de specifieke situatie van de markt en de bijzondere omstandigheden bij de werf. De Hegemann-groep had als eigenaar van de werf besloten de beschikbare middelen prioritair in de Peene-werf te investeren. Na de afronding van het herstructureringsproject voor Peene-werf in 2005 en als gevolg van het aantrekken van de markt, was de

Hegemann-groep dan in staat het moderniseringsproject voor Rolandwerft af te ronden. Aangezien de werf de voorbije 15 jaar (met onderbrekingen in periodes van geringe vraag) twee schepen tegelijkertijd heeft uitgerust, ziet de Commissie geen redenen om aan te nemen dat Rolandwerft in de periode vóór de investering, slechts de capaciteit had om één enkel schip uit te rusten.

- (78) Uit technisch oogpunt zal Rolandwerft niet in staat zijn haar productievolume op het gebied van nieuwbouw en reparatiewerkzaamheden te vergroten wegens knelpunten bij de voorafgaande arbeidsstadia, d.w.z. in de scheepsbouwloodsen en op de buitenbouwplaats. Deze werken reeds met maximale capaciteit, hetgeen een potentiële verhoging van de productie verhindert. Wat de scheepsreparatie betreft, verklaarde Duitsland dat ongeveer 50 % van elke reparatieopdracht aan land, dus op de buitenbouwplaats, uitgevoerd moet worden, maar dat de capaciteit van deze bouwplaats reeds geabsorbeerd wordt door de nieuwbouwactiviteiten. Bijkomende reparatiewerkzaamheden zijn derhalve alleen mogelijk in plaats van de nieuwbouw en niet daarnaast. Dezelfde argumenten gelden voor de scheepsverbouwing. Aangezien de investering geen betrekking heeft op de knelpunten, kan de capaciteit voor de scheepsnieuwbouw en scheepsreparatie/-verbouwing niet toenemen. Voorts kunnen deze specifieke knelpunten niet gemakkelijk worden weggewerkt, omdat daarvoor het volledige productieproces gedupliceerd zou moeten worden.
- (79) De Commissie heeft voorts onderzocht of de nieuwe kade ertoe zou leiden dat de capaciteit van de werf om toegeleverde casco's uit te rusten, groter zou worden. Maar ook in dit geval ontstaat een knelpunt in de bouwloodsen. Terwijl de door Rolandwerft geproduceerde nieuwbouwschepen in de scheepsbouwloodsen van de werf vooraf uitgerust worden, geldt dit niet voor de door een andere onderneming gemaakte casco's, die in de regel leeg zijn en omvangrijke uitrustings- en inrichtingswerkzaamheden vereisen. Om deze casco's uit te rusten zouden aan de kade technische installaties nodig zijn die normalerwijze in de loodsen voor de nieuwbouw gebruikt worden. Wanneer de bouwloodsen en de installaties daarvan op maximale capaciteit draaien, kunnen deze installaties niet tegelijk voor de uitrusting van casco's gebruikt worden. Als gevolg daarvan kan Rolandwerft haar activiteiten op het gebied van de uitrusting van door anderen vervaardigde casco's niet uitbreiden en tegelijk haar nieuwbouw- en reparatiewerkzaamheden op het huidige hoge niveau in stand houden.
- (80) Duitsland heeft ook verklaard dat momenteel geen casco's worden uitgerust en dit ook niet gepland is. In piekperiodes zijn dergelijke activiteiten hoogst onwaarschijnlijk omdat de orderboekjes van de potentiële casco-toeleveranciers dan jarenlang vol zijn en Rolandwerft derhalve niet in staat zou zijn casco's van de vereiste hoge kwaliteit op de markt te betrekken. Deze verklaring wordt bevestigd door de daadwerkelijke bedrijfsactiviteiten van Rolandwerft: de voorbije jaren heeft de werf geen vooraf vervaardigde casco's bijkomend uitgerust, terwijl dit aan de parallelle aanlegplaats theoretisch mogelijk zou zijn geweest. Duitsland voerde verder aan dat, in het geval van een inkrimping van de markt, waardoor bij de toeleveranciers opnieuw



capaciteit zou vrijkomen en dus casco's op de markt beschikbaar zouden worden, aangenomen kan worden dat ook de orderpositie van Rolandwerft zou verslechteren. In een dergelijk geval zou Rolandwerft veeleer, wegens rendabiliteitsredenen, haar eigen capaciteit voor de bouw van scheepscasco's benutten dan toegeleverde casco's uit te rusten. Zelfs indien de werf de toegeleverde casco's zou uitrusten, zou dit gebeuren in plaats van nieuwbouw en niet aanvullend op de nieuwbouw.

- (81) De Commissie stelt vast dat, zelfs indien het na de investering hypothetisch tot een geringe capaciteitsuitbreiding op het gebied van de uitrusting van toegeleverde casco's zou komen, een dergelijke uitbreiding wegens bovenstaande technische redenen slechts minimaal kan zijn. Aangezien de productiviteitsstijging, hoofdzakelijk als gevolg van kostenbesparingen met betrekking tot gehuurde kranen, aanzienlijk zal zijn, zou een geringe capaciteitsuitbreiding als gevolg van de occasionele uitrusting van casco's, niet als onevenredig beschouwd dienen te worden.
- (82) De Commissie stelt verder vast dat Rolandwerft, ter bekrachtiging van haar verklaring dat het niet de bedoeling is de capaciteit uit te breiden, zich ertoe verbonden heeft het gebruik van de nieuwe kade gedurende een periode van vijf jaar te beperken. Deze door Duitsland voorgelegde verbintenis voorziet erin dat de werf haar activiteiten aan de nieuwe kade op het gebied van de nieuwbouw, uitrusting van toegeleverde casco's alsook reparatie en verbouwing beperkt tot [...] per jaar, gedurende vijf jaar na de beëindiging van de investeringen in de nieuwe kade. Het gebruik van de nieuwe kade gedurende [...] stemt overeen met de planning voor de volgende jaren die aan de Commissie werd overgelegd. Rolandwerft heeft zich er ook toe verbonden niet in de tweede rij te bouwen gedurende dezelfde periode. De Commissie merkt op dat deze verplichtingen niet als dusdanig als een capaciteitsbeperking beschouwd kunnen worden, maar ziet hierin een verder bewijs dat de door de begunstigde aangevoerde technische, praktische en economische redenen gefundeerd zijn en dat de investeringen geen capaciteitsuitbreiding, doch een stijging van de productiviteit tot doel hebben.

- (83) De Commissie is derhalve van mening dat de investeringen in de nieuwe kade en de aanschaf van de nieuwe kraan neerkomen op een aanpassing of modernisering van een bestaande werf met als doel de productiviteit van de bestaande installaties te verhogen. Zij zullen niet leiden tot een onevenredige capaciteitsverhoging. De Commissie is derhalve van oordeel dat de bouw van een nieuwe kade en de aanschaf van een nieuwe kraan voldoen aan de voorwaarden van de in de scheepsbouw kaderregeling opgenomen bepalingen inzake regionale steun. De investeringen ten bedrage van 4 640 000 EUR komen derhalve in aanmerking voor steun.

## VII. CONCLUSIE

- (84) De Commissie komt tot de conclusie dat de geplande regionale steun voor Rolandwerft ten bedrage van 12 % van 13 000 000 EUR, d.w.z. 1 560 000 EUR, in overeenstemming is met de in de scheepsbouw kaderregeling bepaalde vereisten inzake regionale steun. De voorgenomen steun vervult derhalve de voorwaarden om als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt te worden beschouwd,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

### *Artikel 1*

De voorgenomen staatssteun van Duitsland ten gunste van Rolandwerft, ten bedrage van 12 % van 13 000 000 EUR, d.w.z. 1 560 000 EUR, is overeenkomstig artikel 87, lid 3, onder c), met de gemeenschappelijke markt verenigbaar.

### *Artikel 2*

Deze beschikking is gericht tot de Bondsrepubliek Duitsland.

Gedaan te Brussel, 20 december 2006.

*Voor de Commissie*

Neelie KROES

*Lid van de Commissie*