

KOMISIJA

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2006 m. gruodžio 6 d.

dėl planuojamos Vokietijos Valstybės pagalbos C 6/2006 (ex N 417/2005) laivų statykiai *Volkswerft Stralsund*

(pranešta dokumentu Nr. C(2006) 5790)

(Tik tekstas vokiečių kalba yra autentiškas)

(Tekstas svarbus EEE)

(2007/402/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 jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

paprašiusi suinteresuotųjų šalių pateikti savo pastabas pagal pirmiau nurodytus straipsnius ⁽¹⁾ ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

Sąjungos oficialiajame leidinyje ⁽²⁾. Komisija paprašė visas suinteresuotąsias šalis pareikšti pastabas dėl pagalbos. 2006 m. gegužės 10 d. raštu, užregistruotu 2006 m. gegužės 11 d., pagalbos gavėja, laivų statykla *Volkswerft Stralsund*, pateikė atsakymą. Vokietijos laivų statybos ir jūrų technikos asociacijos nuomonė buvo pateikta 2006 m. gegužės 11 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną. Taip pat buvo pateikta Danijos laivybos pramonės asociacijos *Danske Maritime* nuomonė.

(3) Šios pastabos 2006 m. gegužės 12 d. ir 2006 m. gegužės 19 d. raštais pateiktos Vokietijos valdžios institucijoms. Vokietijos atsakymas į šias pastabas pateiktas 2006 m. birželio 2 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną.

(4) Vokietijos atsakymas dėl oficialios tyrimo procedūros pradžios pateiktas 2006 m. balandžio 7 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną. 2006 m. liepos 26 d. raštu Komisija paprašė papildomos informacijos, kurią Vokietija pateikė 2006 m. rugpjūčio 22 d. raštu, užregistruotu 2006 m. rugpjūčio 23 d.

I. PROCEDŪRA

(1) 2005 m. rugpjūčio 22 d. raštu, užregistruotu 2005 m. rugpjūčio 26 d., Vokietija Komisijai pranešė apie ketinimą suteikti laivų statykiai *Volkswerft Stralsund* regioninę investicinę pagalbą. 2005 m. rugsėjo 13 d. raštu Komisija paprašė papildomos informacijos, kurią Vokietija pateikė 2005 m. spalio 14 d. raštu, užregistruotu 2005 m. spalio 17 d. 2005 m. lapkričio 18 d. raštu Komisija paprašė papildomos informacijos, kurią Vokietija pateikė 2005 m. gruodžio 19 d. raštu, užregistruotu 2005 m. gruodžio 20 d.

(2) 2006 m. vasario 22 d. Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą dėl šios tariamos valstybės pagalbos. Komisijos sprendimas pradėti procedūrą buvo paskelbtas *Europos*

II. APRAŠYMAS

(5) Pagalbos gavėja yra bendrovė *Volkswerft Stralsund GmbH* (toliau – VWS), kurios buveinė yra Meklenburgo-Vakarų Pomeranijos žemėje (Vokietija), remtiname regione, kaip apibrėžta EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies a punkte. VWS priklauso Danijos įmonių grupei A.-P.-Möller ir yra laivų statyklų grupės, kuriai vadovauja bendrovė *Odense Steel Shipyard Ltd.*, narė. VWS yra didelė įmonė, kuri, vadovaujantis 2003 m. gegužės 6 d. Komisijos rekomendacija 2003/361/EB dėl labai mažų, mažųjų ir vidutinių įmonių apibrėžimo ⁽³⁾, nepriskiriama mažosioms arba vidutinėms įmonėms.

⁽¹⁾ OL C 90, 2006 4 13, p. 36.

⁽²⁾ Žr. 1 išnašą.

⁽³⁾ OL L 124, 2003 5 20, p. 36.

- (6) Laivų statykla projektuoja ir stato jūrų laivus bei remontuoja ir techniškai pertvarko laivus. VWS daugiausia stato vidutinio dydžio konteinerinius laivus, tačiau stato ir keleivinius laivus, keltus ir specialios paskirties laivus, pvz., žemkases, kabelių tiesimo laivus, inkarų perkėlimo vilkikus ir laivus kovai su kenksmingomis medžiagomis. Laivų statykla yra pritaikyta laivams, kurių ilgis – iki 260 m, statyti.
- (7) Atskiri iki sekcijos dydžio komponentai parengiami specializuotose gamybos linijose. Komponentai galutinai sumontuojami prieš tai juos užkonservavus ir nudažius laivų statybos ceche, kuriame galima statyti iki 300 m ilgio laivų korpusus. Laivai nuleidžiami į vandenį naudojant 230 m ilgio laivų keltuvą. Šis laivų keltuvus neleidžia VWS taikyti kitokios laivų statybos programos – ji gali statyti tik iki 260 m ilgio laivus.
- (8) Kad išliktų konkurencinga tarptautinėje rinkoje, VWS ketina modernizuoti bei racionalizuoti gamybą ir prisitaikyti prie tarptautinės paklausos pokyčių. VWS mano, kad prekybos laivams palankios rinkos sąlygos išliks dar keletą metų ir kad pamažu didės *Panamax* tipo laivų, kurių VWS šiuo metu negali statyti konkurencingomis kainomis, paklausa. *Panamax* yra didžiausi laivai, galintys plaukti per Panamos kanalą, t. y. laivai, kurių didžiausias ilgis yra 300 m, o didžiausias plotis – 32,2 m.
- (9) Siekdama padidinti laivų statyklos našumą ir ekonomiškiau gaminti didesnius *Panamax* tipo laivus, VWS šiuo metu įgyvendina investicinį projektą. Investicinis projektas leis VWS būti konkurencingai *Panamax* laivų rinkos segmente ir taip padidins potencialias galimybes realizuoti laivų statyklos produktus. VWS mano, kad taip bus galima tolygiau išnaudoti turimus gamybos įrenginius ir sumažinti vieno laivo statybos išlaidas, todėl padidės laivų statyklos našumas.
- (10) Investicijos yra susijusios, viena, su plieno perdirbimu (plokščių ir sekcijų statyba, konservavimu), kad būtų galima gaminti ir apdoroti didesnes plieno konstrukcijas (sekcijas), ir, antra, su laivų keltuvo pailginimu 40 m, kad būtų galima kelti didesnius laivus.
- (11) Plokščių ir sekcijų statybos srityje esamame ceche turi būti pastatyta nauja didesnių laivų tipų gamybos linija plokštėms ir sekcijų dalims. Be to, ant elingo turi būti pastatytos keturios papildomos statybos aikštelės didesnių sekcijų gamybai. Konservavimo srityje investicijomis siekiama padidinti du iš esamų keturių konservavimo

cechų skyrius, kad juose būtų galima konservuoti didesnes sekcijas. Ekonominiu ir techniniu požiūriu galimybė gaminti ir apdoroti didesnes plieno konstrukcijas yra būtina statyti didesniems laivams, nes didesnius laivus galutinai sumontuoti iš mažesnių sekcijų būtų neefektyvu. Laivų keltuvo pajėgumai laivų statybos cecho pajėgumams bus pritaikyti pailginant laivų keltuvą.

- (12) Remiantis Vokietijos pateikta informacija, įgyvendinus investicinį projektą VWS našumas padidės nuo maždaug [...] (*) t plieno per 1 000 darbo valandų (2005 m.) iki [...] t per 1 000 darbo valandų. Laivų statyklos pajėgumai, įvertinti CGT (*compensated gross tonnage*, kompensuojuoju bruto tonažu), dėl šio investicinio projekto nebus padidinti, tiesiog bus keičiamas gamybos profilis: vietoj vidutinių konteinerių laivų bus statomi dideli konteinerių laivai. Laivų statyklos plieno perdirbimo pajėgumai įgyvendinus investicinį projektą bus padidinti nuo 56 000 t per metus (2005 m.) iki 64 000 t per metus.
- (13) Projektas buvo pradėtas vykdyti 2005 m. pradžioje ir baigtas 2006 m. vasario 28 d. Bus tiesiogiai sukurtos 207 naujos darbo vietos.
- (14) Dėl investicinio projekto sumažės laivų statyklos vertikalioji integracija. Kitoms įmonėms atiduodamų darbų dalis turi padidėti nuo 17 % gamybos valandų (2005 m.) iki 28 % (iki 2007 m. pabaigos). Tikimasi, kad daugiau darbų atiduodant kitoms įmonėms Štralzundo regione bus sukurta 400 naujų darbo vietų.
- (15) Visos projekto sąnaudos sudaro 18 669 000 EUR ir atitinka remtiną išlaidą. Šias išlaidas galima suskirstyti taip:

EUR	
Laivų keltuvai	10 512 000
Plokščių ir sekcijų statyba	3 910 000
Konservavimas	4 247 000
Iš viso	18 669 000

- (16) Vokietija ketina suteikti 4 200 500 EUR valstybės pagalbą, kuri atitinka 22,5 % remtinų investicijų išlaidų nuo 18 669 000 EUR sumos. Pagalba teikiama remiantis dviem patvirtintomis regioninės pagalbos schemomis (*). Prašymas suteikti pagalbą pateiktas prieš pradėdant vykdyti investicinį projektą.

(*) Slapta informacija. Toliau taip pat žymima [...].

(4) Bendrijos užduotis „Gerinti regiono ekonomikos struktūrą“ – 34 gairės; 2005 m. investicijų rėmimo įstatymas.

III. PRIEŽASTYS PRADĖTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ

- (17) Oficiali tyrimo procedūra buvo pradėta, nes Komisija abejojo, ar pagalba yra suderinama su bendrąja rinka. Komisija mano, kad investicijomis į plokščių ir sekcijų statybą siekiama ne tik investuoti į esamų įrenginių našumo gerinimą. Be to, Komisija suabejojo, ar investicijos į konservavimo cechus ir laivų keltuvo pailginimą yra remtinios, nes neatrodė, kad jomis siekiama didinti šių įrenginių našumą.
- (18) Be to, Komisija manė, kad VWS investicijos galėtų padidinti laivų statyklos pajėgumus, kurie galėtų būti nesuderinami su Valstybės pagalbos laivų statybai bendrosiomis nuostatomis ⁽⁵⁾ ir bendrąja rinka.

IV. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

- (19) Komisijai atsiųstos pagalbos gavėjos, Vokietijos laivų statybos ir jūrų technikos asociacijos bei Danijos laivybos pramonės asociacijos pastabos.

1. Pagalbos gavėjos pastabos (VWS)

- (20) Savo pastabose VWS pabrėžia, kad investiciniu projektu siekiama didinti našumą ir esamų gamybos įrenginių pajėgumų panaudojimą. Be to, investiciniu projektu nesiekama didinti laivų statyklos pajėgumų, ir įvykdytas projektas neturėtų tokio poveikio. Investicinis projektas greičiau yra sąlyga VWS siekiamiems naujoviškiems produktams sukurti ir įžengti į *Panamax* tipo laivų rinkos segmentą. VWS teigia, kad laivų, kurių krovumas yra 2 500–4 999 TEU ⁽⁶⁾, rinka laivų statyklai yra tinkamiausias rinkos segmentas, nes šiam segmentui būdingas visame pasaulyje didžiausias produkcijos realizavimo potencialas, o Europoje šiame segmente konkurencija nėra didelė.
- (21) Be to, VWS atkreipia dėmesį į tai, kad laivų statykla jau per 1993–1998 m. atliktą restruktūrizaciją buvo pritaikyta *Panamax* tipo laivams statyti – tai liudija atitinkamo dydžio laivų statybos cechų. Tačiau restruktūrizacijos laikotarpiu nebuvo įmanoma numatyti, kad tarptautinėje rinkoje padidės *Panamax* tipo laivų paklausa. Kadangi *Bremer Vulkan* (tuometinis VWS savininkas) jau valdė laivų statyklas, kuriose buvo galima statyti *Panamax* tipo laivus, *Bremer Vulkan* planuose VWS buvo numatyta mažesnių laivų statybai, todėl manyta, kad 230 m ilgio laivų keltuvo statyklai pakaks.

- (22) VWS teigia, kad VWS rinkos padėtis per pastaruosius metus dėl įvairių veiksnių pasikeitė. *Bremer Vulkan* nebeegzistuoja. Dėl nepakankamos buvusių VWS produktų paklausos laivų statykla ėmė daugiausia statyti konteinerių laivus iki 3 000 TEU ir didelius, specializuotus jūrinių įrenginių aprūpinimo laivus. Biriųjų krovinių laivų, žvejybos laivų, keltų, keleivinių laivų ir tankerių, kuriuos anksčiau gamino VWS, paklausos nebėra, todėl jie nebestatomi. Be to, VWS teigia, kad mažesnių konteinerių laivų rinka Vokietijoje ir iš dalies Lenkijoje pasižymi dideliu konkurenciniu spaudimu, o didesnius *Panamax* tipo konteinerių laivus stato tik labai nedaug Europos laivų statyklų. VWS teigia, kad VWS techninė įranga, ypač laivų statybos cechų, jau leidžia statyti *Panamax* tipo laivus.

- (23) Tačiau norint ekonomiškai statyti *Panamax* tipo laivus, būtina atlikti laivų statyklos įrenginių techninius pakeitimus. Iki šiol VWS statė laivus, kurių krovumas buvo nuo 2 100 iki 3 000 TEU, o ilgis – nuo 197 m iki 237 m. Šie laivai buvo konstruojami iš 95–111 plieno sekcijų, kurių ilgis buvo iki 16 m. Šių sekcijų dydis yra ribojamas dėl dirbtuvių ir konservavimo cechų patalpų dydžio. *Panamax* tipo laivai yra nuo 295 m ilgio. Jei įrenginiai nebūtų techniškai pakeisti, šie laivai turėtų būti konstruojami iš 170 sekcijų kiekvienam laivui, todėl montuojant ankstesnio dydžio sekcijas sąnaudos padidėtų 60–70 %. Kadangi šių laivų rinkos kaina yra tik 20–23 % didesnė už anksčiau statytų laivų kainą, VWS turi padidinti savo įrenginių našumą, kad galėtų ekonomiškai statyti didesnius laivus. Todėl būtinos investicijos į dviejų iš turimų konservavimo cechų skyrių padidinimą ir į plokščių bei sekcijų gamybos plėtrą, kad būtų galima gaminti ir apdoroti iki 32 m ilgio sekcijas.

- (24) VWS atkreipia dėmesį į tai, kad *Panamax* tipo laivus galima nuleisti į vandenį ir su turimu 230 m ilgio laivų keltuvu. Tokiu atveju laivų keltuvo ilgį viršijanti laivo korpuso dalis turėtų būti, pvz., prilaikoma plaukiojančiu kranu. Tačiau toks būdas yra rizikingas ir dėl jo susidaro didesnės išlaidos.

- (25) Pastabose apie laivų statyklos pajėgumus VWS teigia, kad bendri CGT vertinami laivų statyklos pajėgumai nebūtų padidinti. 2005 m. VWS pastatė šešis konteinerių laivus po 2 500 TEU, t. y. jos pajėgumai buvo 110 000 CGT. Tuo metu per 1,725 mln. darbo valandų buvo perdirta 56 000 t plieno. Įvykdžiusi investicinį projektą laivų statykla 2006 ir 2007 m. gali kasmet pastatyti po septynis *Panamax* laivus, sunaudodama 64 000 t plieno ir skirdama 1,9 mln. darbo valandų. Taigi 2006 ir 2007 m. laivų statyklos pajėgumai būtų po 108 000 CGT. CGT išlieka vienodi, tačiau darbo valandų skaičius ir perdirta plieno kiekis padidėja po 14 %.

⁽⁵⁾ OL C 317, 2003 12 30, p. 11.

⁽⁶⁾ Dvidešimties pėdų ekvivalento konteineris (angl. *Twenty-foot equivalent unit*).

- (26) VWS pabrėžia, kad sutartys dėl *Panamax* tipo laivų buvo sudarytos 2003 m., kai mažesnių laivų paklausa sumažėjo, o didesnių *Panamax* tipo laivų padidėjo, ir kad šis paklausos pokytis būtų kėlęs didelę grėsmę laivų statyklos ateičiai, jei laivų statykla ir toliau būtų staciūsi tik mažesnius laivus. Ištyrus laivų statyklos gamybos procesą paaiškėjo, kad įgyvendinus aptariamąs investicijas galima statyti didesnius laivus, o įrenginių našumas neiškraipytų konkurencijos.
- (27) Laivų, kurių dydis yra nuo 2 500 iki 4 000 TEU (nuo 22 000 iki 50 000 CGT), rinkos segmente, t. y. būsimajame VWS aptarnaujamame segmente, veikia tik šios laivų statyklos: Vokietijos laivų statykla *Aker TW* (HDW ir *Schichau Seebeck*) ir Lenkijos laivų statyklos, esančios Gdynėje ir Ščecine.
- (28) Nusileisdamos Korėjos Respublikai (39,1 % rinkos) ir lenkdamas Kiniją (24,8 % rinkos), Europos laivų statyklos šiame segmente užima 26,3 % rinkos dalį. Korėjos Respublika ir Kinija šiame segmente yra didžiausios konkurentės ir ateityje jos diktuos konkurencijos sąlygas. Jei VWS neįžengtų į *Panamax* tipo laivų rinką, ji ir toliau veiktų nedidelių konteinervežių rinkoje, kurioje labiausiai konkuruoja Europos įmonės, ir pati nusigręžtų nuo sparčiai didėjančios *Panamax* tipo laivų rinkos. VWS pateikė informaciją, įrodančią, kad rinkoje didėja didesnių laivų paklausa, o laivų, kurių krovumas yra nuo 2 500 iki 5 000 TEU, paklausa didėja sparčiau nei vidutiniškai.

2. Vokietijos laivų statybos ir jūrų technikos asociacijos pastabos

- (29) Vokietijos laivų statybos ir jūrų technikos asociacija (toliau – asociacija) pažymi, kad Komisijos abejonės dėl galimo pajėgumų didinimo negali būti grindžiamos Valsybės pagalbos laivų statybai bendrosiomis nuostatomis. Taip pat šių abejonių nepateisina dabartinė rinkos situacija, o planuojama pagalba neiškraipytų konkurencijos.
- (30) Asociacija teigia, kad pastaraisiais metais pasikeitė ES politika valstybės pagalbos laivų statybai srityje. Valstybės pagalbos laivų statybai bendrosiose nuostatose nėra jokių nurodymų, kurie draustų teikti investicinę pagalbą pajėgumams didinti. Asociacija mano, kad tokie nurodymai nebelaikomi tikslingsiais. Be to, asociacija teigia, kad buvo atsisakyta kuo daugiau Valsybės pagalbos laivų statybai bendrosiose nuostatose anksčiau pateiktų konkrečiam sektoriui skirtų nurodymų. Pajėgumų klausimas minimas tik pagalbos įmonių uždarymui aplinkybėmis. Kitas pagalbos rūšis, pavyzdžiui, restruktūrizavimo pagalbą, reglamentuoja bendrosios valstybės pagalbos nuostatos.
- (31) Asociacija taip pat teigia, kad per siauras šių nuostatų aiškinimas prieštarauja *LeaderSHIP 2015* iniciatyvai, kuri

sudaro Lisabonos strategijos įgyvendinimo dalį. Europos pramonės konkurencingumas ir našumas turi būti didinami investicijomis į mokslinius tyrimus, technologijų plėtrą ir naujoves, tarp jų ir investicijomis į modernius gamybos įrenginius. Jei valstybės investicinė pagalba neprisidėtų prie pajėgumų didinimo, šis faktas prieštarautų *LeaderSHIP 2015* iniciatyvos tikslui, ypač tikslui užtikrinti ir plėtoti užimamą padėtį pasirinktuose rinkos segmentuose. Vienas iš tokių rinkos segmentų yra mažų ir vidutinių konteinerių laivų statybos rinka, kurioje Europos pozicijos, kaip ir anksčiau, yra labai geros, palyginti su Korėjos Respublika ir Kinija.

- (32) Asociacijos nuomone, planuojamos investicijos neiškraipys konkurencijos. Šiuo metu nėra perteklinių pajėgumų, nes tarptautinė laivų statybos rinka išgyvena pakilimą. Paklausa jau kurį laiką yra pakankamai didelė, nors 2008–2009 m. numatomas nedidelis paklausos sumažėjimas. Pasaulio prekybai nuolat augant, intensyvėja ir jūrų transportas. Ši tendencija ypač pastebima pramonės prekių gabenimo konteinerių laivais srityje. Todėl šių laivų tipų paklausa ir toliau didės.
- (33) Planuojamos investicijos leidžia VWS statyti konteinerių laivus, kurių krovumas būtų iki 5 000 TEU. Iki šiol VWS buvo galima statyti laivus, kurių krovumas – iki 3 000 TEU. Konteinerių laivų iki 3 000 TEU rinkoje didelė konkurencija, nes šie laivai statomi keliose Vokietijos laivų statyklose, taip pat kitose Europos laivų statyklose, ypač Lenkijos laivų statyklose, esančiose Gdynėje ir Ščecine. Tačiau didžiausios konkurentės yra Korėjos Respublika ir Kinija.
- (34) Tuo tarpu laivų, kurių krovumas yra daugiau kaip 3 000 TEU, rinkos struktūra yra kitokia. Nors kelios Vokietijos ir Lenkijos laivų statyklos turi techninių galimybių statyti tokius laivus, beveik visi šie laivai statomi tik Korėjos Respublikoje ir Kinijoje.
- (35) Asociacija teigiamai vertina laivų, kurių krovumas yra daugiau kaip 3 000 TEU, rinkos segmento augimo potencialą ir remiasi pastaraisiais metais nuolat didėjančiu *Panamax* tipo konteinerių laivų segmente pastatytų laivų skaičiumi. Asociacija pabrėžia, kad VWS investicijos neiškraipys konkurencijos Europoje, nes šių tipų laivai šiuo metu beveik visi statomi Korėjos Respublikoje ir Kinijoje. Be to, reikia atkreipti dėmesį į tai, kad Kinija ir toliau didins laivų statybos pajėgumus ir užims vis didesnę rinkos dalį, o tai rodo, kad konkurencija laivų statybos sektoriuje vyksta ne tiek Europos, kiek pasauliniu mastu. Todėl investicijų į Europos laivų statyklas apribojimas būtų naudingas tik konkurentams Korėjos Respublikoje ir Kinijoje.

4.3. Danijos laivybos pramonės asociacijos pastabos

- (36) Danijos laivybos pramonės asociacija teigia, kad svarstoma pagalba neiškraipytų konkurencijos, nes VWS pastatytų ir ateityje statysimų laivų tipai nedubliuoja Danijos laivų statyklų statybos programų. Be to, Danijos laivybos pramonės asociacija atkreipia dėmesį į tai, kad planuojama valstybės pagalba siekiama didinti VWS konkurencingumą didesnių konteinerių laivų rinkoje. Manoma, kad konkurentai šiame naujame rinkos segmente daugiausia bus iš Europai nepriklausančių trečiųjų šalių. Be to, pastebima, kad apskritai padidėjo didesnių laivų paklausa.
- (37) Danijos laivybos pramonės asociacija taip pat pažymi, kad laivų statybos pramonė Europai nepriklausančiose šalyse yra labai subsidijuojama. Norėdama atsilaikyti stiprėjančioje konkurencinėje kovoje, Europos laivų statybos pramonė turi didinti investicijas.

V. VOKIETIJOS PASTABOS

- (38) Pastabose dėl oficialios tyrimo procedūros pradžios Vokietija nurodo, kad Valstybės pagalbos laivų statybai bendrųjų nuostatų 26 konstatuojamojoje dalyje nėra pateikiama jokių nurodymų dėl pajėgumų. Be to, 26 konstatuojamojoje dalyje nėra pateikiama jokių nurodymų, investicinę pagalbą projektams, kurie, didindami našumą, sykiu padidintų ir pajėgumus, traktuojančių kaip neleistiną. Vokietija taip pat teigia, kad laivų statybos pramonės našumo didinimas yra vienas pagrindinių Bendrijos politikos tikslų šiame ekonomikos sektoriuje. Taip atkreipiamas dėmesys į *LeaderSHIP 2015* iniciatyvą, kuria siekiama gerinti Europos laivų statyklų konkurencinę padėtį ir mažinti žalą, kurią Europos laivų statybos pramonei daro subsidijos, skiriamos laivų statybai Azijoje. Vokietijos nuomone, šį tikslą galima pasiekti tik didinant našumą.
- (39) Be to, Vokietija mano, kad negalima vadovautis Valstybės pagalbos laivų statybai bendrųjų nuostatų 3 konstatuojamąja dalimi teigiant, kad vertinant pagalbos suderinamumą su bendrąja rinka reikėtų atsižvelgti į investicinio projekto poveikį pajėgumams. Vokietija taip pat teigia, kad laivų statybos sektoriaus neveikia Valstybės pagalbos laivų statybai bendrųjų nuostatų 3 konstatuojamojoje dalyje nurodyti veiksniai, nes šiam sektoriui šiuo metu būdinga užsakymų gausa, didelės kainos ir pajėgumų stoka.
- (40) 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, pasinaudojusios valstybės subsidijomis. Šis subsidijavimas Valstybės pagalbos laivų statybai

bendrųjų nuostatų 3 konstatuojamosios dalies c punkte yra nurodytas kaip vienas iš šiam sektoriui būdingų veiksnių, į kuriuos būtina atsižvelgti. Todėl Europos laivų statyklos turėtų dėti visas pastangas, kad jų našumas didėtų.

- (41) Vokietijos nuomone, bet koks našumo padidėjimas automatiškai lemia, kad įmonė pagamins daugiau produkcijos. Todėl, remiantis Valstybės pagalbos laivų statybai bendrosiomis nuostatomis, našumo didinimas negali reikšti, kad tas pats kiekis bus pagamintas mažesniais sąnaudomis. Toliau Vokietija atkreipia dėmesį į regioninės pagalbos tikslą: ja turi būti prisidedama prie regiono ekonominės plėtros ir darbo vietų kūrimo. Taigi dėl didesnio našumo negali sumažėti darbo vietų skaičius.
- (42) Atsižvelgdama į rinkos situaciją Vokietija teigia, kad yra vežama vis daugiau krovinių ir konteinerių laivų segmente pastebima tendencija naudoti didesnius laivus. Jau dabar yra laivų, kurių krovumas 5 000 TEU, o naujausiose prognozėse kalbama apie laivus, kurių krovumas bus 8 000 TEU. Kadangi tokie dideli laivai galėtų iplaukti tik į nedaugelį uostų, vis tiek reikės mažesnių laivų (kuriuos ateityje statys VWS), kurie toliau paskirstytų jų krovinį. Todėl padidėjusi didesnių laivų paklausa nepadarys neigiamo poveikio mažesnių laivų, kurie statomi VWS statykloje, paklausai.
- (43) Vokietija pateikia išsamią informaciją apie VWS investicinį projektą, apie plieno perdirbimo pajėgumus, darbo sąnaudas ir laivų statyklos našumą iki projekto įgyvendinimo ir po jo. Vokietija teigia, kad yra būtinos investicijos į laivų statyklos konkurencingumo išlaikymą ir 1 200 dabartinių darbo vietų išsaugojimą.
- (44) Atsižvelgdama į potencialų laivų statyklos pajėgumų padidėjimą po investicijų Vokietija atkreipia dėmesį į tai, kad investicijos nėra susijusios su sritimis, kurios būtų laikomos laivų statyklos techniniais trūkumais. Sprendime pradėti oficialią procedūrą Komisija paaiškino, kad šie techniniai trūkumai daro poveikį laivų statyklos pajėgumams. Todėl Vokietija teigia, kad laivų statyklos pajėgumai, palyginti su Komisijos nustatytais kriterijais, nepasikeis.
- (45) Be to, Vokietija teigia, kad EB sutarties 87 straipsnio 1 dalis yra nesusijusi su investicinės pagalbos teikimu, ir nurodo rinkos ekonomikos investuotojo principą. Kadangi VWS pati prisiima 77,5 % investicijų išlaidų ir tokiu būdu prisiima riziką, galima manyti, kad investicijos atitinka rinkos ekonomikos kriterijus.

- (46) Vokietijos nuomone, ši investicinė pagalba neiškraipo konkurencijos, todėl 87 straipsnio 1 dalies nuostatos netaikomos, nes laivų statyba yra priskiriama tarptautinei rinkai, kuri jau yra iškraipyta Azijos šalių statykloms skiriamų subsidijų. Be to, Europos laivų statyklų pajėgumai yra didžiąja dalimi panaudojami, o ateinančiais metais galima tikėtis didelio augimo. Vertinant konkurencijos padėtį būtina atsižvelgti tik į tuos konkurentus, kurie veikia tame pačiame segmente, t. y. stato *Panamax* tipo laivus. Šių konkurentų užsakymų registracijos žurnalai yra užpildyti kitiems metams, o konkurentų pajėgumai taip pat yra panaudojami.
- (47) Dėl būsimų rinkos pokyčių ir potencialaus būsimos perteklinio pajėgumo, kurie yra minimi Komisijos sprendime pradėti oficialią procedūrą, Vokietija teigia, kad prognozės yra nelabai patikimos, ir pažymi, kad Komisija nepateikė jokių įrodymų dėl būsimų rinkos pokyčių. Faktas, kad ateityje gali susidaryti perteklinių pajėgumų, negali būti naudojamas kaip argumentas, esą šiuo metu planuojama pagalba prisidės prie konkurencijos iškraipymo, kaip apibrėžta EB sutarties 87 straipsnio 1 dalyje. Dėl tų pačių priežasčių taip pat nebus padaryta įtakos valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (48) Galiausiai dėl suderinamumo su EB sutarties 87 straipsnio 3 dalimi Vokietija teigia, kad pagalba yra suderinama su Europos ekonomine politika, kuria siekiama gerinti Europos laivų statybos pramonės padėtį ir konkurencingumą. Šio tikslo siekiama ir iniciatyva *LeaderSHIP 2015*.
- (49) Vokietija pažymi, kad suinteresuotosios šalys savo pastabomis pritaria Vokietijos pateiktam vertinimui, pagal kurį planuojama pagalba yra suderinama su bendrąja rinka.
- Europos bendrijos teismų praktiką įtakos prekybai kriterijus yra tenkinamas, jei pagalbą gaunanti įmonė užsiima ekonomine veikla, kuri yra prekybos tarp valstybių narių objektas.
- (51) Dotaciją teikia Meklenburgo-Vakarų Pomeranijos žemė, todėl ji priskirtina valstybės dotacijai. Dotacija suteikia VWS pranašumą, kuris rinkos sąlygomis jai negalėtų būti suteiktas.
- (52) VWS stato jūrų laivus. Kadangi tais laivais plačiai prekiaujama, ši priemonė gali iškraipyti konkurenciją ir daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai. Vokietijos pateikti argumentai šia tema nėra įtikinami. Remiantis nusistovėjusia teismų praktika, pagalba, kuri sustiprina įmonės padėtį, palyginti su jos konkurentais Bendrijos rinkoje, daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai ⁽⁷⁾.
- (53) Kalbant apie Vokietijos prieštaravimą, esą nėra įrodyta, kad ateityje atsiras potencialių perteklinių pajėgumų ir kad nėra įrodytas konkurencijos iškraipymas, kaip apibrėžta EB sutarties 87 straipsnio 1 dalyje, reikia pažymėti, kad priemonė atitinka EB sutarties 87 straipsnio 1 dalies taikymo sąlygas, jei ji iškraipo konkurenciją ir gali ją iškraipyti, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai ⁽⁸⁾.
- (54) Atsakydama į asociacijos argumentą, kad ši priemonė neiškraipo konkurencijos Europoje, nes beveik visi laivai, kuriuos VWS statys ateityje, yra statomi Korėjos Respublikoje ir Kinijoje, Komisija nurodo, kad VWS statysimi konteinerių laivai negali būti laikomi atskira rinka, nes šie konteinerių laivai konkuruoja su kitais Europos laivų statyklų pastatytais konteinerių laivais.
- (55) Todėl ši dotacija yra valstybės pagalba, kaip apibrėžta EB sutarties 87 straipsnio 1 dalyje, ir ją reikia atitinkamai vertinti.

VI. VERTINIMAS

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

- (50) 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 įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai. Pagal nusistovėjusią

2. Leidžiančios nukrypti nuostatos pagal EB sutarties 87 straipsnio 2 ir 3 dalis

- (56) EB sutarties 87 straipsnio 2 ir 3 dalyse numatomos EB sutarties 87 straipsnio 1 dalyje nustatyto bendrojo draudimo taikyti pagalbą išimties.

⁽⁷⁾ Plg. Teisingumo Teismo sprendimą byloje *Philip Morris prieš Komisiją* (C-730/79, Rink. 1980, p. 2671, 11 punktas).

⁽⁸⁾ Plg. EB Pirmosios instancijos teismo sprendimą byloje *Alzetta prieš Komisiją* (T-23/98, Rink. 2000, p. II-2319, 80 punktas).

- (57) Siekdamą įvertinti pagalbą laivų statybai Komisija parengė Valstybės pagalbos laivų statybai bendrąsias nuostatas. Kaip apibrėžta šiose Valstybės pagalbos laivų statybai bendrosiose nuostatose, „laivų statyba“ – tai savaeigių komercinių jūros laivų statyba Bendrijoje. VWS vykdoma veikla patenka į šios apibrėžties taikymo sritį, todėl ginčijamą pagalbą reikia vertinti atsižvelgiant į Valstybės pagalbos laivų statybai bendrąsias nuostatas. Komisija negavo jokios informacijos, kad VWS taip pat stato žvejybos laivus Bendrijai. Pagal Gaires dėl valstybės pagalbos žuvininkystei ir akvakultūrai patikrinimo⁽⁹⁾ laivų statykloms negalima teikti pagalbos, skirtos Bendrijos žvejybos laivams statyti.
- (58) Bendrųjų nuostatų 26 konstatuojamojoje dalyje teigiama: „Regioninė pagalba laivų statybai, laivų remontui arba techniniam laivų pertvarkymui gali būti laikoma atitinkanti 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.“
- (59) Pagalbos intensyvumas neturi viršyti 22,5 % arba taikomos regioninės pagalbos ribos dydžio pagal EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies a punktą, tačiau taikytinas mažesnis dydis. Be to, pagal taikomų nacionalinės regioninės pagalbos teikimo gairių apibrėžtį pagalba turi apsiriboti remtinomis išlaidomis.
- (60) Įgyvendinusi investicinį projektą, VWS galės ekonomiškai statyti *Panamax* tipo laivus. Pagalbos gavėjos duomenimis, *Panamax* tipo laivus, kurie yra ilgesni už iki šiol laivų statykloje pastatytus laivus, galima statyti naudojant jau turimus laivų statyklos įrenginius. Tačiau šie laivai būtų montuojami iš 170 sekcijų, kurių kiekvienos ilgis būtų iki 16 m, todėl šis metodas būtų nepelningas ir nekonkurencingas. Norint pakelti tokius laivus reikėtų naudoti plaukiojantį kraną, kuris prilaikytų už laivų keltuvo platformos išsikišusią laivo korpuso dalį. Šis būdas būtų ekonomiškai nepelningas ir būtų susijęs su didesne nelaimingų atsitikimų rizika.
- (61) Įvykdžius investicinį projektą, laivų statykloje būtų galima statyti *Panamax* tipo laivus iš 110 sekcijų, kurių kiekvienos ilgis būtų iki 32 m. Investicijos į naują plokščių ir pasekcijų gamybos liniją ir į keturių papildomų statybų aikštelių statybą sekcijų gamybai yra būtinos norint gaminti šias didesnes sekcijas. Padidinus konservavimo cechų skyrius, laivų statykla galės apdoroti šias didesnes sekcijas. Todėl investicinis projektas padės racionalizuoti VWS gamybos procesą.
- (62) Investicijos į laivų keltuvo pailginimą padės pritaikyti keltuvo ilgį prie keliamų laivų ilgio. Todėl nebereikės naudoti plaukiojančio kranų. O pailginus laivų keltuvas bus paprasčiau pakelti *Panamax* tipo laivus.
- (63) Todėl Komisija mano, kad gamybos įrenginių pritaikymas ekonomiškai *Panamax* tipo laivų statybai gali būti laikomas veikiančios laivų statyklos atnaujinimu ir modernizavimu.
- (64) Įgyvendinus investicinį projektą laivų statyklos našumas padidės nuo 32,6 t plieno per 1 000 darbo valandų (2005 m.) iki maždaug 38,2 t plieno per 1 000 darbo valandų. Todėl investicinis projektas padidins turimų įrenginių našumą. Laivų statyklos pajėgumai, vertinami CGT, nepasikeis⁽¹⁰⁾. Plieno perdirbimo pajėgumai padidės nuo 56 000 t (2005 m.) iki 64 000 t (2006 m.). Komisijos nuomone, padidėję plieno perdirbimo pajėgumai laikytini padidėjusio našumo šalutiniu reiškiniu ir jie nėra neproporcingi, palyginti su pasiektu našumo padidėjimu.
- (65) Todėl Komisija daro išvadą, kad šis investicinis projektas iš esmės atitinka investicijų į esamų laivų statyklų modernizavimą arba atnaujinimą siekiant padidinti turimų įrenginių našumą sąlygas. Be to, Komisija atsižvelgia į tai, kad pagalba yra apribota parama remtinoms išlaidoms pagal nacionalinės regioninės pagalbos teikimo gaires ir taikoma viršutinė 22,5 % riba nėra peržengiama.

VII. IŠVADA

- (66) Komisija daro išvadą, kad planuojama regioninė pagalba VWS laivų statyklai yra suderinama su regioninės pagalbos teikimo sąlygomis pagal Valstybės pagalbos laivų statybai bendrąsias nuostatas. Todėl planuojama pagalba atitinka visas sąlygas, kad būtų laikoma suderinama su bendrąja rinka,

⁽⁹⁾ OL C 229, 2004 9 14, p. 5.

⁽¹⁰⁾ Laivų statyklos pajėgumai 2005 m. buvo 110 000 CGT, o 2006 ir 2007 m. sudarys apie 108 000 CGT (vietoj vidutinių konteinerių laivų pradėjus statyti didelius konteinerių laivus).

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Vokietijos Federacinei Respublikai.

1 straipsnis

Vokietijos planuojama valstybės pagalba laivų statyklai *Volks-werft Stralsund*, kuri sudaro 4 200 500 EUR sumą, pagal EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą yra suderinama su bendrąja rinka.

Priimta Briuselyje, 2006 m. gruodžio 6 d.

Todėl leidžiama skirti 4 200 500 EUR pagalbą.

Komisijos vardu

Neelie KROES

Komisijos narė