

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA**(2006. december 20.)****a Németország által a Rolandwerft javára nyújtani tervezett C 5/2006 (ex N 230/2005) sz. állami támogatásról***(az értesítés a C(2006)5854. számú dokumentummal történt)***(Csak a német nyelvű szöveg hiteles)****(EGT vonatkozású szöveg)****(2007/255/EK)**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

2006. augusztus 11-i levelében érkezett meg (aznapi érkeztetés).

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke, (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az érintetteket az említett cikkeknek megfelelően felkérte észrevételeik megtételére, és tekintettel ezen észrevételekre,

mivel:

- (4) Németország a hivatalos vizsgálati eljárás megindításával kapcsolatosan adott választ 2006. április 6-i levelében (aznapi érkeztetés) küldte meg. Ezt mellékletek követték, melyeket a 2006. április 11-i levéllel (2006. április 12-i érkeztetés) küldött meg. A Bizottság 2006. augusztus 17-én további tájékoztatásokat kért, melyeket Németország 2006. szeptember 14-i levelében (2006. szeptember 15-i érkeztetéssel) adott meg. Németország 2006. november 20-i levelével (aznapi érkeztetés) további információkat küldött a Bizottságnak. 2006. november 22-én találkozási kerület sor Németország és a hajógyár képviselőivel. Ez után a találkozó után Németország 2006. november 24-i levelével (aznapi érkeztetés) további információkat küldött a Bizottságnak.

I. ELJÁRÁS

- (1) A Szerződés 88. cikkének (3) bekezdése és a hajógyártáshoz nyújtott támogatásokról szóló keretszabály ⁽¹⁾ (a továbbiakban: keretszabály) szerint Németország 2005. október 19-i levelében (a Bizottság aznapi érkeztetése) közölte a Bizottsággal azon szándékát, hogy a Detlef Hegemann Rolandwerft GmbH & Co. KG (a továbbiakban: Rolandwerft) vállalat részére regionális támogatásokat kíván nyújtani. 2005. november 16-i levelében a Bizottság további tájékoztatásokat kért, melyeket Németország 2005. december 23-i levelében (aznapi érkeztetés) adott meg. 2006. január 18-i levelében (aznapi érkeztetés) Németország a bejelentett támogatáson változtatásokat hajtott végre.
- (2) A Bizottság 2006. február 22-i levelében tájékoztatta Németországot határozatáról, hogy e támogatások miatt megindítja a Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást. A Bizottság eljárás megindításáról szóló határozatát az Európai Közösségek Hivatalos Lapjában tették közzé. A Bizottság felkérte Németországot és a többi érintettet, hogy tegyék meg észrevételeiket. A Hajóépítési és Tengerészeti Technikai Szövetség 2006. június 28-i levelében (aznapi érkeztetés) foglalt állást. A kedvezményezett 2006. június 30-i levelében nyilatkozott (2006. július 7-i érkeztetés).
- (3) A véleményeket a 2006. július 17-i levélben továbbították Németországnak. Németország válasza a Bizottsághoz

II. LEÍRÁS**1. A kedvezményezett vállalat**

- (5) A támogatás kedvezményezettje a Rolandwerft, melynek székhelye az alsó-szászországi Berneben Wesermarsch közigazgatási körzetben (Németország), egy a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében támogatott térségben található. A hajógyár a Weser folyó mentén található, mely az Északi-tengerbe torkollik. A Rolandwerft a Hegemann-csoporthoz tartozó nagyvállalkozás, mely a mikrovállalkozások valamint a kis- és középvállalkozások meghatározásáról szóló bizottsági ajánlás ⁽²⁾ szerint nem minősül kis- vagy középvállalkozásnak.
- (6) A Rolandwerft tengerjáró hajókat gyárt. A fő üzletág feeder-hajók, a konténerszállító hajók legkisebb hajóosztályának gyártására összpontosul. Ezenkívül a hajógyár olyan speciális hajókat épít, mint a RoRo/LoLo-hajók és autószállító hajók. 1999-ben a Rolandwerft reagált a megváltozott piaci keresletre és nagyobb, maximum [...] ^(*) hosszú, [...] t tömegű és 850 TEU rakodási kapacitású hajókat kezdett gyártani. Ahhoz, hogy ezeket a nagyobb hajókat gyártani tudja, a hajógyár átalakításához egy

⁽²⁾ HL L 124., 2003.5.20., 36. o.

^(*) Vállalati titok.

⁽¹⁾ HL C 317., 2003.12.30., 11. o.

beruházási programot kellett végrehajtania, melynek többek között a hajólift bővítése is tárgyát képezte. A felszerelő rakpart meghosszabbítását szintén tervezték, ezt azonban gazdasági okokból el kellett halasztani. A Rolandwerft üzletágaihoz a hajójavítás is hozzátartozik. Javítási munkákat szárazföldön is, és vízen is végeznek.

- (7) A hajókat először a 3. csarnokban blokkokba és a külső építési területen nagyobb modulokba szerelik elő. Az előgyártott hajórészeket a külső építési területen keresztül és az 1. hajógyártó csarnokba tolják, ahol azokat új építésű hajókká szerelik össze. Az elkészült új hajókat a hajólifthez tolják, és ott vízre bocsátják. A további felszerelés egy felszerelő rakparton történik, mely legfeljebb 140 m hosszú hajókhoz került kialakításra. A felszerelési elemek emelése egy 50 tonnás rakparti daruval és egy 8 tonnás épület-daruval történik, melyek mindegyike a rakparti daruvágányon közlekedik.
- (8) A 90-es évek kezdetétől a Rolandwerft egyidejűleg két hajó felszerelését végzi (kivéve azokat az időket, mikor alacsony volt a kereslet). Az eredeti rakparton ezt a két (akkor még rövidebb) hajót közvetlenül a rakparton lehetett kikötni. Amikor a Rolandwerft 1999-ben nagyobb hajók építésébe kezdett, a rakpart rövid lett. Pénzügyi okokból a Rolandwerft nem hosszabbította meg azonnal a rakpartot, hanem a második hajót átmeneti megoldásként a közvetlenül a rakpart mentén fekvő hajóval párhuzamosan kötötte ki („párhuzamos hajóhorgonyzóhely”). Minden hajóhoz, melynek felszerelését a párhuzamos hajóhorgonyzóhelyen végezték, a Rolandwerftnek mindenkor mintegy [...] alkalommal [...] időtartamra egy további autódarut és [...] mindenkor [...] időre egy kisebb úszódarut kellett bérelnie.
- (9) A párhuzamos hajóhorgonyzóhelyen folyó hajófelszerelés és -javítás azonban körülményesnek, költségesnek és rossz hatásként bizonyult. Ezenkívül nagyobb volt a balesetveszély.

2. A beruházási terv

- (10) A támogatás célja beruházások támogatása a hajógyári létesítmény öt különböző területére, mégpedig az 1. és 3. csarnokba, az 1. rakparti létesítménybe, automata hegesztőgépekbe és egy további rakpart építésébe. A legtöbb beruházás már megtörtént. A támogatást a beruházás megkezdése előtt kérvényezték.
- (11) Németország adatai szerint a beruházások a Rolandwerft területén 35 munkahely létesítéséhez vezetnek. A gyártási munkák egy részét azelőtt egy [...] acélműnek adták ki, mely hajóorr-blokkokat gyártott a Rolandwerft számára. A beruházások lehetővé teszik a Rolandwerft számára, hogy a hajóorr-blokkok gyártását újra beillessze saját gyártási folyamatába.

1. csarnok

- (12) Az 1. csarnokban végzendő beruházások révén ezt 55 m-rel kell meghosszabbítani. A Bizottságnak nyújtott

tájékoztató szerint jelenleg a hajóépítési munkák nagy részét a szabadban kell végezni. A beruházási terv megvalósítása után majdnem az összes munka a csarnokban történhet.

3. csarnok

- (13) A 3. csarnokban a blokkok összeépítéséhez szükséges berendezések találhatók. A csarnokkapu eredetileg csak 17,4 m széles volt, míg a Rolandwerft által épített hajók általában 22,2 m szélesek voltak. Következésképp a blokkokat nem lehetett a szereléshez szükséges irányban elkészíteni, hanem azokat a csarnokban keresztbe kellett felépíteni, hogy később a kapun keresztül ki lehessen vinni. Ezután a blokkokat autódaruk segítségével 90°-kal el kellett forgatni, hogy a szomszédos blokkhoz hozzá lehessen kapcsolni őket. Ez az eljárás időigényes és költséges volt. A szűk csarnokkapu miatt a blokkok mélysége is korlátozott volt, így a Rolandwerft arra kényszerült, hogy nagyobb számú blokkot gyártson, mint amennyire valójában szükség volt. Ahhoz, hogy ezt orvosolni lehessen, a csarnokkaput ki kellett szélesíteni. A tervnek ezt a részét 2004-ben valósították meg.
- (14) A beruházási terv másik része, melyet 2004-ben valósítottak meg, a csarnok északnyugati irányba történő meghosszabbítására irányult. A csarnoknak ebben a részében történik a blokkok modulokká való összehegesztése. A meghosszabbítás révén a hegesztési munkák most a csarnokban, azaz időjárástól függetlenül végezhetők. A daruvágányokat a blokképítő csarnok új részéig meghosszabbították.
- (15) Az egyes blokkokat tőkecöng-tartókon építik, melyekkel a blokkok szállíthatók is. Mivel a Rolandwerft az 1999. évi beruházások óta nagyobb hajókat gyárt, a régi tőkecöng-tartórendszer Németország állítása szerint már nem felelt meg a követelményeknek. Ezenkívül a blokkokat az összehegesztés előtt gondosan be kell igazítani. A beruházás előtt ehhez autódarut használtak, mely időigényes és költséges volt. Ezért a hajógyár 2004-ben modern hidraulikus tőkecöng-tartókba ruházott be, melyekkel a blokkok beigazítása jelentős mértékben leegyszerűsödött.
- (16) Egy további beruházási terv, amit 2005. augusztusában kezdtek el, a 3. csarnok délkeleti irányba történő meghosszabbítására vonatkozik, és szintén azt a célt szolgálja, hogy a munkákat ne kelljen többé a szabadban végezni.

Daruvágányhosszabbítás az 1. rakparton

- (17) A beruházási terv az eredeti rakparton lévő daruvágány 96 m-rel való meghosszabbítására is kiterjed. Ez a rakpart 200 m hosszú. A meghosszabbítás előtt a hajóknak csak mindegy felét lehetett a daruval felszerelni. A másik feléhez a Rolandwerftnek [...] autódarukat kellett használnia. A daruvágányt úgy hosszabbították meg, hogy a hajókat teljes hosszuk mentén a daruval lehessen kiszolgálni. Ezt a beruházást szintén 2004-ben valósították meg.

Automata hegesztőgépek vásárlása

- (18) 2004-ben modern automata hegesztőgépekbe is beruháztak, melyekkel az előforduló hegesztési munkákat automatizáltan és gyorsan lehetett elvégezni.

Egy további rakpart építése és egy új daru vásárlása

- (19) A 2005. és 2006. évi beruházási program egy további felszerelő rakpart építését foglalja magába; ehhez az eredeti rakpartot kb. 180 m-rel kell meghosszabbítani. A felszerelő rakpart építéséhez többek között a következő intézkedésekre van szükség: a folyóoldalon a fenék kikotrása, a szárazföldi oldalon a terep feltöltése és a közút- és úthálózathoz való csatlakozás. Ezenkívül a daruvágányt további 150 m-rel meg kell hosszabbítani, egy további 35 tonnás darut kell vásárolni és felállítani, és biztosítani kell a közműellátást. Az ezzel kapcsolatos munkák 2005. augusztusában kezdődtek.
- (20) Ehhez a beruházási tervhez az 1999-től nagyobb hajók építéséről szóló döntés szolgált alapul. Akkor a hajógyár berendezéseinek átalakításaként már beruházott a hajólift utólagos felszerelésébe. A kedvezményezett állítása szerint a rakpartba történő beruházásokat két okból halasztották el: Először is a meglévő pénzeszközökre sürgősebben volt szükség a szintén a Hegemann-csoporthoz tartozó Peene-Werft számára, melyen akkoriban átfogó szerkezeti átalakítást hajtottak végre. Egy piaci visszaesés miatt, mely pár évig eltartott, nem álltak további pénzeszközök rendelkezésre, hogy a Rolandwerftre vonatkozó beruházási intézkedéseket befejezzék. Másodszor ezeket a beruházásokat leginkább azért lehetett félretenni, mert az egymás mellett lévő hajók felszerelése és javítása műszakilag éppenséggel lehetséges volt (jóllehet kevésbé gazdaságos).

- (21) A beruházási terv további előnye, hogy az új rakpart a jövőben a hajógyár számára lehetővé teszi, hogy tengerjáró hajók építésére és javítására kiírt pályázatokon vegyen részt. A kockázatok miatt, melyek a két párhuzamosan elhelyezkedő hajón egyidejűleg folyó munkákhoz kapcsolódnak, a Rolandwerftnek eddig nem sikerült a német tengerészet számára hajóépítési és javítási munkákat végezni. A kockázatok miatt a német tengerészet vonakodott attól, hogy a Rolandwerftnek megbízásokat adjon, bár a Rolandwerft azon hajógyárak köréhez tartozik, melyek alapvetően pályázhattak ilyen megbízásokra.

- (22) A terv költségei összesen 13 millió EUR-t tesznek ki. Ezek a költségek a következőképp bonthatók fel – táblázat:

(EUR)		
1	1. csarnok meghosszabbítása	(...)
	3. csarnok	
2	Észak-nyugat felé történő meghosszabbítás, a daruvágány meghosszabbítása, a csarnokkapu kiszélesítése	(...)

3	A tőkecöng-tartók korszerűsítése a 3. csarnokban	(...)
4	A 3. csarnok dél-kelet felé történő meghosszabbítása	(...)
5	A rakparti daruvágány meghosszabbítása	(...)
6	Automata hegesztőgépek vásárlása	(...)
	Egy további rakpart építése és egy új daru vásárlása	
7	Egy további rakparti létesítmény építése	(...)
8	Egy új daru vásárlása	(...)
	Összesen	13 000 000

3. A tervezett támogatás

- (23) Németország a Rolandwerft számára 1,56 millió EUR állami támogatást szándékozik nyújtani. A támogatható költségek megfelelnek a terv 13 millió EUR összegű teljes költségének; a támogatásintenzitás ennek megfelelően 12 %. A támogatást egy jóváhagyott regionális támogatási program alapján nyújtják ⁽³⁾. A támogatást a beruházási terv megkezdése előtt igényelték.
- (24) A támogatást Alsó-Szászország tartomány az Nbank Hannoveren keresztül nyújtja.

III. A FORMÁLIS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

- (25) A formális vizsgálati eljárást a Bizottság azért indította el, mert kétségei voltak a támogatás keretszabállyal való összeegyeztethetőségével kapcsolatban. A Bizottság kétségebe vonta, hogy az új felszerelő rakpartba történő beruházások meglévő létesítményekbe történő beruházásoknak tekinthetők-e.
- (26) A Bizottságnak ezenkívül aggályai voltak, hogy a Rolandwerft beruházásai a hajógyár gyártási kapacitásának növekedéséhez vezethetnek, mely a keretszabállyal és a Közös Piaccaal összeegyeztethetetlen lenne.

IV. AZ ÉRINTETTEK VÉLEMÉNYE

- (27) A Bizottság a kedvezményezett Rolandwerftt valamint a Hajóépítési és Tengerészeti Technikai Szövetség véleményét kapta meg.

4.1. A kedvezményezett Rolandwerft véleménye

- (28) A kedvezményezett állítása szerint a hajógyár hajóépítési kapacitása a beruházási terv révén nem nő. A kedvezményezett utal rá, hogy minden termelékenységnövekedés az adott meglévő létesítmények kapacitásnövekedésével is jár. Ez azonban nem feltétlenül jelenti azt, hogy a hajógyár kapacitása összességében is növekszik. A Rolandwerft

⁽³⁾ Közösségi feladat „A regionális gazdasági szerkezet javítása” – 34. keret (N641/2002 ügyszám, 2003. április 2-i bizottsági határozat)

esetében a beruházások ugyan termelékenységnövekedéshez vezetnek, ezek azonban a hajógyár egészének kapacitásnövekedését nem vonják maguk után. Ehelyett a termelékenységnövekedést egy nagyobb, vállalaton belüli gyártótevékenység nyeli el, amelyet korábban kihelyeztek. A CGT-ben (compensated gross tonnes) megadott termelési volumen ezért nem fog növekedni.

(29) A kedvezményezett egy áttekintést terjeszt elő az utóbbi években gyártott hajókról valamint a hajógyár rendelési könyveiről. 2004-ben a Rolandwerft [...] hajót gyártott, mely mintegy [...] CGT-nek felel meg. 2006-ra [...] CGT kapacitással [...] hajó építését tervezik. 2007-re és 2008-ra [...] CGT éves termelési volument céloznak meg.

(30) A kedvezményezett azt nyilatkozta, hogy a hajógyár a múltban harmadik vállalkozásoktól alkalmanként blokkokat vagy egész hajótesteket vásárolt. A Rolandwerft termelési volumene azonban a hajótestek és blokkok beszállítóktól való vásárlása révén még nem növekedhet, mivel a hajófelszerelés mindig egy bizonyos időt vesz igénybe és a meglévő létesítmények egy nagyobb hajómenyiség hatékony felszerelését nem teszik lehetővé. Így a meglévő hajóépítő csarnokokban például mindenkor csak egy hajó építése lehetséges. Az 1. hajóépítő csarnokban a hajók összeállításához hajónként körülbelül [...] hétre van szükség.

(31) A kedvezményezett tájékoztatást nyújtott a hajógyár gyártási folyamatáról. Eszerint a hajógyár már most teljes kihasználtsággal működik és a beruházási terv megvalósítása után nincs lehetőség több hajó gyártására. A hajógyári létesítmény összkapacitása körülbelül [...] – [...] CGT-re korlátozott, melyet a munkák egy részének alvállalkozásba való kiadásával már a beruházási terv megvalósítása előtt el lehetett érni.

(32) A kedvezményezett kifejti, hogy a hajógyár a beruházási terv révén részt tud venni tengerjáró hajók építési, javítási és átalakítási munkáira kiírt pályázatokon. Eddig a hajógyár számára nem állt fenn ez a lehetőség, mert a munkákat párhuzamos hajóhorgonyzóhelyen kellett végeznie. A CGT-ben kifejezett termelési volumen következeképpen a mostani színhez képest vissza fog esni, mert a tengerjáró hajókat nem lehet kereskedelmi hajóknak tekinteni. Végetetül a kedvezményezett előadja, hogy, akkor is, ha a Bizottság nem osztja Németország azon véleményét, hogy a keretszabály nem tilt meg beruházási támogatásokat olyan tervekhez, melyek termelésnövekedéssel járnak, ez a Rolandwerftnek nyújtott támogatás Közös Piacból való összeegyeztethetőségének értékeléséhez nem lényeges, mivel itt nincs szó kapacitásnövekedésről.

(33) A kedvezményezett kijelenti továbbá, hogy a beruházások kizárólag meglévő létesítményeket érintettek. Különösen a rakpart meghosszabbítását célzó beruházások esetében, hogy mindkét hajót közvetlenül a rakparti létesítményről lehessen felszerelni, nincs szó új létesítmény építéséről. A hajógyár a hajófelszereléshez már most is rendelkezik két egymással párhuzamosan elhelyezett hajóhorgonyzóhellyel.

A kedvezményezett hangsúlyozza, hogy a párhuzamos hajóhorgonyzóhely nagyobb kockázatot jelent és a tengerészeti ezért vonakodik a Rolandwerftnek megbízásokat adni. A tervezett beruházás a meglévő rakpart átépítésében áll, hogy annak termelékenységét növelni lehessen. A kedvezményezett információkat terjeszt elő arról, hogy évente hány hétig használta a párhuzamos hajóhorgonyzóhelyet és hogyan kell azt a jövőben használni.

(34) A kedvezményezett előadja továbbá, hogy a daruvágány meghosszabbítása és egy daru felállítása a rakparthozszababbítással összefüggésben arra szolgál, hogy a hajófelszereléshez a párhuzamos hajóhorgonyzóhelyen jelenleg használt autó- és úszódaruk rossz hatásfokú, költséges használatát meg lehessen szüntetni. A második hajó közvetlenül a rakpartról való felszerelése, mely a beruházási terv révén lehetségessé válik, magasabb költséghatékonysághoz és termelékenységhez vezet.

4.2. A német Hajóépítési és Tengerészeti Technikai Szövetség véleménye

(35) A német Hajóépítési és Tengerészeti Technikai Szövetség (a továbbiakban: Szövetség) azon a véleményen van, hogy a Bizottság kételyei egy lehetséges kapacitásnövekedésre vonatkozóan a keretszabályból nem vezethetők le. A kételyeket a jelenlegi piaci helyzet sem indokolja, s különösen a tervezett támogatás nem vezet a verseny torzulásához.

(36) A Szövetség kifejti, hogy a Közösség politikájának orientációja a hajógyártáshoz nyújtott állami támogatások területén az elmúlt évek során megváltozott. A keretszabály nem tartalmaz olyan kikötéseket, melyek a beruházási támogatások nyújtását a kapacitásnövekedéshez tiltják. A Szövetség abból indul ki, hogy az ilyesfajta kikötések már nem tekinthetők célszerűnek. A Szövetség rámutat továbbá arra, hogy az egykor a keretszabályban álló ágazatspecifikus szabályozásokat amennyire lehetett feladták. A kapacitás kérdése csupán a bezárási támogatásokkal összefüggésben kerül említésre. A támogatások egyéb fajtái, mint szerkezet-átalakítási támogatások az állami támogatásokra vonatkozó általános előírások alá esnek.

(37) A Szövetség előadja továbbá, hogy az előírások szoros értelmezése ellentétben áll a LeaderSHIP 2015 kezdeménnyezéssel, mely a lisszaboni stratégia megvalósításának részét képezi. Az európai gazdaság versenyképessége és termelékenysége a kutatásra, fejlesztésre és innovációra fordított befektetések révén kell, hogy növekedjen, mely modern termelőberendezésekbe eszközölt beruházásokat tesz szükségessé. Ha az állami beruházási támogatások nem járhatnának együtt kapacitásbővítésekkel, akkor ez ellentétben áll a LeaderSHIP 2015 kezdeményezés céljával, különösen azzal a céllal, hogy bizonyos piaci szegmensekben a pozíció megszilárduljon és erősödjön. E piaci szegmensek egyike a kis és középméretű konténerhajók piaca, melyen Európa Koreával és Kínával szemben továbbra is kitűnő pozícióval rendelkezik.

- (38) A Szövetség azon a véleményen van, hogy a tervezett beruházások a versenyt nem torzítják. Jelenleg nincs kapacitásfelesleg, mert a hajógyártás világpiaca fellendülést él át. A kereslet tartósan kedvező, amiben 2008/2009. években enyhe visszaesés várható. Egy folyamatosan növekvő világkereskedelem révén a tengeri forgalom is növekszik. Ez különösen az ipari javak konténerhajókkal való szállítására jellemző. Az 5 000-8 000 TEU forgalmú nagyobb hajók iránti kereslet, melyek kisebb kikötőkbe nem tudnak befutni, növekszik. Ez a konténerek további elosztásához a kisebb feeder-hajók iránti nagyobb kereslet-hez vezet. A Rolandwerft legfeljebb 900 TEU forgalmú hajókat tud gyártani.
- (39) A Szövetség állítása szerint a feeder-hajók fontos szegmenst képeznek a német hajógyárak üzletágában. A fő versenytársak mégis kínai hajógyárak, melyek a világszerte adott rendelések 42,5 %-ával egyértelműen piacvezetők. Németország a rendelések 26,8 %-ával a második helyen áll.
- (40) A legfeljebb 900 TEU forgalmú hajók szegmensében a Szövetség állításai szerint csak nagyon kevés európai versenytárs van, melyek főként németországi és hollandiai illetőségűek. A Szövetség ebben a szegmensben nagy növekedési potenciált lát. Mivel a kínai hajógyárak hajóikat alacsony áron kínálják, a német és európai hajógyárak csak akkor tudják megtartani piaci pozíciójukat, ha magas minőséget garantálnak, és termelékenységüket folyamatosan növelik.
- (41) A Szövetség kiemeli továbbá, hogy Kína és Vietnám hajógyártási kapacitását és ezzel piaci részesedéseit tovább fogja bővíteni. Ez azt mutatja, hogy a hajógyártásban a verseny nem annyira Európában, hanem sokkal inkább globális szinten van jelen.
- (44) Németország ezenfelül hangsúlyozza, hogy az európai hajógyártó ipar piaci részesedése az utóbbi évtizedekben visszaesett és Japán, Korea és Kína részesedéseket állami szubvenciók segítségével növelték. Ezt a szubvencionálást a keretszabály 3. c) pontja a figyelembe veendő tényezők egyikeként említi. Az európai hajógyáraknak ezért minden erőfeszítésükkel termelékenységük növelésén kell lenniük.
- (45) Németország véleménye szerint minden termelékenységnövekedés automatikusan a létesítmény nagyobb termelési eredményéhez vezet. Egy a keretszabály szerinti termelékenységnövekedés ezért nem jelentheti azt, hogy ugyanaz a mennyiség kevesebb inputtal, azaz kevesebb ráfordítással kerül megtermelésre. Németország ezután a regionális támogatások céljára utal, amelyeknek hozzá kell járulni a regionális fejlesztéshez és a munkahelyteremtéséhez. Egy termelékenységnövekedésből ebben az értelemben nem szabad, hogy a munkahelyek csökkenése következzen.
- (46) Németország a piaci helyzetre vonatkozóan kifejti, hogy a teherforgalom növekszik és a konténerhajók szegmensében a nagyobb hajók felé tartó trend figyelhető meg. Már most is vannak 5 000 TEU rakodási kapacitású hajók és az újabb előrejelzések már 8 000 TEU rakodási kapacitású hajókról szólnak. Mivel az ilyen nagyobb hajók csak nagyon kevés kikötőbe tudnak befutni, a rakomány további elosztásához mégis van szükség kisebb hajókra. Ezért a Rolandwerft által is gyártott 850 TEU forgalmú feeder-hajók iránti kereslet nem fog csökkenni.
- (47) Németország ezenkívül részletesebben magyarázza a beruházási terveket, és a hajógyár intézkedéseinek és helyzetének szemléltetéséhez képeket mellékel.

V. NÉMETORSZÁG VÉLEMÉNYE

- (42) A formális vizsgálati eljárás megindításával kapcsolatos véleményében Németország arra utal, hogy a keretszabály 26. pontja nem tartalmaz rendelkezéseket a kapacitásra vonatkozóan. Így a 26. pontban különösen nincsenek olyan szabályozások, melyek beruházási támogatásokat olyan tervekre, melyek egy termelékenységnövekedéshez kapcsolódóan kapacitásbővüléshez vezetnek, nem megengedhetnek nyilvánítanak. Németország kiemeli továbbá, hogy a hajógyártó ipar termelékenységének növelése az ebben a gazdasági ágazatban megfogalmazott közösségi politika egyik fő célja. A LeaderSHIP 2015 kezdeményezés az európai hajógyárak versenyhelyzetének javítását valamint azon hátrányok lecsökkentését célozza, melyek az európai hajógyártó ipar számára a hajógyártás ázsiai szubvencionálásával keletkeztek. Ezt a célt Németország véleménye szerint csak a termelékenység növelésével lehet elérni.
- (43) Németország továbbá azt a véleményt képviseli, hogy a keretszabály 3. pontjából nem lehet levezetni, hogy egy beruházási terv kapacitásokra gyakorolt hatásait a Közös Piacca való összeegyeztethetőség értékelésénél figyelembe kell venni. Ezenkívül a hajógyártási ágazatot már nem a keretszabály 3. pontjában említett ismérvek határozzák meg, hanem az jelenleg mindenekelőtt jó rendelésállománnyal, magas árakkal és a kapacitás szűk keresztmetszetével tűnik ki.
- (48) Az 1. csarnok meghosszabbítása lehetővé fogja tenni a hajógyár számára, hogy egy hajót teljes egészében a hajógyártó csarnokban készítsen el, mely jelenleg nem lehetséges. A meglévő gyártóterületek befedésével a munkák produktívabbá és hatékonyabbá válnak.
- (49) Németország továbbá úgy nyilatkozik, hogy egy az 1. rakpartnál lévő hajó jelenleg csak a rakpart két-harmadát foglalja el. A nem használt rakpart déli részét fogják meghosszabbítani. Ez a keretszabály értelmében nem vezet „új létesítmény” építéséhez. Mihelyt a rakpart meghosszabbításra kerül, azt egy daruval fogják felszerelni, mely a jelenleg használt autódarut helyettesíti.
- (50) Németország utal rá, hogy a párhuzamos hajóhorgonyzóhelyet 2003-tól 2005-ig évente [...] (szállításokat is beleértve) használták. Németország még egyszer hangsúlyozza, hogy a párhuzamos hajóhorgonyzóhelyet fogják áthelyezni az új rakparthoz. Az új rakpartot az év folyamán körülbelül éppen olyan hosszú ideig fogják használni, mint az utóbbi években a párhuzamos hajóhorgonyzóhelyet. Németország továbbá úgy nyilatkozik, hogy egy hajó felszerelése a második horgonyzóhelyen magasabb kockázatot jelent, mert a szükséges úszódarut a Weser közepén kell elhelyezni. A jövőben eszerint az 1. rakpart második horgonyzóhelyén nem fognak többé hajókat felszerelni.

- (51) A Németország által képviselt felfogás szerint a felszerelő rakpart meghosszabbítását, melynek a rakpartról második hajók felszerelését kell lehetővé tennie, nem lehet új létesítmény építésével egyenlővé tenni. Csupán a meglévő rakpart csekély mértékű meghosszabbításáról van szó. A rakpart már a beruházási terv nélkül is hosszabb, mint egy feeder-hajó, úgyhogy a hajógyár egyébként is tudná két rövidebb hajó egyidejű felszerelését végezni.
- (52) Németország úgy érvel, hogy a Rolandwerft ezért már rendelkezik két felszerelő hellyel, még akkor is, ha a kettő közül az egyik úgyszólván a második „sorban” van. Mivel a második hajó nincs a rakparti daruk hatósugarán belül, autó- ill. úszódarukat kell használni. A rakpart meghosszabbítása után a munka lényegesen hatékonyabbá válik, mert a hajót közvetlenül a rakpartról lehet felszerelni. Németország hangsúlyozza továbbá, hogy a német tengerészet a Rolandwerft által a második sorban végzett felszerelés miatt vonakodik a Rolandwerftnek megbízást adni.
- (53) Németország úgy érvel, hogy a második horgonyzóhely áthelyezése egy meghosszabbított, már meglévő rakpartra nem egy új létesítmény építését, hanem inkább egy a két horgonyzóhely termelékenységnövelése érdekében tett intézkedést jelent, melyek ezáltal már nem párhuzamosan, hanem egymás mögött helyezkednek el. Az új daru, melyet az új rakparton fognak felállítani, helyettesíti a jelenleg használt autó- és úszódarukat.
- (54) Németország hangsúlyozza, hogy az intézkedésre azért van szükség, mert egy hajó felszerelése a második sorban időigényes és nem hatékony. Ezenkívül a terv lehetőséget adna a Rolandwerftnek arra, hogy a német tengerészet hajójavításra és -átalakításra kiírt pályázatain részt vegyen.
- (55) Németország kifejti továbbá, hogy a Rolandwerft eredetileg kisebb feeder-hajókat épített, melyek közül két hajót lehetett egyszerre a rakparton kikötni. A piaci kereslet azonban egyre inkább a szélesebb és hosszabb feeder-hajókra koncentrálódott, úgyhogy e hajók közül kettő a rakparton nem fért már el egyszerre egymás mögött. A hajógyár a hajófelszereléshez és -javításhoz ezért kezdett közvetlenül a rakparton lévő hajóval párhuzamosan mindenkori egy második hajót kikötni. A rakpart meghosszabbítása ezért csupán a felszerelő létesítmény hosszabb hajókhoz való hozzáigazítása.
- (56) Németország előadja, hogy a Rolandwerft a múltban alkalmanként együttműködött a Peene-Werfttel és e hajógyár által előgyártott hajótesteket szerelt fel. Az utóbbi időben azonban a Rolandwerft már csak olyan hajókat gyártott, melyek teljes egészben a Rolandwerftnél készültek. Németország azt magyarázza, hogy a javítási tevékenységet addig nem lehet kibővíteni, amíg az új építések jelenlegi volumenét megtartják. A javítási munkák egy részét szárazföldön végeznék. Ehhez arra a külső építési területre van szükség, melyet új hajók építéséhez már használnak.
- (57) Németország kifejti továbbá, hogy az új darut nem csak az új rakparton fogják használni, hanem az eredeti rakparton

folyó tehermozgatás optimalizálásához is, mivel az az eredeti rakparton növeli a maximális teherbíró-képességet.

- (58) Németország utal rá, hogy a Szövetség támogatja álláspontját. Németország azon a véleményen van, hogy a Szövetség véleményét magas helyérték illeti, mivel az a német tengeri forgalom gazdaságának, a német hajógyarak valamint beszállítóik politikai és gazdasági érdekeit képviseli. Ezenkívül a Szövetség, mint különböző érdekcsoportok képviselője a legújabb piaci információkkal rendelkezik. Ha a Szövetség arra a következtetésre jut, hogy a Rolandwerftnek nyújtani tervezett támogatás a németországi hajógyártó ipar számára nem hátrányos, a Bizottságnak ezt figyelembe kell vennie. Németország kiemeli továbbá, hogy a Bizottság semmilyen negatív, a támogatás ellen irányuló véleményt nem kapott.
- (59) Magára a kedvezményezett véleményére tekintettel Németország hangsúlyozza, hogy a Rolandwerft azt mondja, hogy a beruházási terv nem fog kapacitásbővüléshez vezetni. Németország hangsúlyozza, hogy ezt a kérdést a támogatás összeegyeztethetőségének értékeléséhez nem tartja lényegesnek.

VI. ÉRTÉKELÉS

6.1. Támogatás fennállása a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében

- (60) A Szerződés 87. cikke szerint bármilyen állami vagy állami eszközökből nyújtott támogatás, mely bizonyos vállalatok vagy termelési ágak kedvezményben részesítésével a versenyt torzítják vagy a verseny torzításával fenyegetnek, a Közös Piaccaal összeegyeztethetetlenek, amennyiben azok a tagállamok közti kereskedelmet torzítják. Az Európai Bíróság és az Európai Közösségek Elsőfokú Bíróságának állandó bírói gyakorlata szerint a kereskedelem korlátozásának feltétele akkor teljesül, ha a kedvezményben részesített vállalat olyan gazdasági tevékenységet folytat, mely a tagállamok közti kereskedelem tárgyát képezi.
- (61) A hozzájárulást Alsó-Szászország tartomány nyújtja, és ezzel az államnak tulajdonítható. Ez a Rolandwerft számára olyan előnyt teremt, melyet a piacon nem szerezhetett volna meg. A Rolandwerft tengerjáró hajók építésével foglalkozik. Mivel ezekkel kereskednek, az intézkedés a verseny torzításával fenyeget és korlátozza a tagállamok közti kereskedelmet. Következésképpen a hozzájárulás a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében állami támogatást jelent és azt ennek megfelelően kell értékelni.

6.2. A Szerződés 87. cikkének (2) és (3) bekezdése szerinti kivételrendelkezések

- (62) A Szerződés 87. cikkének (2) és (3) bekezdése az (1) bekezdésben álló általános támogatási tilalom alóli kivételekről rendelkezik.
- (63) A hajógyártáshoz nyújtott támogatások értékeléséhez a Bizottság a keretszabályt bocsátotta ki. Ez a hajógyártási ipar javára nyújtott támogatásokhoz egyedi szabályozásokat tartalmaz arra vonatkozólag, hogy a hajógyártási ágazat sajátosságai mikor és mennyiben tesznek szükségessé

különleges bánásmódot. E keretszabály értelmében a „hajógyártás” kifejezés önjáró tengerjáró kereskedelmi hajók gyártása a Közösség területén. A „hajójavítás” önjáró tengerjáró hajók javítása vagy helyreállítása a Közösség területén. A Rolandwerft üzleti tevékenysége e meghatározások alá esik, úgyhogy a kérdéses támogatást a keretszabály fényében kell értékelni. A Rolandwerft nem épít halászhajókat a Közösség számára. A halászati és akvakultúra-ágazat számára nyújtott állami támogatások felülvizsgálatáról készült iránymutatások⁽⁴⁾ szerint hajógyárak számára közösségi halászhajók építésére nem adható támogatás.

(64) A keretszabály 26. pontjában az áll, hogy „a hajógyártáshoz, hajójavításhoz vagy hajóátalakításhoz nyújtott regionális támogatások... csak akkor minősülnek [minősülhetnek], a Közös Piaccaal összeegyeztethetőnek, ha azokat... meglévő hajógyárak továbbfejlesztésébe és korszerűsítésébe történő befektetésekhez nyújtják, melyek nem kapcsolódnak azok pénzügyi szerkezetátalakításához, és céljuk a meglévő létesítmények termelékenységének a javítása”.

(65) A támogatás intenzitása nem lehet több 12,5 %-nál, ill. nem haladhatja meg a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint regionális támogatásokra alkalmazható plafont, ahol az alacsonyabb érték a mérvadó. Jelen esetben a 12,5 %-os plafont kell alkalmazni. Ezenkívül a támogatást a regionális célú állami támogatásokra vonatkozó iránymutatásokban⁽⁵⁾ álló meghatározás szerinti támogatatható költségekre kell korlátozni.

Az 1. és 3. csarnok meghosszabbításába, az 1. rakparton lévő daruvágány meghosszabbításába és az automata hegesztőgépekbe eszközölt beruházások

(66) Ezek a beruházási intézkedések a Rolandwerft gyártási folyamatának ésszerűsítését szolgálják létesítmények kiegészítése és a korábban a szabadban lévő munkaterület lefedése révén. Ezek az intézkedések ezért egy meglévő hajógyár korszerűsítésébe és továbbfejlesztésébe történő beruházásoknak tekinthetők.

(67) A terv egy része az 1. csarnok meghosszabbítására, valamint a 3. csarnok északnyugati és délkeleti irányba történő meghosszabbítására vonatkozik. A Bizottság azon a véleményen van, hogy a hajócsarnokoknak ezek a meghosszabbításai meglévő létesítményeket érintenek. A terv nem vezet *de facto* egy további hajócsarnok építéséhez. A meghosszabbítás célja csupán az, hogy azokat a hajóépítési tevékenységeket, melyek eddig a szabadban folytak, most már a csarnokban lehessen végezni.

(68) A 3. csarnokba történő, a daruvágány meghosszabbítását és a csarnokkapu kiszélesítését célzó többi beruházás valamint a tőkecönk-tartók korszerűsítése szintén meglévő létesítményekbe történő beruházásoknak minősülnek. A Bizottságnak továbbá az a véleménye, hogy az 1. rakparton lévő daruvágány meghosszabbítása és a modern automata

hegesztőgépekbe történő beruházások esetén szintén meglévő létesítményekbe történő beruházásokról van szó. Ezt az álláspontot képviselte a Bizottság már a formális vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában is.

(69) A Bizottság abból indul ki, hogy a beruházások arra irányulnak, hogy meglévő létesítmények termelékenységét növeljék. A csarnokok meghosszabbítása termelékenység-növekedéshez fog vezetni, mivel a munkákat most már időjárástól függetlenül lehet végezni. A 3. csarnok kapujának kiszélesítése érezhető költségcsökkentéshez fog vezetni, mert a blokkokat nem kell többé elforgatni és mélyebb blokkokat lehet készíteni. Ugyanez érvényes a 3. csarnokban és az 1. rakparton a daruvágány meghosszabbítására, mellyel autódaruk [...] használatát lehet megtakarítani, hidraulikus tőkecönk-tartók beszerzésére, mellyel az egyes blokkok autódaruk segítségével történő manuális beállítása feleslegessé válik, és automata hegesztőgépek vásárlására, melynek révén a kézi hegesztéssel járó idő- és költségárfordítás csökkenthető.

(70) Míg a beruházási tervek a termelékenységre egyértelmű hatást fognak kifejteni, a kapacitásra gyakorolt hatások ellenben csekély mértékűek, mert nem jönnek létre új létesítmények és mert minden egyes kapacitásbővülés csupán következménye lenne a mindenkori meglévő létesítményeknél bekövetkező termelékenység-növekedésnek. A kedvezményezett arra is utalt, hogy a termelékenység-növekedés nem vonja maga után a hajógyár CGT-ben kifejezett kapacitás-növekedését, mert a termelékenység-növekedést a létesítményeknél egy megnövekedett saját gyártás nyeli el, az addig kihelyezett munkák bevonásának következtében. A Bizottság ezért azon a véleményen van, hogy nincs szó aránytalan kapacitásbővülésről.

(71) A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a 22 pont táblázatának 1-6 sz. intézkedései egy meglévő hajógyár továbbfejlesztésébe és korszerűsítésébe történő, meglévő létesítmények termelékenységének növelését célzó befektetésnek tekinthetők. Az ehhez kapcsolódó 8 360 000 EUR összegű költségek eszerint támogatatható költségeknek minősülnek.

Egy további rakpart építése és egy új daru vásárlása

Korszerűsítés

(72) A 22 pont alatti táblázat 7. és 8. intézkedése egy további rakpart építésére és egy új daru vásárlására vonatkozik. A Bizottságnak az a véleménye, hogy ezek a beruházások két okból kifolyólag minősülnek továbbfejlesztési és korszerűsítési intézkedésnek. Először is, a Rolandwerft már a beruházási terv előtt két hajót szokott egyidejűleg felszerelni és javítani, mivel egy hajót a közvetlenül a rakparton lévő hajóval párhuzamosan kötött ki. Ez az eljárás mód rossz hatásfokú és költséges volt. A beruházások révén a Rolandwerftnél két hajót lehet közvetlenül a rakparthoz kötni és a két hajó felszerelése jobb feltételek közt történhet. Másodszor, ezeknél a beruházásoknál egy intézkedéssor

⁽⁴⁾ HL C 229., 2004.9.14., 5. o.

⁽⁵⁾ HL C 74., 1998.3.10., 74. o.

utolsó intézkedéseiről van szó, melyekbe 1999-ben azért kezdtek bele, hogy a hajógyárat nagyobb hajók gyártására lehessen átállítani. A hajógyár azért állította át gyártását, mert a kereslet a lényegesen kisebb feeder-hajókról a Rolandwerft által ma gyártott feeder-hajókra helyeződött át. A Bizottságnak az a véleménye, hogy a gyártás piaci kereslethez történő hozzáigazítása korszerűsítésnek tekinthető.

A meglévő létesítmények termelékenységének célja

(73) A beruházásoknak az is a célja, hogy a meglévő létesítmények termelékenysége növekedjen. Az eredeti rakparton folyó hajófelszerelés gazdaságosabbá válik, mert a hajóknak nem kell többé egymás mellett lenniük és a parton lévő hajót nem kell többé keresztezni. Bár abból lehet kiindulni, hogy az új rakpart esetében nem csupán egy azelőtt már meglévő létesítmény áthelyezéséről van szó, a Bizottság ezért azon a véleményen van, hogy az új felszerelő rakpart építése az eredeti rakparton fog termelékenységnövekedéshez vezetni.

(74) A második daru is, melyet a meghosszabbított rakpart fognak felállítani, az eredeti rakpart termelékenységnövekedéséhez vezet. A két daru együttes teherbíró-képessége összesen 85 tonnát tesz ki, a korábbi 50 tonnás maximális teherbíró-képességhez képest. Ezzel a rakparti daruk olyan terheket is meg tudnak emelni, melyekhez korábban úszódarura volt szükség. A beruházások után már csak a hajómotor behelyezéséhez lesz szükség úszódarura. Minden egyéb emelési tevékenységet el tudnak végezni a meghosszabbított rakparton lévő két daruval. Másodszor az eredeti darut gyakran egy közvetlenül a rakpart mögött lévő kisebb külső építési területen folyó munkákhoz használják. A beruházások után a második darut lehet használni, ha az első darura az ezen a külső építési területen folyó munkákhoz van szükség. A felszerelési munkákat tehát ilyen fázisokban nem kell megszakítani.

(75) A Bizottság ezért arra az eredményre jutott, hogy a beruházások célja a meglévő hajógyári létesítmények termelékenységének növelése.

A kapacitásra gyakorolt hatások

(76) A Bizottságnak továbbá az a véleménye, hogy a beruházások nem fognak aránytalan kapacitásbővüléshez vezetni.

(77) Bevezetésként a Bizottság megállapítja, hogy a Rolandwerftnél több, mint 15 éve mindig két hajót szereltek fel egyidejűleg. A második sorban lévő hajók felszerelését a rakparti beruházások végrehajtásáig átmeneti megoldásnak gondolták. Németország tájékoztatása szerint az a tény, hogy ezt az átmeneti megoldást ilyen hosszú időn keresztül fenntartották, a különleges piaci helyzetre és a hajógyáron belüli különleges körülményekre vezethető vissza. A Hegemann-csoport, mint a hajógyár tulajdonosa úgy döntött, hogy a rendelkezésre álló pénzeszközöket elsődlegesen a Peene-Werftbe fekteti be. A Peene-Werft szerkezet-átalakítási tervének 2005. évi befejezése után és a piac feléléde miatt a Hegemann-csoportnak aztán módjában állt a Rolandwerft számára készült korszerűsítési tervet

megvalósítani. Azon tény alapján, hogy a hajógyár az utóbbi 15 évben (a kis kereslettel jellemzett időkben megszakításokkal) rendszeresen két hajó egyidejű felszerelését végezte, a Bizottság nem lát okot azt feltételezni, hogy a Rolandwerft a beruházások előtti időben csupán egyetlen hajó felszereléséhez szükséges kapacitással rendelkezett.

(78) Műszaki szempontból az egymás után kapcsolt munkaszakaszoknál, azaz a hajóépítő csarnokokban és a külső építési területen, a Rolandwerftet szűk keresztmetszetek akadályozzák meg abban, hogy újonnan épített hajókból való kibocsátását és javítási tevékenységét növelhesse. A csarnokok és a külső építési terület már maximális kihasználtságúak, mely egy potenciális termelésnövekedést nem tesz lehetővé. A hajógyár javítási tevékenységére vonatkozóan Németország kifejtette, hogy minden egyes javítási megbízás mintegy 50 %-át szárazföldön, tehát a külső építési területen kell végezni, de annak kapacitása már az új építési munkákkal ki van használva. További javítási munkákra ezért csak új hajóépítések helyett, és nem azok kiegészítéseként van lehetőség. Ugyanezek az érvek érvényesek a hajó-átalakításra. Mivel a beruházások nem a szűk keresztmetszeteket érintik, a kapacitás új hajók építéséhez valamint javításokhoz és átalakításokhoz nem növekedhet. Hangsúlyozni kell továbbá, hogy ezek a létesítményspecifikus szűk keresztmetszetek nagyobb ráfordítás nélkül nem szüntethetők meg, mivel ehhez a teljes gyártási folyamatot meg kell kétszerezni.

(79) A Bizottság megvizsgálta továbbá, hogy az új rakpart a külső gyártású hajótestek felszerelésének területén a hajógyár kapacitásának bővüléséhez vezetne-e. Itt is megvan azonban a szűk keresztmetszet a hajóépítő csarnokoknál. Míg a Rolandwerft által gyártott új építésű hajókat a hajógyár hajóépítő csarnokaiban előszerelik, a külső gyártású hajótestek általában messzemenően üresek és nagyszabású felszerelési és berendezési munkákat tesznek szükségessé. A hajótestek felszereléséhez a rakparton olyan műszaki berendezésekre van szükség, melyeket általában a csarnokokban az új hajók építéséhez vesznek igénybe. Ha a hajóépítő csarnokok és a hozzájuk tartozó berendezések ki vannak használva, a berendezéseket nem lehet egyidejűleg a hajótestek felszereléséhez használni. Következésképpen a Rolandwerftnek nincs lehetősége tevékenységeit a külső gyártású hajótestek felszerelése területén kibővíteni és ezzel egyidejűleg az új építésű hajók gyártását és javítási tevékenységét a jelenlegi magas színvonalon tartani.

(80) Németország ezenkívül úgy nyilatkozott, hogy hajótestek felszerelése jelenleg sem folyik, és azt nem is tervezik. Az erős kereslet éveiben egy ilyen tevékenység nagyon valószínűtlen, mert a potenciális hajótest-beszállítók évekre le vannak kötve, ezért a Rolandwerft a piacon nem tud a szükséges magas minőségben előgyártott hajótesteket beszerezni. Ezt az adatot megerősíti a Rolandwerft utóbbi években folytatott tényleges üzleti tevékenysége, amikor a hajógyár előgyártott hajótestek kiegészítő felszerelésével nem foglalkozott, bár ez a párhuzamos hajóhorgonyzóhelyen elméletileg lehetséges lett volna. Németország előadta ezenkívül, hogy egy piaci visszaesés esetén, melynek következtében a beszállítók újra szabad kapacitásokkal

rendelkeznek és ezért a piacon kaphatók hajótestek, azt lehet feltételezni, hogy a Rolandwerft rendelésállománya is lecsökken. Ilyen esetben a Rolandwerft gazdaságossági okokból saját kapacitásait inkább hajótestek építésére használná, mint előgyártott hajótestek felszerelésére. Még akkor is, ha a hajógyár vállalná előgyártott hajótestek felszerelését, ez az új hajók építése helyett és nem azok kiegészítéseként történne.

(81) A Bizottság megállapítja, hogy, még akkor is, ha a beruházások révén a külső gyártású hajótestek felszerelése területén feltételezhetően sor kerülhet kis mértékű kapacitásbővülésre, egy ilyen bővülés a bemutatott műszaki okokból kifolyólag éppenséggel minimális lehetne. Mivel az elért termelékenységnövekedés, mely főként a bérelt daruk mellőzésével lehetővé váló költségmegtakarítások következménye, jelentős lenne, egy alkalmi hajótest-felszerelés miatt bekövetkező csekély mértékű kapacitásbővülést nem lehet aránytalanak tekinteni.

(82) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a Rolandwerft, azon állításának alátámasztásául, hogy nem törekszik kapacitásbővítésre, fejeletlen, hogy az új rakpart használatát öt évig nem bővíti. Ez a Németország által előterjesztett kötelezettségvállalás azt irányozza elő, hogy a hajógyár az új rakparton az új építés, előgyártott hajótestek felszerelése valamint javítás és átalakítás területén folytatott tevékenységét évi [...] fogja korlátozni, az új rakparton végzett beruházások befejezését követő öt éven át. Az új rakpart csak [...] alatti használata megfelel a hajógyár következő évekre vonatkozó működési terveinek, ahogy azok a Bizottságnak előterjesztésre kerültek. Ezenkívül a Rolandwerft kötelezettséget vállalt, hogy ugyanezen időszakban második sorban nem végez építést. A Bizottság megállapítja, hogy ezek a kötelezettségvállalások nem tekinthetők bizonyítéknak arra, hogy a beruházások nem vezetnek kapacitásnövekedéshez. Ő a kötelezettségvállalást azonban arra vonatkozólag tekinti további bizonyítéknak, hogy a kedvezményezett által előadott műszaki, gyakorlati és gazdasági okok megalapozottak és hogy a beruházások célja nem kapacitásbővítés, hanem a termelékenység növelése.

(83) A Bizottságnak ezért az a véleménye, hogy az új rakpartba történő beruházásoknál és az új daru megvásárlásánál egy meglévő hajógyár továbbfejlesztéséről vagy korszerűsítéséről van szó a meglévő létesítmények termelékenységének növelése érdekében. A beruházás nem vezet aránytalan kapacitásbővüléshez. A Bizottság ezért azon a véleményen van, hogy egy új rakpart építése és az új daru megvásárlása a keretszabályban álló, regionális beruházási támogatásokra vonatkozó feltételeket teljesíti. A 4 640 000 EUR összegű beruházások ezért támogathatók.

VII. KÖVETKEZTETÉS

(84) A Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a Rolandwerft-nek nyújtani tervezett regionális támogatás, mégpedig a 13 000 000 EUR 12 %-a, azaz 1 560 000 EUR, teljesíti a keretszabályban rögzített, regionális támogatásokra vonatkozó feltételeket. A tervezett támogatás ezzel minden feltételt teljesít, hogy a Közös Piaccaal összeegyeztethetőnek minősüljön,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Németország által a Rolandwerft javára nyújtani tervezett állami támogatás, melynek mértéke a 13 000 000 EUR 12 %-a, azaz 1 560 000 EUR, a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint a Közös Piaccaal összeegyeztethető.

2. cikk

Ennek a határozatnak a címzettje a Német Szövetségi Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2006. december 20-án.

a Bizottság részéről

Neelie KROES

a Bizottság tagja