

AUXÍLIO ESTATAL — ALEMANHA**Auxílio estatal n.º C 6/06 (ex N 417/05) — Volkswerft Stralsund****Convite para apresentação de observações, nos termos do n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE**

(2006/C 90/07)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Por carta de 22 de Fevereiro de 2006, publicada na língua que faz fé a seguir ao presente resumo, a Comissão notificou à República Federal da Alemanha a decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE relativamente às medidas de auxílio acima mencionadas.

As partes interessadas podem apresentar as suas observações relativamente ao auxílio em relação ao qual a Comissão deu início ao procedimento no prazo de um mês a contar da data de publicação do presente resumo e da carta que se segue, enviando-as para o seguinte endereço:

Comissão Europeia
Direcção-Geral da Concorrência
Registo dos auxílios estatais
B-1049 Bruxelas
Fax: (32-2) 296 12 42

Estas observações serão comunicadas à República Federal da Alemanha. Qualquer interessado que apresente observações pode solicitar por escrito o tratamento confidencial da sua identidade, devendo justificar o pedido.

TEXTO DO RESUMO**Procedimento**

Em 26 de Agosto de 2005, a Alemanha notificou à Comissão a intenção de conceder um auxílio ao investimento com finalidade regional à Volkswerft Stralsund (VWS). A notificação foi completada por cartas de 17 de Outubro e 19 de Dezembro de 2005.

Descrição

A VWS é um estaleiro situado em Stralsund, Meclemburgo-Pomerânia Ocidental (Alemanha), uma zona assistida nos termos do n.º 3, alínea a), do artigo 87.º do Tratado. Trata-se de uma grande empresa.

A VWS tenciona realizar um projecto de investimento destinado a melhorar a produtividade do estaleiro e a permitir a construção de navios panamax. Os investimentos referem-se à construção de painéis e secções, à conservação e ao prolongamento do elevador de navios. Os custos de investimento elegíveis ascendem a 18 699 000 euros. A Alemanha tenciona conceder um auxílio estatal no montante de 4 200 500 euros, o que equivale a 22,5 % dos custos de investimento elegíveis, com base em dois regimes de auxílios com finalidade regional aprovados.

Avaliação

O auxílio deve ser apreciado à luz do enquadramento dos auxílios estatais à construção naval. Este enquadramento permite a concessão de auxílios regionais para investir no melhoramento ou modernização dos estaleiros existentes, com o objectivo de aumentar a produtividade das instalações existentes. A intensidade dos auxílios não pode exceder 22,5 % nas regiões abrangidas pelo n.º 3, alínea a), do artigo 87.º.

A Comissão duvida que as condições do enquadramento dos auxílios à construção naval estejam preenchidas e que os investimentos na construção de painéis e secções possam ser considerados como um investimento em instalações existentes. A Comissão tem igualmente dúvidas que os investimentos na conservação e no prolongamento do elevador de navios constituam investimentos elegíveis, uma vez que os seus objectivos não parecem destinados a aumentar a produtividade de uma instalação existente.

Além disso, a Comissão tem dúvidas quanto ao facto de os investimentos na VWS não conduzirem a um aumento da capacidade do estaleiro e de esse aumento de capacidade ser compatível com o Enquadramento dos auxílios à construção naval e com o mercado comum.

TEXTO DA CARTA

„Die Kommission teilt Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der von Ihren Behörden zu der erwähnten Beihilfe vorgelegten Informationen beschlossen hat, ein Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

I. VERFAHREN

- (1) Mit Schreiben vom 22. August 2005, das am 26. August eingetragen wurde, meldete Deutschland der Kommission ihre Absicht an, der Volkswerft Stralsund eine regionale Investitionsbeihilfe zu gewähren. Mit Schreiben vom 13. September 2005 erbat die Kommission Auskünfte, die mit Schreiben vom 14. Oktober 2005, das am 17. Oktober eingetragen wurde, erteilt wurden. Die Kommission ersuchte um weitere Auskünfte mit Schreiben vom 18. November 2005, die mit Schreiben vom 19. Dezember 2005, das am 20. Dezember eingetragen wurde, vorgelegt wurden.

II. BESCHREIBUNG

- (2) Begünstigter der Beihilfe ist die Volkswerft Stralsund GmbH (VWS), eine Werft in Stralsund (Mecklenburg-Vorpommern), einem Fördergebiet nach Artikel 87 Absatz 3 a) EG-Vertrag. VWS gehört zum dänischen A.P. Möller Konzern und ist als solches Bestandteil der Werftengruppe unter der Führung der Odense Steel Shipyard Ltd. VWS ist ein Großunternehmen.
- (3) VWS ist im Entwurf und der Fertigung von seegehenden Schiffen sowie in der Schiffsreparatur und dem Schiffsumbau tätig. Es fertigt überwiegend mittelgroße Containerschiffe aber auch Fahrgastschiffe, Fährschiffe und Spezialschiffe wie Laderaum-Saugbagger, Ankerzieh- und Versorgungsschiffe, Kabelleger und Schadstoff-Bekämpfungsschiffe. VWS kann Schiffe bis zu einer Länge von 260 m fertigen.
- (4) Die Vorfertigung der Schiffsbauteile bis hin zur Sektionsgröße erfolgt in spezialisierten Fertigungsstrassen. Die Endmontage erfolgt nach vorheriger Konservierung und Farbgebung in der Schiffbauhalle, die Schiffkörper bis zu einer Länge von 300 m zulässt. Das Aufschwimmen der Schiffe erfolgt mit Hilfe eines Schiffslifts von 230 m Länge. Dieser Schiffslift begrenzt das Schiffbauprogramm von VWS auf Schiffe bis zu 260 m.
- (5) VWS beabsichtigt, seine Produktion zu modernisieren und zu rationalisieren sowie sich den Veränderungen der internationalen Marktanforderungen anzupassen, um auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig bleiben zu können. Es geht davon aus, dass die günstigen Marktbedingungen für Handelsschiffe noch für mehrere Jahre anhalten werden, glaubt jedoch, dass sich die Nachfrage zunehmend zugunsten von Schiffen der Panamax-Klasse verschieben wird, die VWS gegenwärtig nicht herstellen kann. Panamaxschiffe sind die größten Schiffe, die den Panamakanal durchfahren können, d.h. Schiffe mit einer maximalen Länge von 300 m und einer maximalen Breite von 32,2 m.
- (6) VWS führt daher gegenwärtig ein Investitionsvorhaben durch, um die Produktivität der Werft zu erhöhen sowie die Herstellung größerer Schiffe der Panamax-Klasse zu ermöglichen. Das Investitionsvorhaben wird VWS die Erschließung des Marktsegment Panamaxschiffe ermöglichen und damit das Absatzpotenzial der Werft erhöhen. VWS geht davon aus, dass dies zu einer gleichmäßigeren Auslastung der vorhandenen Produktionsanlagen führen wird und somit zu einer Degression der Herstellungskosten pro Schiff, wodurch sich die Produktivität der Werft erhöhen wird.
- (7) Die Investitionen betreffen die Stahlverarbeitung (Paneel-/Sektionsbau; Konservierung), um den Bau und die Bearbeitung größerer Stahlkonstruktionen (Sektionen) zu ermöglichen, und die Verlängerung des Schiffslifts um 40 m, so dass größere Schiffe gehoben und gesenkt werden können.
- (8) Im Bereich des Paneel- und Sektionsbaus soll in einer bestehenden Halle eine neue Fertigungsstraße für Paneele und Subsektionen für größere Schiffstypen errichtet werden. Auf der Helling sollen außerdem vier zusätzliche

Bauplätze zur Herstellung von Sektionen errichtet werden. Hinsichtlich der Konservierung betreffen die Investitionen die Vergrößerung von zwei der vier bestehenden Kabinen der Konservierungsanlagen, um größere Sektionen unterbringen zu können. Die Fähigkeit, größere Stahlsektionen bauen und bearbeiten zu können, ist aus wirtschaftlicher und technischer Sicht für die Herstellung von größeren Schiffen erforderlich, da die Endmontage von größeren Schiffen aus kleineren Sektionen ineffizient wäre. Die Kapazität des Schiffslifts wird durch die Verlängerung auf die Kapazität der Schiffsbauhalle eingestellt.

- (9) Das Vorhaben begann Anfang des Jahres 2005 und wird am 28. Februar 2006 abgeschlossen sein. Das Vorhaben wird 207 neue direkte Arbeitsplätze schaffen.
- (10) Das Investitionsvorhaben bedingt eine Verringerung der vertikalen Integration der Schiffswerft. Der Anteil der fremdvergebenen Leistungen soll von 17 % der Fertigungsstunden im Jahr 2005 auf 28 % bis Ende des Jahres 2007 erhöht werden. Es wird erwartet, dass mit zunehmender Fremdvergabe 400 neue Arbeitsplätze in der Region Stralsund entstehen.
- (11) Den von Deutschland angemeldeten Informationen zufolge belaufen sich die Kosten des Vorhabens auf 18,669 Mio. EUR, was den förderbaren Kosten entspricht. Diese Kosten lassen sich der Anmeldung zufolge wie folgt aufschlüsseln:

	EUR
Schiffslift	10 512 000
Paneel-/Sektionsbau	6 910 000
Konservierung	4 347 000
INSGESAMT	18 669 000

- (12) Deutschland beabsichtigt, staatliche Beihilfen in Höhe von 4 200 500 EUR zu gewähren, was 22,5 % der förderbaren Investitionskosten von 18 669 000 EUR entspricht. Die Beihilfe wird auf der Grundlage von zwei genehmigten Regionalbeihilferegelungen gewährt ⁽¹⁾.

III. WÜRDIGUNG

3.1. Staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag

- (13) Gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind 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, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. Gemäß der ständigen Rechtsprechung der europäischen Gerichte ist das Kriterium der Beeinträchtigung des Handels erfüllt, wenn das begünstigte Unternehmen eine Wirtschaftstätigkeit ausübt, die den Handel zwischen Mitgliedstaaten berührt.

⁽¹⁾ Gemeinschaftsaufgabe ‚Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur‘ — 34. Rahmenplan; Investitionszulagengesetz 2005.

(14) Die Beihilfe wird vom Land Mecklenburg-Vorpommern gewährt und ist somit dem Staat zuzuordnen. Sie gewährt VWS einen Vorteil, den das Unternehmen auf dem Markt nicht erlangt hätte. VWS fertigt seegängige Schiffe. Da diese Produkte gehandelt werden, droht die Maßnahme den Wettbewerb zu verfälschen und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten. Somit stellt der Zuschuss eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar und muss entsprechend gewürdigt werden.

3.2. Ausnahme gemäß Artikel 87 Absätze 2 und 3 EG-Vertrag

(15) Artikel 87 Absätze 2 und 3 EG-Vertrag sehen Ausnahmen von der allgemeinen Unvereinbarkeit gemäß Absatz 1 dieses Artikels vor.

(16) Zur Bewertung von Beihilfen an den Schiffbau hat die Kommission Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau erlassen („Rahmenbestimmungen“) ⁽¹⁾. Demnach bezeichnet Schiffbau den Bau in der Gemeinschaft von seegängigen Handelsschiffen mit Eigenantrieb. Die Tätigkeiten von VWS fallen unter diese Definition und die Beihilfe an VWS muss somit angesichts dieser Rahmenbestimmungen bewertet werden. Die Kommission hat zum jetzigen Zeitpunkt keine Hinweise darauf, dass VWS auch Fischereifahrzeuge herstellen würde. Den Leitlinien für die Prüfung staatlicher Beihilfen im Fischerei- und Aquakultursektor ⁽²⁾ zufolge dürfen keine Beihilfen an Werften für den Bau von Fischereifahrzeuge gewährt werden.

(17) In Randnr. 26 der Rahmenbestimmungen heißt es, dass *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 gewährt werden, die nicht mit deren finanzieller Umstrukturierung verknüpft sind, um die Produktivität der vorhandenen Anlagen zu erhöhen.

(18) Die Beihilfeintensität darf in Regionen gemäß Artikel 87 Absatz 3 a) EG-Vertrag 22,5 % bzw. die anwendbare Obergrenze für Regionalbeihilfen, wenn diese niedriger ist, nicht überschreiten. Ferner ist die Beihilfe auf die förderbaren Ausgaben gemäß der Definition in den anwendbaren Gemeinschaftsleitlinien für Regionalbeihilfen zu beschränken.

(19) Wie oben zitiert, sind Beihilfen an den Schiffbau auf Investitionen zur Modernisierung oder Sanierung bestehender Werften mit dem Ziel, die Produktivität bestehender Anlagen zu erhöhen, begrenzt.

(20) Nach Auffassung der Kommission muss die Frage, ob die Beihilfe eine bestehende oder eine neue Anlage betrifft, einige spezifische Faktoren, die in Randnr. 3 der Rahmenbestimmungen dargelegt sind, berücksichtigen. Zu diesen Faktoren zählen überschüssige Kapazitäten, niedrige Preise und Verfälschungen des Handels auf dem Weltschiffbaumarkt. Neue Anlagen können zu Kapazitätssteigerungen führen. Staatliche Beihilfen für solche Investitionen könnten somit dem grundlegenden Ziel der Rahmenbestimmungen zuwiderlaufen, wonach zu berücksichtigen ist,

dass der Schiffbausektor regelmäßig mit Phasen der Überkapazität konfrontiert gewesen ist.

(21) Die Kommission hat Zweifel, dass die Investitionen in den Paneel-/Sektionsbau die Voraussetzungen von Randnr. 26 der Rahmenbestimmungen erfüllen. Die Errichtung einer neuen Fertigungsstraße für Paneele und Subsektionen und von vier zusätzlichen Bauplätzen könnten zusätzliche Ausrüstungsanlagen darstellen und könnten damit mehr als bloße Investitionen zur Verbesserung der Produktivität einer bestehenden Anlage sein.

(22) Die Kommission hat auch Zweifel, ob die Investitionen in die Konservierungsanlagen, d.h. die Vergrößerung von zwei der vier Kabinen, und die Verlängerung des Schifflifts förderbare Investitionen gemäß Randnr. 26 der Rahmenbestimmungen sind. Obwohl diese Investitionen bestehende Anlagen betreffen, hat die Kommission gegenwärtig Zweifel, dass ihr Ziel in der Erhöhung der Produktivität dieser Anlagen besteht. Vielmehr scheinen diese Investitionen VWS in die Lage zu versetzen, seine Schiffbautätigkeiten durch die Bearbeitung größerer Sektionen in der Konservierungshalle und die Beförderung größerer Schiffe zu erweitern.

(23) Außerdem hat die Kommission Bedenken, dass die Investitionen von VWS zu einer Erweiterung der Kapazitäten führen könnten, die mit den Schiffbau-Rahmenbestimmungen nicht zu vereinbaren wäre.

(24) In Randnr. 3 a) in der Einleitung zu den Rahmenbestimmungen sind bestimmte, den Schiffbausektor betreffende Faktoren genannt, die die Kommission in ihrer Politik der Beihilfenkontrolle berücksichtigen sollte. Zu diesen besonderen Faktoren zählen u.a. überschüssige Kapazitäten, niedrige Preise und Verfälschungen des Handels auf dem Weltschiffbaumarkt. Seit Anfang der 90er Jahre bis vor kurzem war der fortdauernde Kapazitätsüberhang im Schiffbau einer der Hauptgründe für niedrige Preise, die sogar in nachfragestarken Zeiten anhielten. Die Kommission weist darauf hin, dass die Schiffbauindustrie von ihrer Natur her zyklisch ist und dass die gegenwärtige Weltmarktsituation von einem hohen Neuauftragsniveau, höheren Preisen und, wenn überhaupt, geringer freier Kapazität gekennzeichnet ist. Es sollten jedoch auch Prognosen angemessen berücksichtigt werden, die steigende Überkapazitäten, v.a. infolge von Investitionen in China und anderen asiatischen Ländern, vorhersagen.

(25) Daher ist die Kommission gegenwärtig der Auffassung, dass sie die Auswirkungen einer geförderten Investition auf die Kapazitätslage der betreffenden Schiffswerft untersuchen sollte. Das Ausmaß, mit dem eine solche mögliche Kapazitätzunahme den Wettbewerb auf dem Markt zu verfälschen droht, muss von der Kommission bei der Bestimmung der Vereinbarkeit der betroffenen Beihilfe mit den Rahmenbestimmungen für den Schiffbau sorgfältig geprüft werden. Die Kommission konnte bisher in sämtlichen Regionalbeihilfefällen zunächst ausdrücklich ausschließen, dass die zu fördernde Investition nicht zu einer Kapazitätserweiterung führen würde, bevor sie die Beihilfe genehmigt ⁽³⁾.

⁽¹⁾ ABl. C 317 vom 30.12.2003, S. 11.

⁽²⁾ ABl. C 229, vom 14.9.2004, S. 5.

⁽³⁾ Siehe z.B. C 23/2001 Flender Werft Lübeck, ABl. L 203, 12.8.2000, S. 60; N 306/2002 Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH & Co. KG (Deutschland), ABl. C 277, 14.11.2002, S. 2; N 383/2002 Neorion Shipyards, ABl. C 6, 10.1.2004, S. 21; N 617/2003 Lamda-Werft, ABl. C 24, 29.1.2005, S. 5.

- (26) Die Kapazität einer Schiffswerft ist als potenziellen Output definiert, d.h. die in Anbetracht der verfügbaren Anlagen unter normal günstigen Bedingungen erzielbare Produktion. Eine Schiffswerft besteht aus mehreren Anlagen (Paneelfertigung, Sektionsbau, Kran, Dock, Schiffsliift usw.) Einige dieser Anlagen werden als technische Engpässe (sog. „bottlenecks“) einer Werft betrachtet, die effektiv die Kapazität der Werft bestimmen. Die Kapazität wird normalerweise in CGT (compensated gross tons, gewichtete Schiffstonnage) gemessen.
- (27) Deutschland hat bis jetzt noch keine eingehenden Angaben über die technischen Engpässe der Werft und ihrer Kapazitäten vorgelegt. Vielmehr hat Deutschland geltend gemacht, dass das Investitionsvorhaben nicht zu einer Erhöhung der Kapazität führen würde, da sich die Produktionsfläche insgesamt nur geringfügig vergrößern werde.
- (28) Die Kommission merkt jedoch an, dass das Vorhaben zur Schaffung von 200 neuen Arbeitsplätzen bei VWS sowie weiteren Arbeitsplätzen bei den Zulieferern und Unterauftragnehmern der VWS führen wird. In Anbetracht dieser spürbaren Beschäftigungszunahme und der Tatsache, dass sich die vertikale Integration von VWS nicht erhöhen wird, d.h. dass VWS keine Arbeiten übernehmen wird, die es zuvor fremdvergeben hat, kann die Kommission gegenwärtig nicht ausschließen, dass sich die Kapazität der Schiffswerft erhöhen wird.
- (29) Damit daher die Kommission die Auswirkung der Investition auf die Kapazität der Werft und die Vereinbarkeit hiervon mit dem Gemeinsamen Markt beurteilen kann, müssen der Kommission weitere Informationen, insbeson-

dere zu den Auswirkungen der verschiedenen Investitionen, den technischen Engpässe der Werft, der Marktlage und -aussichten übermittelt werden. Die Kommission wird die Auswirkung des Vorhabens als ganzes auf die Kapazität der Werft würdigen.

IV. ENTSCHEIDUNG

- (30) Aus den dargelegten Gründen bezweifelt die Kommission, dass die geplante Regionalbeihilfe zugunsten von VWS mit den in den Rahmenbestimmungen dargelegten Voraussetzungen für Regionalbeihilfen in Einklang steht. Sie hat deshalb Zweifel, ob die Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt zu vereinbaren ist.

Daher fordert die Kommission die Bundesrepublik Deutschland im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag auf, innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens ihre Stellungnahme abzugeben und alle für die Würdigung der Beihilfe sachdienlichen Informationen zu übermitteln. Sie bittet die deutschen Behörden, dem etwaigen Beihilfeempfänger unmittelbar eine Kopie dieses Schreibens zuzuleiten.

Die Kommission wird alle Interessierten durch eine Veröffentlichung dieses Schreibens und einer Zusammenfassung seines wesentlichen Inhalts im Amtsblatt der Europäischen Union hiervon unterrichten. Außerdem wird sie die EFTA-Länder, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Mitteilung in der EWR-Beilage zum Amtsblatt der Europäischen Union und die EFTA-Überwachungsbehörde durch Übersendung einer Kopie dieses Schreibens ebenfalls in Kenntnis setzen. Alle Interessierten werden aufgefordert, ihre Bemerkungen binnen einem Monat vom Datum dieser Veröffentlichung an zu unterbreiten.“