

KOMISIJAS LĒMUMS

(2005. gada 6. septembris)

par valsts Atbalstu;

Portugāle – piegādes termiņa pagarinājums diviem tankkuģiem ķimikāliju pārvadāšanai, kas būvēti *Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.*

(izziņots ar dokumenta numuru K(2005) 3268)

(Autentisks ir tikai teksts portugāļu valodā)

(Teksts attiecas uz EEZ)

(2006/946/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 88. panta 2. punkta pirmo apakšpunktu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomiskās Zonas līgumu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

ņemot vērā Padomes Regulu (EK) Nr. 1540/98, ar kuru izveido jaunus noteikumus par atbalstu kuģu būvei ⁽¹⁾ (tālāk tekstā "Kuģu būves regula"), un jo īpaši tās 3. panta 2. punktu,

pēc tam, kad ieinteresētās personas aicinātas iesniegt savus apsvērumus atbilstīgi šiem pantiem ⁽²⁾, un ņemot vērā šos apsvērumus,

tā kā

I. PROCEDŪRA

(1) Ar 2004. gada 21. janvāra vēstuli, kas reģistrēta Komisijā 29. janvārī, Portugāle iesniedza Komisijai lūgumu pagarināt trīs gadu piegādes termiņu diviem tankkuģiem produktu/ķimikāliju pārvadāšanai, kurus būvē *Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.* Tā sniedza Komisijai sīkāku informāciju 2004. gada 1. aprīļa vēstulē (reģistrēta 2. aprīlī), 2004. gada 11. jūnija vēstulē (reģistrēta 15. jūnijā) un 2004. gada 24. augusta vēstulē (reģistrēta 31. augustā).

(2) Ar 2004. gada 20. oktobra vēstuli Komisija informēja Portugāli, ka tā nolēmusi uzsākt procedūru, kas attiecībā uz atbalstu noteikta EK Līguma 88. panta 2. punktā.

(3) Ar 2004. gada 23. novembra vēstuli (kas reģistrēta 1. decembrī) Portugāles iestādes sniedza savus apsvērumus attiecībā uz minēto procedūru.

(4) Komisijas lēmums uzsākt procedūru tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ⁽³⁾. Komisija aicināja ieinteresētās puses iesniegt apsvērumus.

(5) Komisija saņēma ieinteresēto pušu apsvērumus. Tā nosūtīja šos apsvērumus Portugālei, kurai tika dota iespēja atbildēt; Portugāles apsvērumi tika saņemti ar 2005. gada 3. marta vēstuli (kas reģistrēta 7. martā). 2005. gada 22. aprīlī notika Komisijas departamentu un Portugāles iestāžu tikšanās. Ar 2005. gada 23. maija vēstuli (kas reģistrēta 27. maijā) Portugāle iesniedza papildu apsvērumus.

II. ATBALSTA SĪKS APRAKSTS

(6) Paziņotais pasākums ietver ar līgumu saistīta darbības atbalsta piešķiršanu *Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.* attiecībā uz divu produktu/ķimikāliju pārvadāšanai paredzētu tankkuģu būvi, kas apzīmēti kā C 224 un C 225. Atbalsta apjoms katram kuģim ir EUR 2 675 275.

(7) Portugāle ziņoja par pasākumu saskaņā ar Kuģu būves regulu ⁽⁴⁾. Regulas 3. pants atļauj piešķirt darbības atbalstu kuģiem, par kuriem līgumi noslēgti līdz 2000. gada 31. decembrim un kas piegādāti trīs gadu laikā kopš līguma parakstīšanas. Tādēļ kuģiem, kas piegādāti pēc trīs gadu termiņa, nevar piešķirt ar līgumu saistītu darbības atbalstu, ja vien šā termiņa pagarinājumu nav atļāvusi Komisija saskaņā ar Kuģu būves regulas 3. panta 2. punkta otro daļu.

(8) Portugāle lūdza pagarināt trīs gadu piegādes termiņu diviem tankkuģiem produktu/ķimikāliju pārvadāšanai, kurus būvē *Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.* Tā apgalvoja, ka šā līguma pamatā ir projekta tehniskā sarežģītība, kas saistīta ar neparedzētiem notikumiem, kas izskaidroti tālāk tekstā.

⁽¹⁾ OV L 202, 18.7.1998., 1. lpp.

⁽²⁾ OV C 308, 14.12.2004., 6. lpp.

⁽³⁾ Skat. 2. parindi.

⁽⁴⁾ Skat. 1. parindi.

- (9) Šajā sakarā Portugāle paziņoja, ka kuģu būves līgumus par abiem kuģiem 2000. gada 22. decembrī parakstīja *Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.* un *Alpha Navigation Ltd* ("sākotnējie līgumi"). 2001. gada 14. maijā *Alpha Navigation* savu pircēja pozīciju nodeva Somijā izvietotam uzņēmumam *ABB Credit OY* ar "nodošanas līgumiem", kurus parakstīja trīs iesaistītās puses: *Alpha Navigation*, *ABB Credit OY* un *Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.* Jaunais īpašnieks pieprasīja jaunas specifikācijas, proti, kuģu uzlabošanu līdz "I-A Super" klasei, paredzot tos kuģošānai aizsalušos ūdeņos, un šajā nolūkā, arī 2001. gada 14. maijā, parakstīja ar *Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.* "grozītus un no jauna izteiktus līgumus" par šiem kuģiem.
- (10) Saskaņā ar Portugāles iestāžu teikto, jaunā kuģu īpašnieka pieprasītās jaunās specifikācijas ietekmēja vairākas kuģu īpašības un materiālus, un tādēļ būvētavai bija jāizmanto jaunas metodes, kas savukārt aizkavēja ražošanu. Portugāle īpaši uzsvēra šādas ar projekta sarežģītību saistītas galvenās grūtības:
- sākotnējo projektu pielāgošana "I-A Super" klasei attiecībā uz apstākļiem kuģošānai aizsalušos ūdeņos;
 - jaunā standarta (ISO 8501-3) piemērošana attiecībā uz tērauda virsmas sagatavošanas pakāpi pirms krāsošanas. Projektu parakstīšanas brīdī šis standarts vēl bija tikai pieņemšanas procesā⁽⁷⁾. Portugāle apgalvo, ka tādēļ būvētavas strādniekiem bija nepieciešams apmācības laiks;
 - īpašas krāsas "Marineline 784" izmantošana, kurai nepieciešams ilgāks uzklāšanas cikls nekā parastajām krāsām;
 - papildu izmaiņas, ko kuģu īpašnieks būvēšanas laikā vairākkārt pieprasījis;
 - piegādātās tērauda loksnes ar nopietniem defektiem, kas bija jānovērš.
- (11) Portugāle uzskata, ka grūtības konkrēti attiecībā uz jauno standartu ieviešanu un bojātu tērauda lokšņu piegādi bija neparedzēti apstākļi.
- (12) Saskaņā ar vienošanos ar *ABB Credit OY*, būvētava bija plānojusi piegādāt kuģi C 224 2003. gada 30. oktobrī, bet kuģi C 225 – 2003. gada 15. novembrī, t. i., trīs gadu

piegādes termiņa ietvaros. Tomēr minēto faktoru dēļ kuģi reāli tika piegādāti attiecīgi 2004. gada 29. oktobrī un 2005. gada 4. februārī⁽⁶⁾.

Pamats procedūras uzsākšanai

- (13) Komisija uzsāka procedūru šādu galveno iemeslu dēļ.
- (14) Komisijai sākumā radās šaubas par to, vai grozītos un no jauna izteiktos līgumus, ko 2001. gada 21. maijā parakstīja ar *ABB Credit OY*, var uzskatīt par līdzvērtīgiem sākotnējiem līgumiem ar *Alpha Navigation*. Minētajos līgumos tika mainīti vairāki kuģu raksturlielumi, kravas tvertņiem izmantotās krāsas veids, pircēja identitāte un kuģu cenas. Tādēļ radās šaubas, vai šo līgumu priekšmets ir tas pats, kas sākotnējos līgumos, un vai līgumi, kas parakstīti ar *ABB Credit OY*, ir tiesīgi saņemt atbalstu.
- (15) Turklāt attiecībā uz Portugāles apgalvojumu, ka termiņa pagarinājumu attaisno projekta tehniskā sarežģītība, Komisijai radās šaubas, vai *Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.* būvēto produktu/ķīmikāliju pārvadāšanai paredzēto tankkuģu veids ir tiesīgs saņemt termiņa pagarinājumu uz šāda pamata. Tā tiecas interpretēt argumentu par tehnisko sarežģītību sašaurināti un objektīvi⁽⁷⁾, un Portugāles iesniegtie pierādījumi nebija pietiekami, lai nonāktu pie secinājuma.
- (16) Tāpat Komisija apšaubīja, vai Portugāles minētos faktorus var uzskatīt par "ārkārtējiem apstākļiem, kuri ir neparedzami un kuru cēlonis ir ārpus kuģu būvētavas" Kuģu būves regulas 3. panta 2. punkta izpratnē. Šajā sakarā tā konstatēja, ka cēlonis lielākajai daļai grūtību, ar kādām saskārās kuģu būvētava, bija izmaiņas, kādas pieprasīja jaunais īpašnieks, un, tā kā kuģu būvētava bija akceptējusi šīs izmaiņas, ir apšaubāms, ka tās varētu raksturot kā "neparedzamas un kuru cēlonis ir ārpus kuģu būvētavas".

III. IEINTERESĒTO PUŠU APSVĒRUMI

- (17) Eiropas Kuģu būvētavu asociāciju kopiena (CESA) pauda viedokli, ka kuģu būves nodarē laiku pa laikam notiek būves līguma nodošana no viena pircēja citam un šādā situācijā nonākušai kuģu būvētavai ir ierobežotas iespējas nepieņemt nodošanai. Konkrēti Eiropā kuģu būvētavām bieži jāpielāgojas pircēju mainīgām prasībām. Tomēr, pēc CESA domām, tas nenozīmē, ka mainītie līgumi ir jauni

⁽⁶⁾ Portugāle sākumā iesniedza lūgumu pagarināt termiņu līdz 2004. gada jūlijam kuģim C 224 un līdz 2004. gada novembrim kuģim C 225. Vēlāk tā lūdza piešķirt pagarinājumu līdz reālajiem piegādes datumiem – 2004. gada oktobrim un 2005. gada februārim.

⁽⁷⁾ Skat. lietu N 731/01, kurā Komisija tankkuģi sašķidrinātas gāzes pārvadāšanai atzina par īpaši sarežģītu kuģi (OV C 238, 3.10.2002., 1. lpp.)

⁽⁸⁾ Standarts ISO 8501-3 stājās spēkā tikai 2001. gada 22. decembrī.

līgumi, ņemot vērā to, ka produkta veids – tankkuģis produktu/ķīmikāliju pārvadāšanai – un kuģu kopējā darba tilpuma vai svara robežas paliek nemainīgas.

- (18) Viena puse lūdza Komisijai pārbaudīt kuģu pareizu klasifikāciju (tankkuģi produktu/ķīmikāliju pārvadāšanai, nevis vienīgi tankkuģi ķīmikāliju pārvadāšanai, kā sākotnēji norādīts lēmumā, ar kuru uzsāk procedūru).

IV. PORTUGĀLES APSVĒRUMI

- (19) Portugāle norādīja, ka kuģu būvētava bija plānojusi pabeigt kuģu būvi trīs gadu termiņā, kā nosaka Kuģu būves regula. Laikā, kad notika līgumu nodošana ABB, kuģu būvētavas pasūtījumu saraksts bija praktiski pilns, tādēļ būvētavai bija ierobežotas iespējas elastīgi uzsākt kuģu būvi, ņemot vērā kuģu īpašnieka jaunās prasības. Turklāt Portugāle uzskatīja, ka tehniskās grūtības, ar kādām saskārās kuģu būvētava, nebija paredzamas, kad tā parakstīja līgumu. Attiecībā uz pielietoto īpašo pārklājumu, projekta vēlinā posmā kuģu īpašnieks pieprasīja, lai šis pārklājums tiktu izmantots lielākam tvertņu skaitam, tādējādi vēl vairāk aizkavējot ražošanu.
- (20) Kā apstiprinājumu saviem argumentiem, Portugāle iesniedza kuģu īpašnieka un klasifikācijas sabiedrības *Det Norske Veritas* paziņojumus par šiem kuģiem, ar kuriem apliecina, ka šie jaunie kuģi uzskatāmi par "tehniski ļoti sarežģītiem savā nozarē". Klasifikācijas sabiedrība īpaši norādīja, ka jaunās tvertnes atbilst stingrākajām prasībām attiecībā uz kuģiem, kas paredzēti kuģošanai aizsalušos ūdeņos, kuģi ir aprīkoti ar sarežģītām elektroniskajām tehnoloģijām, lai nodrošinātu kuģošanas drošību, kā arī atbilst sarežģītajām būves līguma specifikācijām attiecībā uz tērauda sagatavošanu un apdari, kā arī pārklāšanu.
- (21) Portugāles iestādes arī norādīja, ka nav zināms, ka vēl kāda kuģu būvētava ES būtu pretendējusi uz šiem konkrētajiem līgumiem, kas ierobežo jebkādu kropļojošu ietekmi, kāda atbalstam varētu būt attiecībā uz ES kuģu būvētavām.

V. ATBALSTA NOVĒRTĒJUMS

Atbalsta esamība EK Līguma 87. panta 1. punkta izpratnē

- (22) Saskaņā ar 87. panta 1. punktu ar kopējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem

uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

- (23) Izskatāmais darbības atbalsts attiecas uz dažu tādu izmaksu finansēšanu no valsts līdzekļiem, kādas attiecīgajai kuģu būvētavai parastā kārtā būtu jāuzņemas, būvējot kuģi, un tādējādi tas rada priekšrocības kuģu būvētavai. Turklāt kuģu būve ir saimnieciskā darbība, kas ietver tirdzniecību starp dalībvalstīm. Tādēļ uz izskatāmo atbalstu attiecas EK Līguma 87. panta 1. punkts.

Atbalsta saderība ar EK Līgumu

- (24) Saskaņā ar Kuģu būves regulu⁽⁸⁾, "kuģu būve" ir pašpie-dziņas jūras tirdzniecības kuģu būve. *Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.* būvē šādus kuģus, tādēļ uz atbalstu šai kuģu būvētavai attiecas šī regula.
- (25) Kuģu būves regulas 3. panta 1. punktā noteikts, ka ar līgumu saistītā darbības atbalsta kuģiem maksimālā robeža 9 % apjomā (ja līguma vērtība pārsniedz 10 miljonus euro) ir atļauta līdz 2000. gada 31. decembrim. Saskaņā ar regulas 3. panta 2. punktu līgumam piemērojamā atbalsta maksimālā robeža ir tā, kas ir spēkā galīgā līguma parakstīšanas dienā. Taču tas neattiecas uz kuģiem, kas piegādāti vēlāk nekā trīs gadus kopš līguma parakstīšanas. Šādos gadījumos līgumam piemēro to maksimālo robežu, kas ir spēkā trīs gadus pirms kuģa piegādes datuma. Tādējādi galīgais kuģa piegādes termiņš, lai joprojām būtu tiesības saņemt darbības atbalstu, ir 2003. gada 31. decembris.
- (26) Tomēr regulas 3. panta 2. punkts paredz, ka Komisija var "piešķirt trīs gadu piegādes termiņa pagarinājumu, ja tas tiek pamatots ar konkrētā kuģu būves projekta sarežģītību vai kavējumiem, kurus izraisījuši būtiski un pamatojami neparedzēti kuģu būvētavas darba programmas traucējumi, ko izraisījuši ārkārtēji apstākļi, kuri ir neparedzami un kuru cēlonis ir ārpus kuģu būvētavas".
- (27) Jāpiezīmē, ka Portugāle pamatoja savu lūgumu ar projekta tehnisko sarežģītību, apvienojot to ar neparedzamiem notikumiem, tādējādi norādot uz abiem izņēmuma veidiem.
- (28) Attiecībā uz projekta tehnisko sarežģītību Komisijas departamenti lūdza neatkarīgu ekspertu atzinumu. Tālāk tekstā izklāstīti Komisijas secinājumi, ņemot vērā ekspertu, kā arī Portugāles un ieinteresēto pušu iesniegtos apsvērumus.

⁽⁸⁾ Skat. 1. parindi. Kuģu būves regula bija spēkā līdz 2003. gada 31. decembrim. Tomēr tā joprojām jāpiemēro, novērtējot līgumus pagarināt piegādes termiņu, jo šis jautājums ir saistīts ar atbalstu, kas tiek piešķirts saskaņā ar šo regulu, bet Atbalsta programma kuģu būvei, kas ir spēkā kopš 2004. gada janvāra, nesniedz nekādus norādījumus attiecībā uz šādiem lūgumiem.

Līgumu tiesības uz atbalstu

(29) Jāpiezīmē, ka pēc īpašumtiesību pāriešanas no *Alpha Navigation* uz *ABB Credit OY*, līgumu produkta veids palika nemainīgs – tankkuģis produktu/ķīmikāliju pārvadāšanai. Kuģu svāra atšķirības nebija nozīmīgas, ņemot vērā šā produktu veida iespējamo variāciju apjomu⁽⁹⁾. Turklāt, saskaņā ar Portugāles iesniegto informāciju, *ABB Credit OY* pārņēma visas tiesības un saistības, kādas attiecās uz *Alpha Navigation* sākotnējos līgumos, un atmaksāja tai summas, ko tā jau bija samaksājusi *Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.* Līdz ar to var secināt, ka īpašumtiesību nodošana pati par sevi neietekmēja līgumu raksturu un līdz ar to šo līgumu tiesības uz atbalstu.

Projekta tehniskā sarežģītība

(30) Pēc procedūras uzsākšanas iesniegtie apsvērumi apstiprina, ka projektam piemita sarežģītības elementi, ar ko var pamatot Portugāles lūgto termiņa pagarinājumu.

(31) Prasības, kas tiek piemērotas "I-A Super" klasei, kurai pieder šie kuģi, ir četrkārt stingrākas, ņemot vērā ledus biežumu, kādu kuģiem nāksies pārvarēt. Šīs klases kuģus sagatavo kuģošanai aizsalušos ūdeņos, kur ledus biežums ir viens metrs, un tas nozīmē īpašas prasības konstrukcijai. Šīm prasībām ir būtiska ietekme uz projekta izstrādi (attiecībā uz korpusu, vilces spēku, uzstādot atbilstošas jaudas dzinējus, tīkliem), kas attiecīgi jāpielāgo.

(32) Prasības attiecībā uz tērauda virsmas sagatavošanu un krāsas uzklāšanu var būt īpaši stingras attiecībā uz tankkuģiem produktu/ķīmikāliju pārvadāšanai, ņemot vērā risku, kāds saistāms ar produktu veidu, kādu ar tiem paredzēts pārvadāt. Noteikts, ka "I-A Super" klases kuģiem jāizmanto īpašas klases tērauds, lai nodrošinātu konstrukcijas integritāti zemās temperatūrās.

(33) Šajā gadījumā kuģu būvētava sākumā saskārās ar grūtībām, kas bija saistītas ar piegādātā tērauda kvalitāti, kuram piemita defekti, kas bija jānovērš. Turklāt ar tērauda virsmas sagatavošanu saistītās grūtības acīmredzami vēl vairākos paša kuģu īpašnieka specifikācijas. Portugāles iestādes skaidroja, ka tērauda virsma tika sagatavota saskaņā ar jauna standarta specifikācijām⁽¹⁰⁾, kas pieprasa, lai tēraudam "nebūtu nekādu redzamu nepilnību", un kuģu būvētavai bija grūti

panākt atbilstību tam, kā šo standartu interpretēja kuģu īpašnieks. Tas radīja pārtraukumus ražošanā, turklāt darbs bija jāveic ļoti kvalitatīvi.

(34) Izmantotā krāsa "Marineline 784" ir īpaši izstrādāta, lai būtu īpaši izturīga pret koroziju. Darbā ar to nepieciešama objekta stūru noapaļošana un ļoti tīras virsmas. Krāsu sacietina ļoti augstā temperatūrā (80-122 °C), un līdz ar to piegulošajiem laukumiem jāpaliek nekrāsotiem, ja tie nespēj izturēt tik augstu temperatūru. Tas rada lielu defekta un brāķējuma risku, kā rezultātā var būt jāveic remonts un labojumi, kam var būt ļoti liela ietekme uz darbu grafiku.

(35) Komisija lēmumā uzsākt procedūru piekrita tam, ka bojātu tērauda lokšņu piegāde, kuras kuģu būvētavai bija jālabo, ir aizkavējusi projektu par aptuveni diviem mēnešiem.

(36) Ņemot vērā informāciju, kas saņemta pēc procedūras uzsākšanas, jākonstatē, ka minētajiem faktoriem bija būtiska ietekme uz projekta plānošanu. Tērauda virsmas kvalitāte ir šā projekta būtisks elements, kas savukārt ietekmēja īpaši pārklājuma uzklāšanu. Jāpiezīmē arī, ka kuģu būvētava nevarēja paredzēt šādus sarežģītības elementus, jo tie bija atkarīgi no trešām pusēm (lokšņu defekti, kuģu īpašnieka izvirzītās kvalitātes prasības), un būvētavai nebija pieredzes attiecībā uz šā konkrētā pārklājuma veida izmantošanu.

VI. SECINĀJUMS

(37) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka saskaņā ar regulas 3. panta 2. punkta otro daļu var atļaut pagarināt divu *Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A* būvēto produktu/ķīmikāliju pārvadāšanai paredzēto tankkuģu trīs gadu piegādes termiņu, ņemot vērā projekta tehnisko sarežģītību. Ņemot vērā šo secinājumu, tā turklāt piezīmē, ka neuzskata par nepieciešamu izskatīt arī to, vai Portugāles minētie iemesli būtu uzskatāmi par ārkārtīgiem apstākļiem, kuri ir neparedzami un kuru cēlonis ir ārpus kuģu būvētavas minētā panta izpratnē.

(38) Piegādes termiņu ir atļauts pagarināt līdz kuģu reālajiem piegādes datumiem (2004. gada 29. oktobrim un 2005. gada 5. februārim).

⁽⁹⁾ Sākotnējie līgumi attiecās uz tankkuģiem produktu/ķīmikāliju pārvadāšanai ar 15 500 tonnu pilno kravnesību (tdw). Grozītajos līgumos tā tika nomainīta ar 14 000 tdw. Pamatojoties uz pieejamo informāciju, produktu/ķīmikāliju pārvadātāju kuģu pilnā kravnesība var būt no 4 000 tdw līdz vairāk kā 40 000 tdw.

⁽¹⁰⁾ ISO 8501-3 attiecībā uz tērauda virsmas sagatavošanas pakāpi pirms krāsošanas.

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU:

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Portugālei.

1. pants

Padomes Regulas (EK) Nr. 1540/98 3. panta 2. punktā noteiktais trīs gadu piegādes termiņš tiek pagarināts attiecībā uz diviem *Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.* būvētajiem tankkuģiem produktu/ķīmikāliju pārvadāšanai līdz 2004. gada 29. oktobrim kuģim C 224 un līdz 2005. gada 5. februārim kuģim C 225.

Briselē, 2005. gada 6. septembris.

Komisijas vārdā –
Neelie KROES
Komisijas locekle