

II

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

HATÁROZATOK

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2007. március 21.)

a Szlovák Köztársaság által a Slovenské lodenice Komárno vállalatnak nyújtandó C 21/06 (ex N 635/05) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2007) 1182. számú dokumentummal történt)

(Csak a szlovák nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2007/529/EK)

Az EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az EK-Szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

miután felkérte az érdekelt feleket, hogy az említett rendelkezésnek ⁽¹⁾ megfelelően tegyék meg észrevételeiket és miután megvizsgálta a beküldött észrevételeket,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) A Szlovák Köztársaság 2005. december 9-én kelt és 2005. december 14-én iktatott levelében a Bizottságnak bejelentette azon szándékát, miszerint regionális beruházási támogatást kíván nyújtani a Slovenské lodenice Komárno vállalatnak. A Bizottság 2005. december 23-i és 2006. február 27-i levelében további információkat kért ez irányban, amire a szlovák hatóságok a 2006. január 26-án kelt és 2006. január 31-én iktatott, valamint a 2006. március 23-án kelt és 2006. április 4-én iktatott levélben válaszoltak.

(2) A Bizottság 2006. június 7-i levelében értesítette a szlovák hatóságokat az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerint indított eljárásról a fentebb említett támogatási intézkedéssel kapcsolatosan.

(3) Az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése alapján indított eljárásról szóló bizottsági határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* lett közzétéve ⁽²⁾. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy tegyék meg az intézkedéshez kapcsolódó észrevételeiket.

(4) A Szlovák Köztársaság 2006. július 6-án kelt és 2006. július 12-én iktatott levelében benyújtotta a kedvezményezett – a Slovenské lodenice Komárno vállalat – észrevételeit. Mivel ezen észrevételeket a Szlovák Köztársaság tárta a Bizottság elé, ezért a Bizottság azon a véleményen van, hogy a Szlovák Köztársaságnak lehetősége volt a kedvezményezett észrevételeire reagálni. A Szlovák Köztársaság egyéb észrevételt nem adott át. A Bizottság 2006. október 30-án felkérte a Szlovák Köztársaságot, hogy erősítse meg a kedvezményezett benyújtott észrevételeinek a Bizottság általi értelmezését. A kedvezményezett a 2006. december 14-én megvalósult találkozón további felvilágosítással is szolgált. A Szlovák Köztársaság a Bizottságnak 2006. október 30-án kelt kérelmére a 2007. január 10-én kelt és ugyanaznap iktatott levelében válaszolt, amelyben megerősítette a kedvezményezett által nyújtott információkat az említett találkozón.

⁽¹⁾ HL C 194., 2006.8.18., 30. o.

⁽²⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet.

2. A TÁMOGATÁS RÉSZLETES LEÍRÁSA

2.1. Az érintett vállalat

- (5) A kedvezményezett a Slovenské lodenice Komárno, a.s. Bratislava (továbbiakban csak „SLK”) szlovák hajógyártó vállalat, amely a Duna folyó mentén fejt ki tevékenységét az EK-Szerződés 87. cikkének (3) bekezdésének a) pontja szerint támogatásra jogosult régióban. A vállalatot 2000-ben alapították. Részvényesei közé tartozik az Euram Bank AG Bécs (70 %), valamint a szlovák állam (30 %). Az Euram Bank AG Bécs 2003-ban többségi részvénytessé vált két tőkeinjekció révén. Az SLK nagyvállalat 1,424 milliárd szlovák korona⁽³⁾ (2004) forgalommal és 910 alkalmazottal (2005) rendelkezik. A 2003-ban történt részleges privatizációt követően a vállalat megháromszorozta termelését (éves kompenzált bruttó úrtartalommal számítva (CGT)) és 2004-ben 26 millió szlovák korona hasznot ért el. Az SLK vállalat nem küzd pénzügyi gondokkal.
- (6) Az SLK kisebb tengerjáró konténerhajókat és folyami-tengerjáró hajókat gyárt, amelyek maximális hordképessége 6 000 DWT. A Szlovák Köztársaság által nyújtott információk alapján a piacot a holland DAMEN és a német Flensburg hajógyárak uralják, amelyek 4 000–20 000 DWT hordképességű hajókat gyártanak. Emellett a lengyel Stocznia Polnocna hajógyár is hasonló méretű konténerhajók építésére specializálódik. Az SLK olyan tevékenységet nem végez, amely tengerjáró hajók javítását, illetve átépítését szolgálná, és teljes gyártási kapacitása az Európai Unió tagországaiba irányul.

2.2. Beruházási projekt

- (7) A vállalat a „Slovenské lodenice Komárno technológiai alapjainak korszerűsítése” elnevezésű beruházási projekt megvalósítását tervezi a 2006–2008-as időszakban. A projekt célja a gyártási folyamat korszerűsítése. A beruházási projekt kilenc alprojektből áll, ezek megnevezése a továbbiakban DP 01–DP 09. Az alprojektek leírása az alábbiakban található meg a kedvezményezettnek a beruházás jellegét magyarázó – a hivatalos vizsgálati eljárás indítása után tett – észrevételeivel együtt.
- DP 01 – A gyártási területek kibővítése: új vágány építése a hajógyár térségében és ennek olyan berendezéssel való ellátása, amely új szerelőműhely létesítését teszi lehetővé; a hajógyár 50 tonnás teherbíróképességű darut vásárol. A hajógyárnak ezen része mostanáig csak raktárként szolgált, és a gyártási folyamatban nem volt szerepe. A beruházással összefüggő költségek összege 39 825 658 szlovák korona.
 - DP 02 – Fúvatógép vásárlása és telepítése a kohászati alapanyagok előzetes megmunkálását végző automatizált rendszer számára. A beruházás célja az acéllemezek tisztításának felgyorsítása. Az új csiszolóhatású fúvatógépnek több előnye is van a jelenleg használt berendezéssel szemben: felgyorsítja a gyártási folyamatot, kevesebb mennyiségű csiszolóanyagot és ener-

giát használ el, valamint környezetkímélő is. A kohászati alapanyagok előzetes megmunkálását végző automatizált rendszer elméleti kapacitása ezáltal 12 450 tonnáról 15 700 tonnára bővül. A költségek nagysága eléri a 17 500 000 szlovák koronát.

- DP 03 – Elosztóhálózat kiépítése a 4. és 5. sz. vágányoknál: a 4. és 5. sz. vágányt jelenleg a hajótest szekcióinak építésénél és a hajótest összeillesztésénél használják; a hajógyár hat új csatlakozási pontot épít ki (acetilén, oxigén és sűrítettlevegő-vételezés), miáltal korszerűsíti ezt a berendezést. A költségek nagysága 6 500 000 szlovák korona nagyságú összeget tesz ki.
- DP 04 – Energiaelosztó kiépítése a felszerelő rakpart részére, ahol a befejezési munkálatok folynak: a rakpart mentén új elosztóhálózat kerül kiépítésre nyolc csatlakozási ponttal (acetilén, oxigén, sűrített levegő és elektromos energia). Célja a jelenlegi lassú és drága rendszer lecserélése, amely esetében az acetilén, oxigén és a sűrített levegő vételezése palackokból történik. A költségek nagysága eléri a 3 500 000 szlovák koronát.
- DP 05 – Vízszintes fúrószerszám: W 100 típusú vízszintes fúrószerszám vásárlása. Az SLK jelenleg a fúrószerszám egy régebbi típusát (W 75) bérl. A W 100 típus a fúrószerszám egy fejlettebb változata, és műszaki tulajdonságai alapján lehetővé válik szélesebb skálájú alkatrészek jóval hatékonyabb megművelése (nagyobb fordulatszám/perc). A befektetés költségei eléri a 6 000 000 szlovák koronát.
- DP 06 – Anyagvágó műhely: hidraulikus táblaolló vásárlása. Mostanáig egy alternatív és kevésbé határos technológia volt használatban. A költségek nagysága eléri a 2 000 000 szlovák koronát.
- DP 07 – Minőség-ellenőrzés javítása: hajótesten végzett ellenőrző mérések a gyártás folyamán, minőség-ellenőrzés az egyes munkafolyamatok befejezése után, hordozható ipari röntgenműszer vásárlása, továbbá festékréteg és anyagvastagság mérésére szolgáló műszer, acéllemezek vastagságát mérő ultrahangos vastagságmérő, valamint egy szonda vásárlása. A költségek összege eléri a 2 000 000 szlovák koronát.
- DP 08 – Anyagmozgató gépek korszerűsítése: platós targonca, magasemelő kocsi, ólomsav akkumulátor-töltő. A költségek nagysága eléri a 2 000 000 szlovák koronát.
- DP 09 – Alumínium és rozsdamentes acél hegesztésére szolgáló műhely létrehozása: elektrolakatos műhely, csőhegesztő (rozsdamentes acélcsövek hegesztése). Az említett két munkahely tevékenységeit jelenleg alvállalkozás helyettesíti. A költségek nagysága eléri az 1 000 000 szlovák koronát.

⁽³⁾ A Szlovák Nemzeti Bank által közölt 2005. novemberi devizaközépárfolyam: 1 EUR = 38,4550 szlovák korona.

- (8) A teljes költségek összege eléri a 80 325 658 szlovák koronát, ami a regionális befektetéshez nyújtott támogatás jogosult költségeit képezi. A költségeket a gépek és berendezések vásárlására fordított kiadások alkotják. A jogosult beruházási költségek jelenlegi értéke 76 100 000 szlovák korona (7,55 % leszámítolási kamatláb). Az egyes évek költségei a következőképpen oszlanak meg:

Táblázat

A támogatható költségek jelenlegi értéke

Év	Támogatható költségek	A támogatható költségek jelenlegi értéke
2006	31 164 000	31 164 000
2007	37 295 658	34 677 506
2008	11 866 000	10 258 494
Összesen	80 325 658	76 100 000

- (9) A Szlovák Köztársaság szerint a DP 02–DP 09 alprojektek önálló projektek, amelyek kivitelezését az SLK abban az esetben is megvalósítja, ha a DP 01 alprojekt nem kerül megvalósításra.
- (10) A beruházási projekt a hajógyár műszaki kapacitását 24 000 kompenzált bruttó űrtartalomról (CGT) 28 500 kompenzált bruttó űrtartalomra (CGT) növeli a 2009. évben, ami évi két hajó kapacitásnövekedést jelent. További előnye a projekt megvalósításának a gyártási ciklus lerövidítése, a költségek megtakarítása és a minőség javítása. Javul a hajógyár termelékenysége is: 2009-ben a jelenlegi 67 munkaóra/CGT helyett ez csak 58 munkaóra/CGT lesz, beleértve az alvállalkozásban végzett tevékenységeket is.
- (11) A beruházás megvalósításával a hajógyárban 140 új munkahely keletkezik (112 közvetlen termelői munkahely, 20 kiegészítő munkahely és 8 műszaki-gazdasági munkahely), és 50 közvetett munkahely a 14 %-os munkanélküliséget számláló régióban. A DP 09 alprojekt megvalósítását követően a munkahelyek nagyobb része az insourcingnak köszönhetően közvetlenül a gyártáshoz fog kapcsolódni. A beruházás megvalósításával az éves rendelkezésre álló teljes munkaóraszám 1 590 300-ról 1 653 200-ra nő.
- (12) A kedvezményezett kijelentette, hogy a beruházás eredményeit minimálisan az elkövetkező öt évben használni kívánja. A Slovenské lodenice Komárno vállalat 2005. október 10-i levelében kérte a támogatást, a beruházás megvalósítása 2006-ban kezdődött.

2.3. Intézkedések

- (13) A bejelentett támogatási intézkedés magában foglalja, hogy a Szociális Biztosító elengedi a bírságok kifizetését. A bírságok amiatt halmozódtak fel, hogy az SLK 2003. október 31. és 2004. március 31. közötti időszakban nem fizette a társadalombiztosítási járulékokat. A leírandó adósság eléri a 17 117 957 szlovák koronát. A Szociális Biztosító az adósságot csak azt követően írja le, ha átvette a Bizottság jóváhagyását. A támogatás jelenlegi értéke így eléri a 17 117 957 szlovák koronát és a támogatás intenzitása a jogosult költségek 22,49 %-át.

- (14) További pénzügyi forrást képeznek a Slovenské lodenice Komárno vállalat saját forrásai (19 025 000 szlovák korona), valamint a magánbankban felvett hitel (39 957 043 szlovák korona).

3. HATÁROZAT AZ EK-SZERZŐDÉS 88. CIKKÉNEK (2) BEKEZDÉSE SZERINTI ELJÁRÁS INDÍTÁSÁRÓL

- (15) A Bizottság a következő okokból indított hivatalos vizsgálati eljárást. Először is, a Bizottság kételyét fejezte ki, hogy a DP 01, DP 05 és DP 09 alprojekt a hajógyár jelenlegi állapotát korszerűsítő beruházás-e, illetve a jelenleg meglévő berendezések produktivitásának növelésére szolgál, vagyis lehetséges-e annak feltételezése, hogy jogosult a regionális támogatásra.
- (16) A Bizottság konkrét kételyét fejezte ki az irányban, miszerint a DP 01 alprojekt, amely úgy tűnt, hogy új gyártási kapacitást kíván létrehozni, egyúttal a hajógyár meglévő berendezéseinek produktivitásának javítását is célul tűzte ki.
- (17) A Bizottság hasonlóan aggodalmát fejezte ki, hogy a DP 05 alprojekt valójában csak a bérelt berendezésnek sajátára való lecserélését célozta meg, mert a termelőképesség hatékonyságának szempontjából ez a beruházás nyilvánvaló előnyt nem mutatott ki. A Bizottság hasonlóan vélekedett a DP 09 alprojektről is.
- (18) Másodszor, a Bizottság kétségét fejezte ki aziránt, hogy a DP 01, DP 02 és DP 03 alprojekt jogosult lenne a regionális támogatásra, mivel úgy tűnik, hogy céljuk a kedvezményezett fél műszaki kapacitásának növelése. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a beruházási támogatás hatásai a hajógyár kapacitása szempontjából mélyebb elemzést kívánnak.
- (19) Harmadszor – figyelembe véve azokat a kételyeket, amelyek megkérdőjelezzik a beruházási projekt egyes részeinek regionális támogatásra való jogosultságát –, a Bizottság szerint kétséges, hogy sikerül-e betartani a támogatás megengedett maximális intenzitását.

- (20) A Bizottság végül arra az előzetes megállapításra jutott, hogy a fennmaradó alprojektek a rendelkezésre álló információk alapján teljesítik a *hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás keretszabály* (továbbiakban: hajógyártási keretszabály) ⁽⁴⁾ által meghatározott jogosultsági kritériumot.

4. A KEDVEZMÉNYEZETT ÉSZREVÉTELEI

- (21) A hivatalos vizsgálati eljárás megindítását követően a kedvezményezett további információkkal szolgált a beruházási projekt okairól és hatásairól.
- (22) Rámutatott arra, hogy a beruházási projekt fő indíttatása a hajógyár jelenlegi nem megfelelő elrendezése volt, amely a gyártást függővé teszi a természeti körülményektől, vagyis a Duna vízmagasságától. A hajótest egyes részeit (továbbiakban: „szekció”) jelenleg a fedett gyártócsarnokokban és a 4. és 5. vágányok térségében a szabadban szerelik össze. A jelenlegi elrendezésből származó problémák abban rejlenek, hogy a szekciók nagyságát ilyen módon korlátozza egyrészt a gyártócsarnokok magassága, másrészt a 4. és 5. vágányokon közlekedő daru teherbírása (27 t). Ennek két fontos következménye van. Először is, a nagyobb szekciók összeszerelését részben a folyó vízfelszínén kell elvégezni. Másodszor, a szekciók gyakran nem érik el azt a kritikus méretet, amely lehetővé tenné a felszereléseknek a szekciókra történő szerelését, ami különösen érvényes a csőrendszerek esetében. A felszerelések összeszerelésére ezért csak a teljes hajótest összeszerelését követően kerülhet sor a vízfelszínén, ami jelentősen csökkenti a hatékonyságot.
- (23) Az a tény, hogy a szekciók és szerelvények összeszerelését részben a vízfelszínén kell elvégezni, a hajógyár gyártását függővé teszi a Duna vízmagasságától és az ottani körülményektől. Alacsony vízmagasság esetén leáll a gyártás, mivel a munka nem folytatható műszaki okok miatt (korlátozott magasság és kis hely), illetve leállnak a szabadban végzett szerelési munkálatok is (a daru alacsony teherbírása).
- (24) A DP 01 és DP 03 alprojekt pontosan ezt a problémát oldja meg. A beruházás eredményeként kibővül a szerelési kapacitás, és a hajógyár számára lehetővé válik a nagyobb szekciók gyártása. A szabadban történő szerelési kapacitás kibővül a 8. vágányon elhelyezett új berendezés által, amelyet 50 tonna teherbírású daruval látnak el, amely megfelel a felszerelő rakparton végzett befejezési munkálatoknál megkövetelt daruteherbírásnak (szintén 50 t). Ezáltal korszerűbbé válik a munkafolyamat, valamint a 4. és 5. vágány szerelőkapacitása is.
- (25) Ebből kifolyólag a szekciók egyes gyártási munkálatai áthelyeződnek a gyártócsarnokokból a szabadba. Az
- (26) A DP 03 alprojekt megvalósításának eredményeként lerövidül az energielosztási hálózat, ami csökkenti az energetikai veszteségeket.
- (27) A DP 02 alprojekt esetében a kedvezményezett hangsúlyozta a meglévő csiszolóhatású fúvatógép lecsereléséből eredő hatékonyságjavulást.
- (28) A DP 05 alprojekt esetében a kedvezményezett átnyújtotta a meglévő fúrószerszám műszaki tulajdonságainak összehasonlítását az újabb típus tulajdonságaival, amint ez már a (7) preambulumbeközlésben fel lett tüntetve.
- (29) A kedvezményezett végezetül a DP 09 alprojekt esetében azzal a magyarázattal szolgált, hogy az alumínium- és rozsdamentes acél hegesztési munkálatoknál az alvállalkozói rendszer problematikusvá válik olyan esetekben, amikor is a gyártandó alkatrészek műszaki specifikációja módosításra kerül. Az ilyen változtatások gyakoriak, és a kedvezményezett fél ilyen esetben korlátozva van az alvállalkozó gyártási tervei által. Saját berendezés birtoklása kellő rugalmasságot biztosítana a kedvezményezett félnek, mivel így azonnal reagálni tudna a módosításokra, ez pedig a gyártási folyamatban jelentős sikert eredményezne (20 %-os költségcsökkenés a nem acél elemek gyártásánál). Ennek a kérdésnek külön megnő a jelentősége, ha figyelembe vesszük az alumínium és rozsdamentes acél alapanyagok egyre gyakoribb felhasználását az acél alapanyagokkal szemben.
- (30) A kedvezményezett – válaszként arra a kételyre, hogy a DP 01 és DP 03 alprojekt, valamint az DP 02 alprojekt is a hajógyár műszaki kapacitásának növelésére irányul – azzal érvelt, hogy a műszaki kapacitás bővülése a jelenlegi beruházás által keletkező produktivitás növekedésből ered. A kedvezményezett megerősítette, hogy a teljes kapacitás 2009-ben 24 000 CGT-ről 28 500 CGT-re nő meg, ami egy évben két hajóval nagyobb teljesítményt jelent, hajótípustól és hajónagyságtól függően. A kohászati anyagfeldolgozó elméleti kapacitása 12 450 tonnáról 15 700 tonnára nő meg. A valódi kohászati anyagfeldolgozás viszont 12 450 tonna marad, ami az ezt megelőző gyártási folyamatok során fellépő akadályoknak tudható be. Ezek eltávolítása csak jelentős beruházások árán lehetséges, ilyen beruházások megvalósítását a hajógyár középtávon nem tervezi.

⁽⁴⁾ HL C 317., 2003.12.30., 11. o. A keretszabályt a hajógyártáshoz nyújtott állami támogatási keretszabályának meghosszabbításáról szóló bizottsági közlemény hosszabbította meg (HL C 260., 2006.10.28., 7. o.).

(31) Válaszul arra az aggályra, hogy a DP 01, DP 05 és DP 09 alprojekt nem a létező berendezések hatékonyságának javítására irányul, a kedvezményezett a Bizottság elé tárta azokat az adatokat, amelyek alátámasztják a hatékonyság tényleges javulását. A kedvezményezett a produktivitás teljes bővülését mennyiségben az alábbi tényezők segítségével fejezte ki: a gyártási ciklus hajótípustól függően 20/12/8 nappal rövidül le, az egy vízi járműre eső munkamennyiség körülbelül 12 000 munkaórával csökken, a kohászati alapanyag előfeldolgozására szolgáló berendezés produktivitása – amelyet az egy munkásra átszámított feldolgozott acélmennyiség (t) fejez ki – 13,65 tonnáról 15,60 tonnára nő meg, ami 14 %-os növekedést jelent, a kohászati alapanyag előfeldolgozására szolgáló berendezés produktivitása egy tonna feldolgozott acélra számolt munkaórákban 127-ről 97-re nő meg, ami 31 %-os növekedést jelent.

5. A SZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG ÉSZREVÉTELEI

(32) A Szlovák Köztársaság átadta a Bizottságnak a kedvezményezett észrevételeit, amelyhez nem csatolt saját észrevételeket, miáltal azonosult a kedvezményezett észrevételeivel.

6. ÉRTÉKELÉS

6.1. Állami támogatás az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerint

(33) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében nem engedélyezhető a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet. Az európai joggyakorlat szerint abban az esetben kerül sor a kereskedés befolyásolására, ha a kedvezményezett vállalata olyan gazdasági tevékenységet folytat, amelyhez hozzátartozik a tagállamok közt folytatott kereskedelem is.

(34) Jelen esetben a Szociális Biztosító, a szociális ellátási rendszert igazgató központi szerv írja le követelését. Tehát ez a pénzügyi intézkedés összefüggésben van az állami forrásokkal, és az államot is érinti. A Szociális Biztosító saját megítélése szerint „indokolt esetekben” teljesen vagy részben elengedheti a bírságok kifizetését. A kiválasztási feltétel tehát teljesítve van. Az intézkedés azonban az SLK-t olyan pénzügyi előnyhöz juttatja, amelyhez a hajógyár a piacon nem juthatna hozzá, mivel a bírságot ki kellene fizetnie. Az SLK vállalat tengerjáró vízi járműveket gyárt. Mivel ezek a termékek kereskedelmi forgalomban vannak, az említett intézkedés veszélyeztetheti a tagállamok közötti gazdasági versenyt és befolyásolhatja a köztük folyó kereskedelmet. Bár az SLK a kisebb, a 6 000 DWT bruttó űrtartalmú hajók piacán levő részt tölti ki, mégis legalább potenciális konkurenciát jelent a kisebb lengyel hajógyarak, valamint a holland DAMEN és német Flensburg hajógyár számára. Ezen pénzügyi intézkedés tehát ebből kifolyólag az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, és ezért ezt kellőképpen szükséges értékelni.

(35) Az állami támogatás nagysága 17 117 957 szlovák korona.

(36) Amint ez már fel lett tüntetve, a hivatalos vizsgálati eljárás indításáról szóló határozatban a Bizottság úgy döntött, nem fogja értékelni azt a tényt, hogy az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak nyilvánul-e a Szociális Biztosító azon döntése, miszerint eláll a 2003. október 31. és 2004. március 31. közötti időszakban elmaradt járulékok behajtásától. Ez az időszak megelőzi Szlovákiának az Európai Unióhoz történt csatlakozását, és más időszakot nem érint. Ezért nem tartozik a Bizottság jogkörébe annak megítélése, hogy ez az intézkedés összhangban áll-e a közös piacra vonatkozó elvvel. Az adatok azt mutatják, hogy az SLK a 2003. október 31. és 2004. március 31. közötti időszakban befizette a társadalombiztosítási járulékokat, ami alapvetően a bírság leírásának elengedhetlen feltétele.

6.2. A támogatás összeegyeztethetősége: az EK-Szerződés 87. cikkének (3) bekezdésében meghatározott kivételek

(37) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése rögzíti az állami támogatás összeegyeztethetőségéről szóló szabályt a közös piaccal, ugyanazon cikk (2) és (3) bekezdése meghatározza az ezen szabály alóli kivételeket.

(38) A hajógyártáshoz nyújtott támogatások értékeléséhez a Bizottság keretszabályt bocsátott ki. Ezen keretszabály értelmében a hajóépítés jelentése: az Unió területén belül, önjáró, tengeri, kereskedelmi vízi jármű építése. Ezen meghatározás alkalmazható az SLK vállalat tevékenységére is, ezért az SLK részére szánt támogatást a hajógyártásról szóló keretszabály alapján szükséges értékelni.

(39) A hajógyártásra vonatkozó keretszabály 26. pontja meghatározza, hogy regionális támogatás a hajóépítő, -javító vagy -átalakító tevékenységet végző vállalkozásnak csak már működő hajógyár fejlesztéséhez vagy korszerűsítésére nyújtható azzal a céllal, hogy a meglévő létesítmények teljesítménye javuljon, a támogatás nem kapcsolódhat pénzügyi szerkezetátalakításhoz.

(40) A támogatás intenzitása az EK-Szerződés 87. cikkének (3) bekezdésében feltüntetett régiókban nem lépheti túl a 22,5 %-ot vagy a regionális támogatás vonatkozó maximumát, aszerint, hogy melyik érték alacsonyabb. Jelen esetben a támogatási maximum 22,5 %. Támogatást csak támogatható kiadásokra lehetséges nyújtani, ahogy ez az Unió regionális támogatásra vonatkozó hatályos iránymutatásai meghatározzák (továbbiakban: regionális támogatásra vonatkozó iránymutatás)⁽⁵⁾.

Korszerűsítés – DP 01, DP 05 és DP 09 projekt

(41) A Bizottság kételyei abban az irányban, hogy vajon ezek az alprojektek olyan beruházások-e, amelyek célja a jelenlegi hajógyár korszerűsítése a meglévő berendezések teljesítményének javítása érdekében, nem nyertek bizonyítást.

⁽⁵⁾ HL C 54., 2006.3.4., 13. o.

- (42) A Bizottság a DP 01 alprojektet modernizáló projektnek tekinti, mivel leegyszerűsíti a gyártási folyamatot és megoldást nyújt a hajógyár jelenlegi elrendezéséből adódó alapvető problémákra. Először is, a hajógyár számára lehetővé teszi nagyobb szekciók gyártását a folyó mentén, tehát a gyártás már nem lesz függő a Duna vízmagasságától. Másodszor, javul az összeszerelési folyamat hatékonysága, mivel a hajógyár nagyobb szekciókat is tud majd gyártani. Harmadszor, a munkafolyamat során már korábban megvalósíthatóvá válik a szerelvényeknek az egyes szekciókra történő felszerelése, miáltal javul a hatékonyság, ami különösen érvényes az elkészült hajótestnek csőrendszerekkel történő felszerelésénél. Végezetül pedig az új berendezés lehetővé teszi a jelenleg túlterhelt kapacitású gyártócsarnokok optimálisabb kihasználását azokon a helyeken, ahol az egyes szekciók építése folyik, és amelyek a jövőben a gyártás korai szakaszában végzett, egyéb tevékenységeknél kerülnek kihasználásra.
- (43) Mindezek alapján a Bizottság arra a megállapításra jutott, hogy annak ellenére, miszerint az DP 01 alprojekt az új berendezésekhez kapcsolódik, valóban korszerűsíti a teljes hajógyárat (különösképpen a szekciók szerelésének gyártási folyamatát) és javítja a meglévő berendezések hatékonyságát, különösképpen a gyártócsarnokok esetében.
- (44) Ami a DP 05 alprojektet illeti, a korszerűbb és gyorsabb fűrészsorszám (DP 05) műszaki tulajdonságainak köszönhetően szélesebb skálájú alkatrészek megmunkálásánál is felhasználhatóvá válik és ezáltal hozzájárul a *rendszerek gyártása és szerelése* munkaművelet nagyobb rugalmasságához. A beruházás tényleges korszerűsítést jelent, nemcsak a hajógyárban jelenleg használt, valamint bérelt gép lecserélését. Az alprojekt növeli a meglévő berendezések hatékonyságát, és bár a bérelt gépek nem tekinthetők meglévő berendezésnek, az alprojekt hozzájárul a *rendszerek gyártása és szerelése* munkaművelet hatékonyságának javításához.
- (45) Ami a DP 09 alprojektet illeti, ez elősegíti az alumínium és rozsdamentes acél hegesztőműhely hatékonyságának javítását (DP 09), és kézzelfogható költségmegtakarítást eredményez, a hajógyár ezáltal hatékonyabban tud reagálni az ügyfelek által kért specifikációmódosításokra, valamint kiküszöböli a gyártási folyamat megszakításának veszélyét. A beruházás – amely az erőforrások visszaservezését (insourcing) eredményezi – valóban elősegíti a gyártási folyamat korszerűsítését. A projekt növeli a meglévő berendezések hatékonyságát, és bár a bérelt gépek nem tekinthetők meglévő berendezésnek, a projekt által javul a teljes gyártási folyamat hatékonysága.
- (46) Az említett tények alapján a Bizottság arra a megállapításra jutott, hogy a DP 05 és DP 09 alprojekt a jelenlegi hajógyár korszerűsítésére irányul, és javítja a produktivitást.
- A kapacitás kérdése – DP 01, DP 02 és DP 03 projekt*
- (47) A Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárást megindító határozatában aggodalmát fejezte ki, hogy a DP 01, DP 02 és DP 03 alprojekt a hajógyár kapacitásának növelésére szolgál-e, továbbá kételyét fejezte ki az irányban is, hogy a kapacitás ilyen formában történő növelése összeegyeztethető-e a keretszabály feltételeivel.
- (48) A Bizottság arra a megállapításra jutott, hogy a három alprojekt megfelel annak a követelménynek, miszerint a beruházást a jelenlegi hajógyár korszerűsítésére kell fordítani a meglévő berendezések produktivitásának javítása céljából. A DP 01 alprojektet illetően ezen követelmény teljesítése már a (42) preambulumbekzdésben igazolást nyert. Ami a DP 02 alprojektet illeti, a Bizottság véleménye szerint az új csiszolóhatású fúvatógép olyan minőségbeli javulást eredményez, amely a munkát alacsonyabb anyag- és energiafogyasztás mellett gyorsabbá teszi, és ugyanakkor környezetkímélőbb is. A DP 03 alprojekt kétféle előnnyel is jár. Először is lerövidíti az energiaelosztó hálózatot, ami az energiára fordított költségek csökkenését eredményezi. Másodszor, a 4. és 5. vágányon található és az egyes szekciók szerelésére szolgáló berendezés korszerűsítése hasonló produktivitásnövekedéssel jár, mint a DP 01 projekt esetében (nagyobb szekciók építése, gyártócsarnoki térégek felszabadulása, időjárási tényezőktől független gyártás).
- (49) Ami a kapacitást illeti, a Bizottság először is az alprojektek hatását ítéli meg a hajógyár műszaki kapacitása szempontjából (lásd az (50) és (51) preambulumbekzdést). A Bizottság ezt követően dönt arról, hogy a kapacitás javulása, ha valóban be is következik, szabályszerű-e (lásd az (52) és (53) preambulumbekzdést).
- (50) A Bizottság a kedvezményezett által benyújtott információk alapján megjegyzi, hogy habár a DP 02 alprojekt ténylegesen javítja a meglévő, a *kohászati alapanyagok előzetes megmunkálását végző automatizált rendszer* berendezés kapacitását, ez a javulás csak tisztán *elméleti*. A 15 700 tonna acélfeldolgozást kimutató új kapacitás a berendezés maximális kapacitását megadó új adat. Azonban a megelőző gyártási műveletek során fennálló akadályok következtében a *ténylegesen feldolgozott acél* mennyisége nem változik, 12 450 tonna marad. A kedvezményezett fél megerősítette, hogy a kohászati alapanyagok előfeldolgozásánál fellépő akadályok eltávolítására jelentős beruházásokra lenne szükség, amit jelenleg nem tervez. A Bizottság ezért arra a megállapításra jutott, hogy a DP 02 alprojekt nem növeli a hajógyár kapacitását, és annak a lehetősége, hogy a kapacitás elérje a 15 700 tonnát, csupán elméleti.

- (51) A DP 01 és DP 03 alprojekt esetében bizonyításra került, miszerint a két projekt a hajógyár kapacitását 24 000 CGT-ről 28 500 CGT-ra növeli, ami évi két hajó kapacitásnövekedést jelent hajótípustól és hajónagyságtól függően. A Bizottság megjegyzi, hogy mivel az acél feldolgozási kapacitása nem bővül (lásd az (50) preambulumbekendést), a hajógyár műszaki kapacitásának bővítését azon munkaműveletek produktivitásának növelésével kell elérni, amelyek a kohászati alapanyagok előfeldolgozását követik. A DP 01 és DP 03 alprojekt a szekciók szerelése esetében valóban a produktivitás növeléséhez vezet, és jelentős időmegtakarítást eredményez (a gyártási ciklus átlagosan 30 %-kal rövidül le, mivel egy vízi jármű összeszerelése átlagban kb. 36 napot vesz igénybe, és az átlagos időmegtakarítás egy vízi jármű esetében 13 nap, lásd a (31) preambulumbekendést). A kapacitás növekedése annak köszönhető, hogy nagyobb szekciók szerelhetők össze, ami lerövidíti a hajótest összeszerelésére szükséges időt. Ennek eredményeként megnő az éves CGT mértéke.
- (52) A Bizottságnak most arról kell döntést hoznia, hogy a kapacitás bővülése arányban van-e a termelékenység javulásával. Ebből kifolyólag a Bizottság megjegyzi, hogy a beruházási projekt jelentős hasznot jelent produktivitás szempontjából. A gyártási ciklus átlagosan 30 %-kal rövidül le. Az összes produktivitási mutató javulást mutat: a hajógyár teljes produktivitása munkaóra/CGT-ben kifejezve 15 %-kal (67-ről 58-ra) javul, úgyszintén a kohászati alapanyag előfeldolgozására szolgáló berendezés produktivitása, amit az egy munkásra számított feldolgozott acélmennyiség (t) fejez ki, 14 %-kal (13,65-ről 15,60-ra) javul, továbbá az egy tonna feldolgozott acélra átszámított munkaórák száma 31 %-kal (127-ről 97-re) javul. A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy ha a hajógyárban létre is jön 140 új munkahely, ami 15 %-os növekedésnek felelne meg, az évi teljes rendelkezésre álló munkaóraszám csak 3,9 %-kal nőne meg (1 590 300-ről 1 653 200-ra). Ez azt jelenti, hogy az új közvetlen munkahelyek megteremtése nagymértékben annak az eredménye, hogy a hegesztési tevékenységek insourcingra változnak (DP 09). A megnőtt kapacitás nem a munkahelyek létrehozásából ered, hanem a berendezések korszerűsítéséből és az egész gyártási folyamat leegyszerűsítéséből.
- (53) Mivel a beruházás teljesíti a jelenlegi hajógyár korszerűsítésére irányuló követelményt, vagyis azt a célt és eredményt, ami a meglévő berendezések produktivitásának javítása, valamint abból kifolyólag, hogy a kapacitás növekedése a hajógyár korszerűsítéséből ered, és csupán a gyártási folyamat módosításával függ össze, továbbá azáltal, hogy jelentős mértékű a produktivitás javulás, a kapacitás ilyenféle növekedése arányban van a produktivitás bővülésével.
- (54) A Bizottság arra a megállapításra jutott, hogy a DP 01, DP 02 és DP 03 alprojekt jogosult a regionális támogatásra.

A fennmaradt alprojektek

- (55) A Bizottság megerősíti a hivatalos vizsgálati eljárás határozatában feltüntetett előzetes megállapítását, miszerint a fennmaradó alprojektek (DP 04, DP 06, DP 07 és DP 08) jogosultak a regionális támogatásra.

Jogosultságra vonatkozó fennmaradt feltételek

- (56) A Bizottság úgyszintén megjegyzi, hogy az összes bejelentett alprojekt teljesíti a jogosultságra vonatkozó feltételeket, amelyek a regionális támogatásra vonatkozó iránymutatásban vannak meghatározva (állóeszköz-beruházások: berendezések/gépek olyan piaci körülmények mellett történő megvásárlása, amely nem a már leírt eszközök lecserélésére szolgál). A beruházás pénzügyi szerkezetátalakítással nincs összekötve.

A támogatás intenzitása

- (57) Mivel a Bizottság azon kételyei, amelyek a beruházási projekt regionális támogatásra való jogosultságát illeték, nem nyertek bizonyítást, a Bizottság arra a megállapításra jutott, hogy a keretszabályban megállapított maximális támogatásintenzitást – a jogosult költségek 22,5 %-a – betartották.

A regionális támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségére vonatkozó fennmaradt követelmények

- (58) Mivel ebben az esetben önálló projekthez nyújtott *ad hoc* állami támogatásról van szó, a Bizottság a regionális támogatásra vonatkozó iránymutatás szerint értékelte a projektnak a regionális fejlődésre vonatkozó hatását is. A Bizottság arra a megállapításra jutott, hogy a hajógyár jelentős mértékű korszerűsítése által a projekt hozzájárul a régió fejlődéséhez, tehát javítja a piaci versenyképességet és támogatja a munkahelyek megőrzését is a 14 %-os munkanélküliségű térségben. A beruházás legalább az elkövetkező öt évben nem változtat helyet.
- (59) A Slovenské lodenice Komárno, a.s. vállalat a projekt elindítása előtt állami támogatást kért, és a regionális támogatásra vonatkozó iránymutatásnak megfelelően több mint 25 %-os arányban járul hozzá a projekt finanszírozásához.

7. BEFEJEZÉS

- (60) A Bizottság arra a megállapításra jutott, hogy a Slovenské lodenice Komárno vállalat számára tervezett regionális támogatás – amelynek nagysága eléri a 76 100 000 szlovák korona 22,5 %-át, vagyis a 17 117 957 szlovák koronát – teljesíti a keretszabályban meghatározott regionális támogatás feltételeit. A tervezett támogatás teljesíti azokat a feltételeket, amelyek alapján az összeegyeztethető a közös piaccal,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 17 117 957 szlovák korona összegű állami támogatás, amelyet a Szlovák Köztársaság a Slovenské lodenice Komárno vállalatnak készülni nyújtani saját követeléseinek leírásával, az EK-Szerződés 87. cikkének (3) bekezdése c) pontja értelmében összeegyeztethető a közös piaccal.

A 17 117 957 szlovák korona nagyságú támogatást ezúton engedélyezik.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Szlovák Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2007. március 21-én.

a Bizottság részéről

Neelie KROES

a Bizottság tagja