

## KOMISIJOS SPRENDIMAS

2006 m. gruodžio 20 d.

dėl planuojamos Vokietijos valstybės pagalbos C 5/2006 (ex N 230/2005) *Rolandwerft* laivų statykiai

(Pranešta dokumentu Nr. C(2006) 5854)

(Tik tekstas vokiečių kalba yra autentiškas)

(Tekstas svarbus EEE)

(2007/255/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 88 straipsnio 2 dalies pirmąją pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

paprašiusi suinteresuotųjų šalių pateikti savo pastabas, remiantis pirmiau nurodytais straipsniais ir atsižvelgdama į šias pastabas,

kadangi:

## I. PROCEDŪRA

- (1) Pagal EB sutarties 88 straipsnio 3 dalį ir Valstybės pagalbos laivų statybai bendrąsias nuostatas <sup>(1)</sup> (toliau – Bendrosios nuostatos) Vokietija 2005 m. spalio 19 d. raštu (užregistruotu Komisijoje tą pačią dieną) Komisijai pranešė apie savo ketinimą įmonei *Detlef Hegemann Rolandwerft GmbH & Co. KG* (toliau – *Rolandwerft*) suteikti regioninę pagalbą. 2005 m. lapkričio 16 d. raštu Komisija paprašė papildomos informacijos, kurią Vokietija pateikė 2005 m. gruodžio 23 d. raštu (užregistruotu tą pačią dieną). 2006 m. sausio 18 d. rašte Vokietija (užregistruotame tą pačią dieną) pakeitė pagalbą, apie kurią buvo pranešta.
- (2) 2006 m. vasario 22 d. raštu Komisija informavo Vokietiją apie savo sprendimą dėl šios pagalbos pradėti procedūrą pagal EB sutarties 88 straipsnio 2 dalį. Komisijos sprendimas pradėti procedūrą buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Komisija paprašė Vokietiją ir kitas suinteresuotąsias šalis pareikšti pastabas. Laivų statybos ir jūrų technikos asociacija (*Verband für Schiffbau und Meerestechnik*) pareiškė savo nuomonę 2006 m. birželio 28 d. rašte (užregistruotame tą pačią dieną). Pagalbos gavėja pareiškė savo nuomonę 2006 m. birželio 30 d. rašte (užregistruotame 2006 m. liepos 7 d.).
- (3) Pastabos perduotos Vokietijai 2006 m. liepos 17 d. raštu. Vokietijos atsakymas Komisijai pateiktas 2006 m. rugpjūčio 11 d. raštu (užregistruotu tą pačią dieną).

- (4) Vokietija pateikė atsakymą į oficialios tyrimo procedūros pradžią 2006 m. balandžio 6 d. raštu (užregistruotu tą pačią dieną). Buvo pateikti priedai, pridėti prie 2006 m. balandžio 11 d. rašto (užregistruoto 2006 m. balandžio 12 d.). 2006 m. rugpjūčio 17 d. Komisija paprašė papildomos informacijos, kurią Vokietija pateikė 2006 m. rugsėjo 14 d. rašte (užregistruotame 2006 m. rugsėjo 15 d.). Vokietija pateikė Komisijai papildomą informaciją 2006 m. lapkričio 20 d. raštu (užregistruotu tą pačią dieną). 2006 m. lapkričio 22 d. įvyko susitikimas su Vokietijos ir laivų statyklos *Rolandwerft* atstovais. Po šio susitikimo Vokietija Komisijai 2006 m. lapkričio 24 d. rašte (užregistruotame tą pačią dieną) pateikė papildomą informaciją.

## II. APRAŠYMAS

## 1. Pagalbą gaunanti įmonė

- (5) Pagalbą gaunanti įmonė yra *Rolandwerft* laivų statykla. Ši laivų statykla yra Žemutinėje Saksonijoje, Berne Vėzermaršo rajone (Vokietija), remtiname regione pagal EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą. Laivų statykla yra prie Vėzerio upės, kuri įteka į Šiaurės jūrą. Ji priklauso *Hegemann* įmonių grupei ir yra didelė įmonė, kuri, vadovaujantis Komisijos rekomendacija dėl labai mažų bei mažųjų ir vidutinių įmonių apibrėžimo <sup>(2)</sup> nepriskiriama mažosioms arba vidutinėms įmonėms.
- (6) *Rolandwerft* stato jūrų laivus. Pagrindinis verslas yra sutelktas į nedidelių konteinervežių (*Feeder vessels*) (mažiausių konteinerių laivų klasė) statybą. Be to, laivų statykla stato specialius laivus, pvz. Ro-Ro arba Lo-Lo laivus ir automobilių gabenimo laivus. 1999 m. *Rolandwerft* reagavo į paklausos pokyčius rinkoje ir pradėjo statyti didesnius laivus, kurių ilgis siekė iki [...] (\*) m, svoris – iki [...] t, o krovumas – iki 850 TEU. Kad būtų galima statyti didesnius laivus, reikėjo įvykdyti laivų statyklos pritaikymo

<sup>(2)</sup> OL L 124, 2003 5 20, p. 36.

(\*) Konfidenciali informacija.

<sup>(1)</sup> OL C 317, 2003 12 30, p. 11.

investicinę programą, kurioje, *inter alia*, buvo numatyta patobulinti laivų keltuvą. Be to, buvo numatyta pailginti įrengimo krantinę, tačiau šį projektą dėl ekonominių priežasčių teko atidėti. *Rolandwerft* užsiima ir laivų remontu. Remontas atliekamas tiek sausumoje, tiek vandenyje.

- (7) Pirmiausia 3 ceche konstruojamos laivų sekcijos, o lauko statybos aikštelėje iš sekcijų surenkami didesni laivų moduliai. Parengtos laivų dalys gabenamos per išorinę statybos aikštelę į 1 laivų statybos cechą, kur jos jungiamos ir statomas naujas laivas. Parengti naujų laivų korpusai gabenami prie laivų keltuvo ir juo nuleidžiami į vandenį. Toliau laivai įrengiami prie įrengimo krantinės, pritaikytos laivams, kurių ilgis yra iki 140 m. Įrangos komponentai keliami 50 tonų keliamosios galios krantinės kranu ir 8 tonų keliamosios galios statybiniu kranu, kurie transportuojami krantinės kranu bėgiais.
- (8) Nuo praeito amžiaus 10-ojo dešimtmečio pradžios *Rolandwerft* vienu metu stato po du laivus (išskyrus laikus, kai būdavo nedidelė paklausa). Anksčiau šie abu (tuomet trumpesni) laivai buvo švartuojami tiesiogiai prie krantinės. Kai 1999 m. *Rolandwerft* pradėjo statyti didesnius laivus, krantinės ilgio nebeužteko. Tačiau dėl finansinių priežasčių *Rolandwerft* ne iš karto pailgino krantinę, o laikinai lygiagrečiai švartuodavo antrąjį laivą prie pirmojo laivo, priešvartuoto prie krantinės (toliau – lygiagrečioji prieplauka). Kiekvienam laivui, kuris buvo rengiamas lygiagrečiojoje prieplaukoje, *Rolandwerft* kaskart apie [...] kartus [...] laikotarpiui turėdavo nuomotis papildomą savaeigį kraną ir [...] atitinkamai [...] mažesnę plaukiojantį kraną.
- (9) Tačiau pasirodė, kad laivų įrengimas ir remontas lygiagrečioje prieplaukoje yra sudėtingas, brangus ir neekonomiškas. Be to, padidėdavo nelaimingų atsitikimų rizika.

## 2. Investiciniai projektai

- (10) Pagalba skirta skatinti investicijas penkiose skirtingose laivų statyklos srityse, būtent investicijas į 1 ir 3 cechus, krantinę, automatinio suvirinimo mašinas ir papildomos krantinės statybą. Didžioji dalis investicijų jau yra įgyvendintos. Pagalbos paprašyta prieš investicijų pradžią.
- (11) Remiantis Vokietijos duomenimis, investicijos padės sukurti *Rolandwerft* 35 darbo vietas. Dalis gamybos darbų anksčiau buvo atiduodama plieno įmonei [...], kuri gamino *Rolandwerft* skirtas laivų priekinės dalies sekcijas. Investicijos leidžia *Rolandwerft* vėl įtraukti laivų priekinės dalies sekcijų gamybą į statyklos gamybos procesą.

### 1 cechas

- (12) Investicijos į 1 cechą yra skirtos pailginti jį 55 m. Kaip buvo pranešta Komisijai, šiuo metu didžioji dalis laivų statybos

darbų atliekama po atviru dangumi. Įgyvendinus investicinį projektą būtų galima beveik visus darbus atlikti ceche.

### 3 cechas

- (13) 3 ceche yra sekcijų konstravimo įrenginiai. Iš pradžių cecho vartai buvo tik 17,4 m pločio, nors *Rolandwerft* statomi laivai paprastai yra 22,2 m pločio. Todėl sekcijų nebuvo įmanoma konstruoti montavimui būtina kryptimi – jos turėjo būti konstruojamos skersai cecho, kad vėliau jas būtų galima išgabenti per vartus. Paskui savaeigiai kranai turėdavo pasukti sekcijas 90° kampu, kad jas būtų galima prijungti prie gretimų sekcijų. Šis procesas ilgas ir brangus. Dėl per siaurų cecho vartų buvo ribojamas ir sekcijų gylis, todėl *Rolandwerft* buvo priversta gaminti daugiau sekcijų, negu paprastai būtų reikalinga. Padėtis būtų pagerėjusi tik paplatinus cecho vartus. Ši projekto dalis buvo įgyvendinta 2004 m.
- (14) Kita investicinio projekto dalis, įgyvendinta 2004 m., buvo skirta pailginti cechą šiaurės vakarų kryptimi. Šioje cecho dalyje sekcijos suvirinamos į modulius. Pailginimo darbus dabar galima atlikti ceche, t. y. neatsižvelgiant į oro sąlygas. Kranu bėgiai buvo pratęsti į naująją sekcijų konstravimo cecho dalį.
- (15) Pavienės sekcijos konstruojamos ant kilblokų platformų, kuriomis sekcijos ir transportuojamos. Kadangi *Rolandwerft*, įgyvendinusi 1999 m. investicijas, pradėjo statyti didesnius laivus, remiantis Vokietijos duomenimis, senoji kilblokų platformų sistema nebeatitiko statyklos reikalavimų. Be to, sekcijos prieš suvirinimą turi būti tiksliai sustatytos viena prie kitos. Prieš įgyvendinant investicijas, šiam darbui būdavo naudojamas savaeigis kranas, tačiau tuomet darbas ilgai trukdavo ir susidarydavo daug išlaidų. Todėl 2004 m. laivų statykla investavo į modernias hidraulinės kilblokų platformas ir sustatyti sekcijas tapo daug lengviau.
- (16) Kitas investicinis projektas, parengtas 2005 m. rugpjūčio mėn., yra susijęs su ketinimu pailginti 3 cechą pietryčių kryptimi ir taip pat yra skirtas tam, kad neberekėtų atlikti darbo po atviru dangumi.

### 1 Krantinės kranu bėgių pailginimas

- (17) Į šį investicinį projektą įtrauktas ir projektas 96 m pailginti esamos krantinės kranu bėgius. Ši krantinė yra 200 m ilgio. Prieš pailginant bėgius, kraną buvo galima panaudoti tik įrengiant maždaug pusę laivo. Kitai laivo pusei įrengti *Rolandwerft* turėdavo naudoti [...] savaeigius kranus. Kranu bėgiai buvo pailginti tiek, kad kranu būtų galima įrengti laivus per visą jų ilgį. Ši investicija taip pat buvo įgyvendinta 2004 m.

*Automatinio suvirinimo mašinų įsigijimas*

- (18) 2004 m. taip pat buvo investuota į modernias automatinio suvirinimo mašinas, kuriomis buvo galima automatiškai ir greičiau atlikti būtinus suvirinimo darbus.

*Papildomos krantinės statyba ir naujo krano įsigijimas*

- (19) Į 2005–2006 m. investicinę programą yra įtraukta papildomos įrengimo krantinės statyba; tam esama krantinė turi būti pailginta apie 180 m. Įrengimo krantinės statybai būtinos, *inter alia*, šios priemonės: žemkase iškasti upės dugną, paaukštinti krantą ir prisijungti prie gatvių bei kelių tinklo. Be to, krano bėgiai turi būti pailginti dar 150 m, turi būti įsigytas ir parengtas naudoti papildomas 35 tonų keliamosios galios kranas bei užtikrintas kuro ir energijos tiekimas. Su šia investicine programa susiję darbai buvo pradėti 2005 m. rugpjūčio mėn.

- (20) Šio investicinio projekto atsiradimą lėmė sprendimas nuo 1999 m. statyti didesnius laivus. Tuo metu laivų statykla jau investavo į papildomą laivų keltuvo įrangą, kad statyklos įrenginiai būtų pritaikyti didesniems laivams. Kaip teigė pagalbos gavėja, investicijos į krantinę buvo atidėtos iš esmės dėl dviejų priežasčių. Pirmą, turimos finansinės lėšos buvo labiau reikalingos taip pat *Hegemann* grupei priklausančiai *Peene* laivų statyklai, kurioje tuo metu vyko didelė restruktūrizacija. Dėl sumažėjusios paklausos laivų rinkoje (šis procesas truko kelerius metus), nebuvo papildomų lėšų, kuriomis būtų buvę galima baigti įgyvendinti investicines priemones *Rolandwerft*. Antra, šias investicijas buvo galima atidėti todėl, kad buvo techniškai įmanoma įrengti ir remontuoti du vienas šalia kito esančius laivus (net jei šis procesas buvo nelabai ekonomiškasis).

- (21) Kita investicinio projekto teikiama nauda yra ta, kad naujoji krantinė laivų statyklai ateityje leis dalyvauti konkursuose statyti ir remontuoti karinio jūrų laivyno laivus. Dėl rizikos, susijusios su dviejų lygiagrečiai sustatytų laivų įrengimu vienu metu, iki šiol buvo atmetamos *Rolandwerft* paraiškos statyti ir remontuoti Vokietijos karinio jūrų laivyno laivus. Dėl šios rizikos Vokietijos karinis jūrų laivynas atsisakydavo teikti užsakymus *Rolandwerft*, nors *Rolandwerft* yra priskiriama toms laivų statykloms, kurios iš principo gali teikti paraiškas tokiems užsakymams.

- (22) Projekto išlaidos siekia iš viso 13 mln. EUR. Šias išlaidas galima paskirstyti taip (žr. lentelę):

(EUR)

1	1 cecho pailginimas	(...)
	3 cechas	
2	pailginimas šiaurės vakarų kryptimi, krano bėgių pailginimas, cecho vartų platinimas	(...)
3	kilblokų platformos 3 ceche modernizavimas	(...)

4	3 cecho pailginimas į pietryčius	(...)
5	Krantinės krano bėgių pailginimas	(...)
6	Automatinio suvirinimo mašinų įsigijimas	(...)
	<i>Papildomos krantinės statyba ir naujo krano įsigijimas</i>	
7	Papildomos krantinės statyba	(...)
8	Naujo krano įsigijimas	(...)
	<b>Iš viso</b>	<b>13 000 000</b>

**3. Planuojama pagalba**

- (23) Vokietija ketina *Rolandwerft* suteikti 1,56 mln. EUR valstybės pagalbą. Remtinios išlaidos apskaičiuojamos pagal visas 13 mln. EUR projekto išlaidas; pagalbos intensyvumas atitinkamai siekia 12 %. Pagalba teikiama remiantis patvirtinta regioninės pagalbos schema<sup>(3)</sup>. Pagalbos paprašyta prieš investicijų pradžią.

- (24) Žemutinės Saksonijos federacinė žemė skiria pagalbą per *NBank Hannover* banką.

**III. PRIEŽASTYS PRADĖTI OFICIALIAJĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ**

- (25) Oficialioji tyrimo procedūra buvo pradėta, nes Komisija abejojo, ar pagalba yra suderinama su Bendrosiomis nuostatomis. Komisija abejojo, ar investicijos į naują įrengimo krantinę gali būti laikomos investicijomis į turimus įrenginius.
- (26) Be to, Komisija būgštavo, kad *Rolandwerft* investicijos gali taip padidinti laivų statyklos gamybos pajėgumus, kad jie taptų nesuderinami su Bendrosiomis nuostatomis ir bendrąja rinka.

**IV. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS**

- (27) Komisija gavo pagalbos gavėjos *Rolandwerft* ir Laivų statybos ir jūrų technikos asociacijos pastabas.

**1. Pagalbos gavėjos *Rolandwerft* pastabos**

- (28) Kaip teigė pagalbos gavėja, dėl investicinio projekto nepadidės laivų statyklos statybos pajėgumai. Pagalbos gavėja nurodė, kad didinant našumą bet kuriuo atveju padidės ir turimų atitinkamų įrenginių pajėgumai. Tačiau tai nebūtinai reiškia, kad bendri laivų statyklos pajėgumai irgi

<sup>(3)</sup> Bendrijos užduotis „Gerinti regiono ekonomikos struktūrą“ – 34 gairės (byla Nr. N641/2002, 2003 m. balandžio 2 d. Komisijos sprendimas).

padidėtų. Nors *Rolandwerft* atveju investicijos padėtų padidinti našumą, tačiau dėl to nepadidėtų bendri laivų statyklos pajėgumai. Padidėjusį našumą absorbuos padidinta vidaus gamybinė veikla, kuri anksčiau buvo atliekama kitose įmonėse. Todėl gamybos apimtys CGT (kompensuotoju bruto tonažu) nepadidės.

- (29) Pagalbos gavėja pateikė per pastaruosius metus pastatytų laivų apžvalgą ir laivų statyklos užsakymų registracijos žurnalus. 2004 m. *Rolandwerft* pastatė [...] laivus, o tai atitinka apie [...] CGT. 2006 m. planuojama pastatyti [...] laivus, kurių talpa siektų [...] CGT. 2007 ir 2008 m. siekiama kasmetinės [...] CGT gamybos apimties.
- (30) Pagalbos gavėja teigia, kad laivų statykla praityje kartais pirkdavo sekcijas arba visus laivų korpusus be antstatų iš trečiųjų įmonių. Tačiau *Rolandwerft* gamybos apimties negalima padidinti net iš tiekėjų perkant laivų korpusus be antstatų ir sekcijas, nes laivo įrengimas visada reikalauja laiko, o turimi įrenginiai neleidžia veiksmingai įrengti daugiau laivų. Todėl turimuose laivų statybos cechuose, pavyzdžiui, vienu metu galima statyti tik po vieną laivą. Laivo statymas iš atskirų elementų 1 laivų statybos ceche trunka maždaug [...] savaičių, statant vieną laivą.
- (31) Pagalbos gavėja pateikė informaciją apie laivų statyklos gamybos procesą. Remiantis šia informacija, laivų statykla jau dirba visu krūviu ir įgyvendinus investicinį projektą nėra galimybių statyti daugiau laivų. Laivų statyklos bendri pajėgumai apsiriboja maždaug [...] – [...] CGT, kuriuos dar prieš įgyvendinant investicinį projektą buvo galima pasiekti perduodant dalį darbų subrangovams.
- (32) Pagalbos gavėja teigia, kad investicinis projektas leis laivų statyklai dalyvauti konkursuose statyti, remontuoti ir rekonstruoti karinio jūrų laivyno laivus. Iki šiol laivų statykla neturėjo tokios galimybės, nes būtų reikėję darbus atlikti lygiagrečiojoje prielaukoje. Todėl gamybos apimtis (skaičiuojant CGT) sumažėtų, palyginti su dabartiniu lygiu, nes karinio jūrų laivyno laivams taikomi kitokie reikalavimai negu prekybos laivams. Galiausiai pagalbos gavėja teigia, jog net jei Komisija nepritaria Vokietijos nuomonei, kad pagal Bendrąsias nuostatas nedraudžiama teikti investicinę pagalbą projektams, susijusiems su gamybos didinimu, šis faktas nėra svarbus vertinant pagalbos *Rolandwerft* suderinamumą su bendrąja rinka, nes nėra didinami pajėgumai.
- (33) Be to, pagalbos gavėja teigia, kad investicijos yra susijusios tik su turimais įrenginiais. Ypač investicijų į krantinės pailginimą, kad du laivai galėtų būti įrengiami tiesiogiai nuo krantinės, atveju kalbama ne apie naujo įrenginio statymą. Jau dabar laivų statykla turi dvi lygiagrečiai viena prie kitos

esančias prielaukas laivams įrengti. Pagalbos gavėja pabrėžia, kad lygiagrečioji prielauka yra susijusi su didesne rizika, todėl karinis jūrų laivynas atsisako teikti užsakymus *Rolandwerft*. Planuojamą investiciją sudaro turimos krantinės rekonstrukcija, kad būtų padidintas jos našumas. Pagalbos gavėja pateikia informacijos apie tai, kiek savaičių per metus buvo naudojama lygiagrečioji prielauka ir kaip ji bus naudojama ateityje.

- (34) Be to, pagalbos gavėja teigia, kad pailginti kranų bėgiai ir įrengtas naujas kranas, pritaikytas pailginti krantinei, yra skirti tam, kad būtų nutrauktas neveiksmingas, brangus savaeigių kranų ir plaukiojančių kranų, kurie šiuo metu naudojami įrengiant laivus lygiagrečiojoje prielaukoje, naudojimas. Įrengiant antrąjį laivų tiesiogiai nuo prielaukos (tai būtų įmanoma įgyvendinus investicinį projektą) padidėtų ekonominis veiksmingumas ir našumas.

## 2. Vokietijos laivų statybos ir jūrų technikos asociacijos pastabos

- (35) Vokietijos laivų statybos ir jūrų technikos asociacija (toliau – asociacija) mano, kad Komisijos abejonės dėl galimo pajėgumų didinimo negali būti grindžiamos Bendrosiomis nuostatomis. Taip pat šių abejonių nepateisina dabartinė rinkos situacija, o planuojama pagalba neiškraipytų konkurencijos.
- (36) Asociacija teigia, kad pastaraisiais metais pasikeitė Bendrijos politikos kryptis valstybės pagalbos laivų statybai srityje. Bendrosiose nuostatose nėra jokių išlygų, kurios draustų teikti investicinę pagalbą pajėgumams didinti. Asociacija mano, kad tokios išlygos nebelaikomos tikslingomis. Be to, asociacija teigia, kad Bendrosiose nuostatose pateiktų konkrečiam sektoriui skirtų nurodymų buvo atsakyta kiek įmanoma anksčiau. Pajėgumų klausimas minimas tik kalbant apie pagalbą įmonių uždarymui. Kitas pagalbos rūšis, pavyzdžiui, restruktūrizavimo pagalbą, reglamentuoja bendrosios valstybės pagalbos nuostatos.
- (37) Asociacija taip pat teigia, kad formalus aiškinimas prieštarauja *LeaderSHIP 2015* iniciatyvos nuostatomis, kurios sudaro Lisabonos strategijos dalį. Europos ekonomikos konkurencingumas ir našumas turi būti didinami investicijomis į mokslinius tyrimus, plėtrą ir naujoves, todėl būtinos investicijos į modernius gamybos įrenginius. Jei valstybės investicinė pagalba nepridėtų prie pajėgumų didinimo, šis faktas prieštarautų *LeaderSHIP 2015* iniciatyvos tikslui, ypač tikslui užtikrinti ir išplėtoti užimamą padėtį tam tikruose rinkos segmentuose. Vienas iš tokių rinkos segmentų yra mažųjų ir vidutinių konteinerių laivų statybos rinka, kurioje Europa kaip ir anksčiau užima pirmąsias vietas, palyginti su Korėjos Respublika ir Kinija.

- (38) Asociacijos nuomone, planuojamos investicijos neiškraipys konkurencijos. Šiuo metu nėra perteklinių pajėgumų, nes pasaulio laivų statybos rinka išgyvena pakilimą. Paklausa jau kurį laiką yra gana didelė, nors 2008–2009 m. tikimasi nedidelio paklausos sumažėjimo. Nuolat augant pasaulio prekybai, intensyvėja ir jūrų transportas. Ši tendencija ypač pastebima gabenant pramonės prekes konteinerių laivais. Auga didesnių laivų, kurių TEU siekia nuo 5 000 iki 8 000, ir kurie negali įplaukti į mažesnius uostus, paklausa. Todėl sykiu didėja ir mažesnių konteinervežių, kurie vėliau paskirsto konteinerius, paklausa. *Rolandwerft* gali statyti laivus, kurių dydis siekia iki 900 TEU.
- (39) Remiantis asociacijos pateikta informacija, nedideli konteinervežiai sudaro svarbų Vokietijos laivų statyklų veiklos segmentą. Tačiau pagrindinės konkurentės – Kinijos laivų statyklos – akivaizdžiai pirmąją šioje rinkoje, nes jos gauna 42,5 % visame pasaulyje teikiamų užsakymų. Vokietija užima rinkoje antrą vietą – ji gauna 26,8 % užsakymų.
- (40) Laivų iki 900 TEU rinkos segmente, asociacijos teigimu, yra labai mažai konkurentų iš Europos, ir jie yra dažniausiai išsikūrę Vokietijoje bei Nyderlanduose. Asociacija įžvelgia šio rinkos segmento didelę augimo galimybę. Kadangi Kinijos laivų statyklos siūlo savo laivus už nedidelę kainą, Vokietijos ir Europos laivų statyklos užimamą rinkos dalį galės išlaikyti tik tuo atveju, jei užtikrins aukštą kokybę ir nuolat didins našumą.
- (41) Asociacija taip pat pabrėžia, kad Kinija ir Vietnamas toliau didina savo laivų statybos pajėgumus ir kartu užimamą rinkos dalį. Tai rodo, kad konkurencija laivų statybos sektoriuje vyksta ne tiek Europos, kiek pasauliniu mastu.
- (44) Vokietija taip pat pabrėžia, kad Europos laivų statybos pramonės rinkos dalis per pastaruosius dešimtmečius sumažėjo, o Japonija, Korėjos Respublika ir Kinija padidino savo rinkos dalis pasinaudodamos valstybės subsidijomis. Šis subsidijavimas yra nurodytas Bendrųjų nuostatų 3 konstatuojamosios dalies c punkte kaip vienas iš veiksnių, į kuriuos būtina atsižvelgti. Todėl Europos laivų statyklos turėtų dėti visas pastangas, kad didėtų jų našumas.
- (45) Vokietijos nuomone, bet koks našumo padidėjimas lemia, kad bus pagaminta daugiau produkcijos. Todėl, remiantis Bendrosiomis nuostatomis, našumo didinimas negali reikšti, kad tas pats kiekis bus pagamintas su mažesniu įnašu, t. y. su mažiau sąnaudų. Toliau Vokietija atkreipia dėmesį į regioninės pagalbos tikslą: ji turi prisidėti prie regiono ekonominės plėtros ir darbo vietų kūrimo. Vadinasi, dėl padidinto našumo negali sumažėti darbo vietų skaičius.
- (46) Atsižvelgdama į rinkos situaciją, Vokietija teigia, kad gabenama vis daugiau krovinių ir konteinerių laivų segmente pastebima tendencija naudoti didesnius laivus. Jau dabar yra laivų, kurių krovumas siekia 5 000 TEU, o naujausiose prognozėse kalbama apie laivus, kurių krovumas sieks 8 000 TEU. Kadangi tokie dideli laivai galėtų įplaukti tik į nedaugelį uostų, vis tiek reikės mažesnių laivų, kurie toliau paskirstytų jų krovinį. Todėl esama nedidelių konteinervežių, kurių krovumas sudaro 850 TEU (tokius stato *Rolandwerft*), paklausa tikrai nemažės.
- (47) Be to, Vokietija išsamiau paaiškina investicinį projektą ir prideda vaizdinę medžiagą, skirtą iliustruoti priemones ir laivų statyklos būklę.

## V. VOKIETIJOS PASTABOS

- (42) Pastabose dėl oficialios tyrimo procedūros pradžios Vokietija nurodo, kad Bendrųjų nuostatų 26 konstatuojamojoje dalyje nėra pateikiama jokių sąlygų dėl pajėgumų. Be to, 26 konstatuojamojoje dalyje nėra pateikiama jokių nurodymų, pagal kuriuos investicinė pagalba projektams, kurie didindami našumą sykiu padidintų ir pajėgumus, būtų traktuojama kaip neleistina. Vokietija taip pat pabrėžia, kad laivų statybos pramonės našumo didinimas yra vienas pagrindinių Bendrijos politikos tikslų šiame ekonomikos sektoriuje. *LeaderSHIP 2015* iniciatyva siekiama pagerinti Europos laivų statyklų konkurencinę padėtį ir pašalinti žalą, kurią Europos laivų statybos pramonei daro subsidijos, skiriamos laivų statybai Azijoje. Vokietijos nuomone, ši tikslą galima pasiekti tik padidinus našumą.
- (43) Vokietija taip pat mano, jog negalima vadovautis Bendrųjų nuostatų 3 konstatuojamąja dalimi teigiant, kad vertinant pagalbos suderinamumą su bendrąja rinka reikėtų atsižvelgti į investicinio projekto poveikį pajėgumams. Laivų statybos sektoriaus nebeveikia Bendrųjų nuostatų 3 konstatuojamojoje dalyje nurodyti veiksniai, nes šis sektorius šiuo metu pasižymi užsakymų gausa, didelėmis kainomis ir pajėgumų stoka.
- (48) Pailginus 1 cechą, laivų statykla galės visą laivą pastatyti ceche, o šiuo metu tai neįmanoma. Dabartinės gamybos zonas uždengus stogu, darbas būtų našesnis ir veiksmingesnis.
- (49) Vokietija taip pat paaiškina, kad prie krantinės priešvartuotas laivas šiuo metu užima tik du trečdalius krantinės ilgio. Nenaudojama krantinės pietinė dalis bus pailginta. Tai nebus „naujų įrenginių“ statyba, kaip apibrėžta Bendrosiose nuostatose. Kai tik bus pailginta krantinė, joje bus pastatytas kranas, kuris pakeis šiuo metu naudojamą savąjį kraną.
- (50) Vokietija atkreipia dėmesį, kad lygiagrečioji prieplauka 2003–2005 m. buvo naudojama [...] per metus (įskaitant tiekimą). Vokietija dar kartą patvirtina, kad lygiagrečioji prieplauka bus perkelta prie naujos krantinės. Naujoji krantinė bus per metus naudojama maždaug tiek pat kartų, kiek buvo naudojama lygiagrečioji prieplauka pastaraisiais metais. Be to, Vokietija teigia, kad laivo įrengimas antroje prieplaukoje būtų susijęs su didesne rizika, nes būtinas plaukiojantis kranas turėtų būti nuplukdytas į Vėzerio upės vidurį. Todėl ateityje krantinės antroje prieplaukoje laivai nebebus įrengiami.

- (51) Vokietijos nuomone, įrengimo krantinės pailginimas, dėl kurio būtų galima nuo krantinės įrengti du laivus, nėra priskirtinas naujų įrenginių statybai. Kalbama tik apie nedidelį jau esančios krantinės pailginimą. Net be investicinio projekto ši krantinė jau yra ilgesnė už nedidelį konteinervežį, todėl laivų statykla vis tiek galėtų vienu metu įrengti du trumpesnius laivus.
- (52) Todėl Vokietija argumentuoja, kad *Rolandwerft* jau turi dvi įrengimo vietas, net jei antroji įrengimo vieta yra vadinamojoje „antroje eilėje“. Kadangi antrojo laivo nepasiekia krantinės kranai, turi būti naudojami savaeigiai kranai arba plaukiojantys kranai. Pailginus krantinę, darbas taptų akivaizdžiai veiksmingesnis, nes laivą būtų galima įrengti tiesiai nuo krantinės. Vokietija taip pat pabrėžia, kad Vokietijos karinis jūrų laivynas dėl *Rolandwerft* atliekamo laivų įrengimo antroje eilėje atsisako teikti užsakymus *Rolandwerft*.
- (53) Vokietija teigia, jog antrosios prieplaukos perkėlimas prie pailgintos esamos krantinės nereiškia, kad statomas naujas įrenginys – šis perkėlimas laikomas priemone padidinti abiejų prieplaukų našumą, nes dėl šios priemonės prieplaukos bus sustatytos nebe lygiagrečiai, o viena už kitos. Naujasis kranas, kuris bus pastatytas naujojoje prieplaukoje, pakeis šiuo metu naudojamus savaeigius kranus ir plaukiojančius kranus. Naudojant naująjį kraną, darbas bus našesnis.
- (54) Vokietija pabrėžia, kad ši priemonė yra būtina todėl, kad laivo įrengimas antroje eilėje ilgai trunka ir yra neveiksmingas. Be to, projektas suteikia *Rolandwerft* galimybę dalyvauti konkursuose remontuoti ir rekonstruoti Vokietijos karinio jūrų laivyno laivus.
- (55) Be to, Vokietija paaiškina, kad *Rolandwerft* iš pradžių statė mažesnius konteinervežius, kurie abu vienu metu galėjo būti švartuojami prie krantinės. Tačiau rinkoje vis labiau didėjo platesnių ir ilgesnių konteinervežių paklausa, todėl du didesni laivai jau nebetilpo vienu metu prie krantinės. Įrengdama ir remontuodama laivus, laivų statykla pradėjo švartuoti antrąjį laivą prie pirmojo, kuris buvo tiesiogiai švartuojamas prie krantinės. Todėl krantinės pailginimas tėra įrengimo įrenginio pritaikymas prie ilgesnių laivų.
- (56) Vokietija teigia, kad *Rolandwerft* ankstesniais metais kartais bendradarbiaudavo su *Peene* laivų statykla ir įrengdavo šioje laivų statykloje parengtus laivų korpusus be antstato. Tačiau pastaruoju metu *Rolandwerft* statė tik tokius laivus, kurie buvo nuo pradžios iki galo sukonstruoti *Rolandwerft*. Vokietija paaiškina, kad nebus galima atlikti daugiau remonto darbų tol, kol bus išlaikyta dabartinė naujų laivų statybos apimtis. Dalis remonto darbų yra atliekama sausumoje. Todėl jiems reikia išorinės statybos aikštelės, kuri jau yra naudojama naujų laivų statybai.
- (57) Vokietija taip pat teigia, kad naujasis kranas bus naudojamas ne tik prie naujosios krantinės, bet ir bus skirtas

pagerinti krovos darbus senojoje krantinėje; tai padidins didžiausią senosios krantinės keliamąją galią.

- (58) Vokietija atkreipia dėmesį į tai, kad asociacija pritaria jos nuomonei. Vokietija mano, kad asociacijos nuomonė yra labai svarbi, nes ji atstovauja politiniams ir ekonominiams Vokietijos laivybos pramonės, Vokietijos laivų statyklių ir jų tiekėjų interesams. Be to, asociacija, kaip įvairių interesų grupių atstovė, gauna naujausią rinkos informaciją. Jei asociacija daro išvadą, kad planuojama pagalba *Rolandwerft* nepadarys žalos Vokietijos laivų statybos pramonei, Komisija turėtų atsižvelgti į šią išvadą. Vokietija taip pat pabrėžia, kad Komisija negavo jokių neigiamų, pagalbos skyrimui prieštaraujančių pastabų.
- (59) Atsižvelgdama į pagalbos gavėjos pastabas, Vokietija pabrėžia, jog *Rolandwerft* teigia, kad investicinis projektas neprisidės prie pajėgumų didinimo. Vokietija patvirtina, kad ji laiko šį klausimą nesvarbiu vertinant pagalbos suderinamumą.

## VI. ĮVERTINIMAS

### 1. Valstybės pagalba, kaip apibrėžta EB sutarties 87 straipsnio 1 dalyje

- (60) Pagal EB sutarties 87 straipsnį, valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su bendrąja rinka, kai ji daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai. Pagal Europos Bendrijų Teisingumo Teismo ir Pirmosios instancijos teismo nusistovėjusią praktiką, įtakos prekybai kriterijus yra įvykdytas, jei pagalbą gaunanti įmonė užsiima ekonomine veikla, kuri yra prekybos tarp valstybių narių objektas.
- (61) Dotaciją teikia Žemutinės Saksonijos federacinė žemė, todėl ji priskirtina valstybės dotacijai. Dotacija suteikia *Rolandwerft* pranašumą, kuris rinkos sąlygomis jai negalėtų būti suteiktas. *Rolandwerft* stato jūrų laivus. Kadangi tais laivais prekiaujama, ši priemonė gali iškraipyti konkurenciją ir daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai. Todėl ši dotacija yra valstybės pagalba, kaip apibrėžta EB sutarties 87 straipsnio 1 dalyje, ir ją reikia atitinkamai įvertinti.

### 2. Išimties, taikomos pagal EB sutarties 87 straipsnio 2 ir 3 dalis

- (62) EB sutarties 87 straipsnio 2 ir 3 dalyse numatomos išimties bendrajam draudimui taikyti pagalbą EB sutarties 87 straipsnio 1 dalyje.
- (63) Siekdama įvertinti pagalbą laivų statybai, Komisija parengė Bendrąsias nuostatas, kuriose pateikiami specialūs nurodymai dėl pagalbos, teikiamos laivų statybos pramonei, nurodoma, ar laivų statybos sektoriaus ypatybės reikalauja

specialių priemonių ir kokių mastu. Kaip apibrėžta šiose Bendrosiose nuostatose, sąvoka „laivų statyba“ reiškia savaeigių komercinių jūros laivų statybą Bendrijoje. „Laivų remontas“ – tai savaeigių komercinių jūros laivų remontas arba atnaujinimas Bendrijoje. *Rolandwerft* vykdoma veikla patenka į šių apibrėžčių taikymo sritį, todėl ginčijamą pagalbą reikia vertinti atsižvelgiant į Bendrąsias nuostatas. *Rolandwerft* nestato žvejybinių laivų Bendrijai. Pagal gaires dėl valstybės pagalbos žuvininkystei ir akvakultūrai patikrinimo <sup>(4)</sup> negalima teikti pagalbos laivų statykloms, skirtos statyti Bendrijos žvejybinius laivus.

- (64) Bendrųjų nuostatų 26 konstatuojamoje dalyje teigiama, kad „Regioninė pagalba laivų statybai, laivų remontui arba laivų techniniam pertvarkymui gali būti laikoma atitinkancia bendrosios rinkos reikalavimus, tik jei ji suteikiama veikiančioms statykloms atnaujinti bei modernizuoti ir neturi būti susijusi su minėtų statyklų finansiniu restruktūrizavimu, turint tikslą padidinti esamų įrenginių našumą“.
- (65) Pagalbos intensyvumas neturi viršyti 12,5 % arba taikomos regioninės pagalbos ribos dydžio pagal EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą, tačiau taikytinas yra mažesnis dydis. Šiuo atveju turi būti taikoma didžiausia 12,5 % riba. Be to, pagalba turi apsiriboti remtinomis išlaidomis pagal taikomų nacionalinės regioninės pagalbos teikimo gairių <sup>(5)</sup> apibrėžti.

*Investicijos į 1 ir 3 cechų pailginimą, į krantinės kranų bėgių pailginimą ir į automatinio suvirinimo mašinas*

- (66) Šios investicinės priemonės yra skirtos racionalizuoti *Rolandwerft* gamybos procesą, t. y. papildomai pagerinti įrenginius ir uždenkti stogu darbo zoną, kuri prieš tai buvo po atviru dangumi. Todėl šias priemones galima traktuoti kaip investicijas į esamos laivų statyklos modernizavimą arba atnaujinimą.
- (67) Dalis projekto yra susijusi su 1 cecho pailginimu ir 3 cecho pailginimu šiaurės vakarų ir pietryčių kryptimis. Komisija mano, kad šis laivų statybos cechų pailginimas yra susijęs su jau turimais įrenginiais. Projektas *de facto* nėra skirtas statyti papildomą laivų statybos cechą. Šis pailginimas yra skirtas tik tam, kad laivų statybos darbai, kurie iki šiol buvo atliekami po atviru dangumi, nuo šiol būtų atliekami ceche.
- (68) Kitos investicijos į 3 cechą, susijusios su kranų bėgių pailginimu, ir investicijos į cecho vartų platinimą bei kilbloko platformų modernizavimą taip pat yra laikytinos investicijomis į jau turimus įrenginius. Be to, Komisija mano, kad investicijos į krantinės kranų bėgių pailginimą ir investicijos į modernias automatinio suvirinimo mašinas

taip pat laikytinos investicijomis į esamus įrenginius. Šią nuomonę Komisija jau pareiškė sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą.

- (69) Komisija mano, kad investicijos yra skirtos tam, kad būtų didinamas turimų įrenginių našumas. Pailginus cechus, padidės našumas, nes tuomet darbus bus galima atlikti neatsižvelgiant į oro sąlygas. Paplatinus 3 cecho vartus, akivaizdžiai sumažės sąnaudos, nes nebereikės pasukti sekcijų ir bus galima konstruoti gilesnes sekcijas. Tas pats taikoma ir kranų bėgių pailginimui iki 3 cecho bei krantinės kranų bėgių pailginimui (nes nebereikės naudoti [...] savaeigių kranų), hidraulinių kilbloko platformų išsigijimui (nes nebereikės rankiniu būdu sustatyti atskirų sekcijų panaudojant savaeigius kranus) ir automatinio suvirinimo mašinų išsigijimui (bus sugaištama mažiau laiko ir susidarys mažiau sąnaudų negu suvirinant rankiniu būdu).
- (70) Nors investiciniai projektai darys akivaizdų poveikį našumui, jų poveikis pajėgumams bus nedidelis, nes nebus statoma naujų įrenginių, o pajėgumų didėjimas tebus tam tikrų esamų įrenginių našumo didinimo pasekmė. Pagalbos gavėja taip pat atkreipė dėmesį į tai, kad padidinus našumą nepadidės laivų statyklos pajėgumai (skaičiuojant CGT), nes padidėjusį įrenginių našumą absorbuos padidėjusi gamyba laivų statykloje, nes į jos veiklą bus įtraukti iki šiol kitų įmonių atliekami darbai. Todėl Komisija mano, kad pajėgumai nebus neproporcingai padidinti.

- (71) Todėl Komisija daro išvadą, kad (22) konstatuojamosios dalies lentelės 1–6 priemonės gali būti traktuojamos kaip investicijos į esamos laivų statyklos modernizavimą arba atnaujinimą, skirtos padidinti esamų įrenginių našumą. Su šiomis investicijomis susijusios 8 360 000 EUR išlaidos yra laikytinos remtinomis išlaidomis.

*Papildomos naujos krantinės statyba ir naujo kranų išsigijimas*

#### Modernizavimas

- (72) (22) konstatuojamosios dalies lentelės 7 ir 8 priemonės yra susijusios su papildomos krantinės statyba ir naujo kranų išsigijimu. Komisija mano, kad šios investicijos gali būti laikomos modernizavimo ir atnaujinimo priemonėmis dėl dviejų priežasčių. Pirmą, *Rolandwerft*, dar prieš sudarydama investicijų projektą, vienu metu įrengdavo ir remontuodavo du laivus, nes vieną laivą ji švartuodavo lygiagrečiai su kitu laivu, priešvartuotu prie krantinės. Šis darbo metodas buvo neveiksmingas ir brangus. Įgyvendinusi investicijas, *Rolandwerft* galėtų du laivus tiesiogiai švartuoti prie krantinės ir įrengti abu laivus geresnėmis sąlygomis. Antra, šios investicijos yra priskiriamos paskutinėms iš kelių investicijų,

<sup>(4)</sup> OL C 229, 2004 9 14, p. 5.

<sup>(5)</sup> OL C 74, 1998 3 10, p. 9.

kurios buvo pradėtos įgyvendinti 1999 m. siekiant pritaikyti laivų statyklą didesniems laivams statyti. Laivų statykla pertvarkė savo gamybą, nes gerokai mažesnių konteinervežių paklausa sumažėjo, o šiuo metu *Rolandwerft* statomų nedidelių konteinervežių paklausa padidėjo. Komisija mano, kad gamybos pritaikymas prie rinkos paklausos gali būti traktuojamas kaip modernizavimas.

#### Turimų įrenginių našumo didinimas

- (73) Investicijomis taip pat siekiama padidinti turimų įrenginių našumą. Laivus prie ankstesnės krantinės bus galima įrengti ekonomiškiau, nes laivai nebebus statomi vienas šalia kito ir nebereikės persikelti per pirmąjį laivą norint pasiekti antrąjį laivą. Galima manyti, kad nauja krantinė nėra tik anksčiau egzistavusio įrenginio perkėlimas į kitą vietą, todėl Komisija mano, kad pastatyta nauja įrengimo krantinė padės didinti pirmosios krantinės našumą.
- (74) Antrasis kranas, kuris bus įrengtas pailgintoje krantinėje, taip pat prisidės prie pirmosios krantinės našumo didinimo. Abiejų kranų bendra keliamoji galia siekia 85 tonas, palyginti su ankstesne didžiausia 50 tonų keliamąja galia. Todėl krantinės kranai gali kelti tokius krovinius, kuriems kelti anksčiau buvo naudojamas plaukiojantis kranas. Įgyvendinus investicijas, plaukiojančio kranu tereikės montuoti laivo variklį. Visus kitus krovinius bus galima kelti abiem pailgintoje krantinėje esančiais kranais. Antra, pirmasis kranas bus dažnai naudojamas darbams mažesnėje, greta už krantinės esančioje išorės statybos aikštelėje. Gavus ir įgyvendinus investicijas, bus galima panaudoti antrąjį kraną tuo metu, kai pirmasis kranas bus reikalingas darbams toje išorės statybos aikštelėje atlikti. Todėl tokiais atvejais nebus nutraukiami laivų įrengimo darbai.
- (75) Todėl Komisija padarė išvadą, kad investicijomis siekiama padidinti esamų laivų statyklos įrenginių našumą.

#### Poveikis pajėgumams

- (76) Komisija mano, kad investicijos neprisidės prie to, kad būtų neproporcingai padidinti pajėgumai.
- (77) Įžangoje Komisija konstatuoja, kad *Rolandwerft* jau daugiau kaip 15 metų kaskart vienu metu įrengia po du laivus. Laivų įrengimas antroje eilėje buvo numatytas kaip laikina priemonė, kol bus įgyvendintos investicijos į krantinę. Remiantis Vokietijos duomenimis, faktas, kad ši laikina priemonė buvo išlaikyta taip ilgai, yra sietinas su ypatinga situacija rinkoje ir ypatingomis laivų statykloje susiklosčiusiomis sąlygomis. Laivų statyklos savininkė *Hegemann* grupė nusprendė turimas lėšas pirmiausia investuoti į *Peene* laivų statyklą. 2005 m. pasibaigus *Peene* restruktūrizacijos projektui ir dėl atgijusios rinkos *Hegemann* galėjo baigti *Rolandwerft* modernizavimo projektą. Atsižvelgdama į aplinkybę, kad laivų statykla per pastaruosius 15 metų (su pertrūkiais, kai paklausa būdavo mažesnė) nuolat vienu

metu įrengdavo po du laivus, Komisija nemano, jog yra pagrįstas teiginys, kad *Rolandwerft*, prieš įgyvendindama investicijas, turėjo pajėgumų įrengti tik vieną laivą.

- (78) Techniniu požiūriu trūkumai pirminiuose darbo etapuose, t. y. laivų statybos cechuose ir išorinės statybos aikštelėje, trukdė *Rolandwerft* didinti statomų naujų laivų skaičių ir plėsti remonto darbų apimtį. Cechai ir išorės statybos aikštelės naudojami maksimaliai, todėl neįmanoma didinti potencialios gamybos. Kalbant apie laivų statyklos atliekamą remontą, Vokietija paaiškino, kad apie 50 % kiekvieno remonto darbų užsakymo turėtų būti atliekama sausumoje, t. y. išorės statybos aikštelėje, tačiau jos pajėgumai jau yra išnaudoti naujų laivų statybai. Todėl papildomą remontą galima atlikti tik nestatant naujo laivo, o ne vienu metu. Tie patys argumentai taikomi laivų techniniam pertvarkymui. Kadangi investicijos nėra susijusios su trūkumų šalinimu, naujų laivų statybos ir remonto bei techninio pertvarkymo pajėgumai negali padidėti. Be to, būtina pabrėžti, kad šie su įrenginiais susiję trūkumai negali būti pašalinti be didelių sąnaudų, nes tam turėtų būti sudvejintas visas gamybos procesas.
- (79) Be to, Komisija ištyrė, ar naujoji krantinė prisidėtų prie to, kad padidėtų laivų statyklos pajėgumai įrengiant kitų įmonių sukonstruotus laivų korpusus be antstatų. Tačiau ir šiuo atveju tam sutrukdytų laivų statybos cechų stoka. *Rolandwerft* pastatyti nauji laivai iš pradžių yra preliminariai įrengiami laivų statybos cechuose, o kitų įmonių sukonstruoti laivų korpusai be antstatų yra beveik visiškai tušti, todėl jiems įrengti reikia daug darbo. Norint įrengti laivų korpusus be antstatų, krantinėje būtini techniniai įrenginiai, kurie paprastai yra reikalingi cechuose statant naujus laivus. Jei laivų statybos cechai ir jiems priklausantys įrenginiai dirba visu krūviu, tie įrenginiai negali tuo pačiu metu būti panaudoti laivų korpusams be antstatų įrengti. Todėl *Rolandwerft* negali plėsti savo veiklos kitų įmonių pastatytų laivų korpusų be antstatų įrengimo srityje ir tuo pačiu metu išlaikyti dabartinį aukštą naujų laivų statybos ir remonto lygį.
- (80) Vokietija taip pat paaiškino, kad šiuo metu laivų korpusai be antstatų nėra nei įrengiami, nei planuojama juos įrengti. Dabartiniu metu, kai yra didelė paklausa, labai neįtikėtina, kad būtų imamasi tokios veiklos, nes potencialių laivų korpusų be antstatų tiekėjų produktai yra užsakomi keleriems metams į priekį, todėl *Rolandwerft* negalėtų rinkoje įsigyti reikalaujamos aukštos kokybės paruoštų laivų korpusų be antstatų. Šią informaciją patvirtina faktinė *Rolandwerft* veikla pastaraisiais metais, per kuriuos laivų statykla papildomai neįrengdavo paruoštų laivų korpusų be antstatų, nors tai buvo teoriškai įmanoma panaudojant lygiagrečiąją prieplauką. Be to, Vokietija teigė, kad jei laivų paklausa rinkoje sumažėtų ir tiekėjai turėtų daugiau



nepanaudotų pajėgumų, laivų korpusų be antstatų būtų galima išigyti rinkoje, todėl galima spėti, kad tokiu atveju ir *Rolandwerft* gautų mažiau užsakymų. Tokiu atveju *Rolandwerft* taupumo sumetimais greičiau panaudotų savo pajėgumus laivų korpusų statybai, o ne imtųsi įrengti paruoštus laivų korpusus be antstatų. Net jei laivų statykla ir įrengtų paruoštus laivų korpusus be antstatų, ji tai darytų užuot stačiusi naujus laivus, o ne vienu metu.

(81) Komisija konstatuoja, kad net jei investicijos hipotetiškai padėtų nesunkiai padidinti pajėgumus įrengiant kitų įmonių pastatytus laivų korpusus be antstatų, toks padidėjimas dėl minėtų techninių priežasčių būtų minimalus. Kadangi pasiektas našumo padidėjimas, kuris iš esmės susidaro sutaupius sąnaudas nebenaudojant išsinuomotų kranų, būtų nemažas, šioks toks pajėgumų padidėjimas, susidarantis kartais įrengiant laivų korpusus be antstatų, nebūtų traktuojamas kaip neproporcingas.

(82) Be to, Komisija konstatuoja, kad *Rolandwerft*, siekdama pagrįsti savo teiginius, kad nesiekama padidinti pajėgumų, pasiūlė išsipareigoti penkerius metus nedidinti naujosios krantinės darbo krūvio. Šiame Vokietijos pateiktame išsipareigojime numatoma, kad laivų statykla penkerių metų laikotarpiui nuo investicijų į naują krantinę pabaigos apribos savo veiklą naujojoje krantinėje naujų laivų statybos, paruoštų laivų korpusų be antstatų įrengimo ir remonto bei techninio pertvarkymo srityje iki [...] per metus. Naujosios krantinės naudojimas tik per [...] atitinka laivų statyklos kitų metų veiklos planą, kuris buvo pateiktas Komisijai. Be to, *Rolandwerft* išsipareigojo per tą patį laikotarpį nestatyti laivų antrojoje eilėje. Komisija konstatuoja, kad šių išsipareigojimų negalima traktuoti kaip įrodymo, kad investicijos neprisidės prie pajėgumų didinimo. Tačiau ji ši išsipareigojimą laiko papildomu įrodymu, kad pagalbos gavėjos pateikti techniniai, praktiniai ir ekonominiai argumentai yra pagrįsti bei investicijomis siekiama didinti ne pajėgumus, o našumą.

(83) Todėl Komisija mano, kad investicijos į naują krantinę ir naujo kranų įsigijimą laikytinos priemone esamai statyklai atnaujinti bei modernizuoti, turint tikslą padidinti esamų įrenginių našumą. Investicija neprisidės prie neproporcingo pajėgumų didinimo. Todėl Komisija mano, kad naujos krantinės statyba ir naujo kranų įsigijimas atitinka Bendrosiose nuostatose nurodytas sąlygas regioninei investicinei pagalbai teikti. Todėl 4 640 000 EUR investicijos yra remtinos.

## VII. IŠVADOS

(84) Komisija daro išvadą, kad planuojama regioninė pagalba *Rolandwerft*, būtent 12 % nuo 13 000 000 EUR sumos, t. y. 1 560 000 EUR, atitinka Bendrosiose nuostatose nurodytas sąlygas regioninei pagalbai teikti. Todėl planuojama pagalba atitinka visas sąlygas, kad būtų laikoma suderinama su bendrąja rinka,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

### 1 straipsnis

Vokietijos planuojama valstybės pagalba *Rolandwerft* laivų statyklai, kuri sudaro 12 % nuo 13 000 000 EUR sumos, t. y. 1 560 000 EUR sumą, pagal EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą yra suderinama su bendrąja rinka.

### 2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Vokietijos Federacinei Respublikai.

Priimta Briuselyje, 2006 m. gruodžio 20 d.

Komisijos vardu

Neelie KROES

Komisijos narė