

DECISÃO DA COMISSÃO

de 20 de Dezembro de 2006

relativa ao auxílio estatal C 5/2006 (ex N 230/2005) que a Alemanha tenciona conceder a favor da Rolandwerft

[notificada com o número C(2006) 5854]

(O texto em língua alemã é o único que faz fé)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2007/255/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2, primeiro parágrafo, do artigo 88.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o n.º 1, alínea a), do artigo 62.º,

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações nos termos dos referidos artigos e tendo em conta as referidas observações,

Considerando o seguinte:

I. PROCEDIMENTO

- (1) Nos termos do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE e do Enquadramento dos auxílios estatais à construção naval ⁽¹⁾ (a seguir denominado «Enquadramento dos auxílios à construção naval»), a Alemanha notificou à Comissão, por carta de 19 de Outubro de 2005 (registada pela Comissão no mesmo dia), a sua intenção de conceder um auxílio regional à empresa Detlef Hegemann Rolandwerft GmbH & Co. KG («Rolandwerft»). Por carta de 16 de Novembro de 2005, a Comissão solicitou informações complementares, tendo a Alemanha respondido por carta de 23 de Dezembro de 2005 (registada no mesmo dia). Por carta de 18 de Janeiro de 2006 (registada no mesmo dia), a Alemanha introduziu alterações ao auxílio notificado.
- (2) Por carta de 22 de Fevereiro de 2006, a Comissão notificou à Alemanha a sua decisão de iniciar o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE relativamente a este auxílio. A decisão da Comissão de iniciar o referido procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*. A Comissão convidou a Alemanha e as outras partes interessadas a apresentarem as suas observações. Por carta de 28 de Junho de 2006 (registada no mesmo dia), a Associação alemã de construção naval e tecnologia marítima (*Verband für Schiffbau und Meerestechnik*) apresentou as suas observações. O beneficiário apresentou as suas observações por carta de 30 de Junho de 2006 (registada em 7 de Julho de 2006).

- (3) Estas observações foram transmitidas à Alemanha por carta de 17 de Julho de 2006. A Alemanha respondeu à Comissão por carta de 11 de Agosto de 2006 (registada no mesmo dia).
- (4) A Alemanha respondeu ao início do procedimento formal de investigação por carta de 6 de Abril de 2006 (registada no mesmo dia). Enviou em seguida anexos por carta de 11 de Abril de 2006 (registada em 12 de Abril de 2006). A Comissão solicitou informações adicionais em 17 de Agosto de 2006, tendo a Alemanha respondido por carta de 14 de Setembro de 2006 (registada em 15 de Setembro de 2006). A Alemanha forneceu à Comissão informações adicionais por carta de 20 de Novembro de 2006 (registada no mesmo dia). Em 22 de Novembro de 2006, realizou-se uma reunião com os representantes da Alemanha e do estaleiro de construção naval. Após essa reunião, a Alemanha forneceu à Comissão informações adicionais por carta de 24 de Novembro de 2006 (registada no mesmo dia).

II. DESCRIÇÃO

1. A empresa beneficiária

- (5) O beneficiário do auxílio é a empresa Rolandwerft, um estaleiro naval situado em Berne, no *Land* da Baixa Saxónia, distrito de Wesermarsch (Alemanha), uma zona assistida nos termos do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado CE. O estaleiro fica situado nas margens do rio Weser, que desagua no mar do Norte. É propriedade do grupo Hegemann e é uma grande empresa que, segundo a Recomendação da Comissão relativa à definição de micro, pequenas e médias empresas ⁽²⁾, não pode ser classificada como pequena ou média empresa.
- (6) A Rolandwerft constrói embarcações marítimas. A sua actividade principal é a construção de navios «feeder», ou seja, a categoria mais pequena de navios porta-contentores. Os estaleiros constroem igualmente embarcações especiais como os navios RoRo/LoLo e embarcações para o transporte de automóveis. Em 1999, a Rolandwerft reagiu à evolução da procura no mercado e começou a produzir navios de maiores dimensões, com um comprimento até [...] (*) m, uma tonelagem até [...] t e uma capacidade de carga até 850 TEU. Para poder construir esses navios, a Rolandwerft teve de realizar um projecto de investimento

⁽¹⁾ JO C 317 de 30.12.2003, p. 11.⁽²⁾ JO L 124 de 20.5.2003, p. 36.

(*) Segredo comercial.

de forma a adaptar o estaleiro, que incluiu nomeadamente o aumento do elevador de navios. O prolongamento do cais de equipamento, que estava igualmente planeado, teve de ser adiado por motivos financeiros. A reparação naval também faz parte das actividades da Rolandwerft. As operações de reparação são realizadas tanto em terra como na água.

- (7) Para construir os navios, são fabricadas em primeiro lugar as secções no hangar 3 que são depois montadas em módulos maiores na zona de construção exterior. As partes do navio são então transferidas, através da zona de construção exterior, para o hangar 1, onde são montadas para constituir navios novos. Os navios são transportados para o elevador de navios e lançados à água. O restante equipamento é instalado num cais que permite o equipamento de navios de um comprimento máximo de 140 metros. Os componentes do equipamento são manuseados com uma grua de cais de 50 toneladas e uma grua de construção de 8 toneladas, deslocando-se as duas num caminho de rolamento para gruas.
- (8) Desde o início dos anos 90, a Rolandwerft equipa dois navios ao mesmo tempo (excepto nas épocas de baixa procura). No cais original era possível montar dois navios (que na altura eram de menores dimensões) directamente no cais. Quando a Rolandwerft começou a construir navios maiores em 1999, o cais revelou-se demasiado pequeno. Contudo, por motivos financeiros, a Rolandwerft não aumentou logo o cais, tendo adoptado uma solução transitória, que consistia em construir o segundo navio paralelamente ao que estava ancorado no cais («local de estacionamento paralelo do navio»). Para cada navio que era equipado neste local, a Rolandwerft tinha de alugar uma grua móvel suplementar cerca de [...] vezes por um período de [...] e uma grua flutuante mais pequena [...] vezes durante um período de [...].
- (9) O equipamento e a reparação de navios no local de estacionamento paralelo revelou-se um processo complicado, oneroso e não rentável. Além disso, aumentava o risco de acidentes.

2. O projecto de investimento

- (10) O objectivo do auxílio é a promoção de investimentos em cinco sectores diferentes do estaleiro, designadamente o hangar 1, o hangar 3, o cais 1, as máquinas de soldar automáticas e a construção de um cais de equipamento suplementar. A maior parte dos investimentos já foi realizada. O pedido de auxílio foi introduzido antes do início dos investimentos.
- (11) Segundo indicações da Alemanha, os investimentos contribuirão para a criação de 35 postos de trabalho na Rolandwerft. Uma parte dos trabalhos era anteriormente subcontratada a uma empresa siderúrgica situada em [...], que fabricava partes de proas para a Rolandwerft. Os investimentos permitirão à Rolandwerft integrar de novo a construção das proas no seu próprio processo de produção.

Hangar 1

- (12) O investimento servirá para prolongar de 55 metros o comprimento do hangar 1. A Comissão foi informada de

que uma parte significativa dos trabalhos de construção naval é actualmente realizada ao ar livre. Após a conclusão do investimento, será possível realizar quase todo o trabalho dentro do hangar.

Hangar 3

- (13) No hangar 3 encontram-se as instalações para a construção das secções. O portão do hangar tinha inicialmente 17,4 metros de largura enquanto os navios construídos pela Rolandwerft têm normalmente 22,2 metros de largura. Por esse motivo, as secções não podiam ser fabricadas com a orientação necessária para a montagem, tendo de ser fabricadas transversalmente para poderem depois ser transportadas através do portão. Por fim, havia que virar as secções a 90.º com a ajuda de gruas móveis de forma a poder juntá-las às secções adjacentes. Este processo era moroso e oneroso. Por outro lado, o facto de o portão do hangar ser estreito limitava a profundidade das secções, o que obrigava a Rolandwerft a fabricar um número maior de secções do que o necessário. Tendo em vista remediar esta situação, era necessário alargar o portão do hangar. Esta parte do projecto foi realizada em 2004.
- (14) Uma outra parte do projecto de investimento, realizada em 2004, foi o prolongamento do hangar na direcção noroeste. Nesta parte do hangar as secções são soldadas em módulos. Graças ao prolongamento, é possível realizar os trabalhos de soldadura no hangar, ou seja, independentemente das condições atmosféricas. Os caminhos de rolamento das gruas foram prolongados para a nova zona do hangar de construção das secções.
- (15) As secções individuais são construídas sobre blocos de assentamento de quilha que também servem para as transportar. A Alemanha explicou que, uma vez que a Rolandwerft constrói navios de maiores dimensões desde os investimentos efectuados em 1999, o antigo sistema de blocos de assentamento de quilha deixou de ser adequado. Por outro lado, as secções têm de ser alinhadas correctamente antes de serem soldadas. Antes do investimento, recorria-se a uma grua móvel para o efeito, o que constituía um processo moroso e oneroso. Por esse motivo, o estaleiro decidiu em 2004 investir em blocos de assentamento de quilha hidráulicos modernos, o que contribuiu bastante para facilitar o alinhamento das secções.
- (16) Em Agosto de 2005, foi lançado um outro projecto de investimento para o prolongamento do hangar 3 na direcção sudeste, com o objectivo de cessar a realização dos trabalhos ao ar livre.

Prolongamento do caminho de rolamento da grua no cais 1

- (17) O projecto de investimento abrange igualmente o prolongamento de 96 metros do caminho de rolamento da grua do cais original, que tem 200 metros de comprimento. Antes do prolongamento, a grua só permitia equipar cerca de metade de cada navio, devendo a Rolandwerft, para a outra metade, utilizar [...] gruas móveis. O caminho de rolamento foi prolongado de forma a que os navios possam ser montados com a grua em toda a sua extensão. Este investimento também foi realizado em 2004.

Aquisição de máquinas de soldar automáticas

- (18) Outro investimento realizado em 2004 consistiu na aquisição de máquinas de soldar automáticas que permitem realizar o trabalho de soldadura de forma automática e rápida.

Construção de um cais suplementar e aquisição de uma nova grua

- (19) O projecto de investimento para 2005 e 2006 diz respeito à construção de um cais de equipamento suplementar. Desta forma, o cais original será aumentado de cerca de 180 metros. A construção do cais requer as seguintes medidas: dragagem do terreno no lado do rio, terraplenagem dos terrenos no lado da terra e ligação à rede viária. Além disso, houve que aumentar em 150 metros o caminho de rolamento das gruas, adquirir e instalar uma outra grua de 35 toneladas e assegurar o fornecimento de serviços de base. As obras tiveram início em Agosto de 2005.
- (20) A decisão de construir navios de maiores dimensões a partir de 1999 constituiu a razão para proceder a este investimento. Na altura, o estaleiro investia num aumento do elevador para barcos no sentido de adaptar as suas instalações. De acordo com o beneficiário, os investimentos no cais foram adiados essencialmente por dois motivos: em primeiro lugar, os meios financeiros disponíveis tiveram de ser afectados com urgência à Peene-Werft, que também pertence ao grupo Hegemann e que foi sujeita a um grande programa de reestruturação nessa altura. Devido ao declínio do mercado, que durou alguns anos, não se dispôs de meios suplementares para finalizar as medidas de investimento da Rolandwerft. Em segundo lugar, uma vez que era possível do ponto de vista técnico equipar e reparar dois navios ao mesmo tempo, este era o investimento mais fácil de adiar (apesar de ser pouco interessante do ponto de vista económico).
- (21) Uma outra vantagem do projecto de investimento é que o novo cais permitirá ao estaleiro passar a participar em concursos para a construção e reparação navais da Marinha alemã. Devido aos riscos inerentes à realização simultânea de trabalhos em dois navios colocados paralelamente, a Rolandwerft não estava autorizada a participar em trabalhos de construção e reparação para a Marinha alemã. Apesar de a Rolandwerft pertencer ao grupo de estaleiros que teoricamente se pode candidatar a este tipo de contratos, a Marinha alemã recusava-se a atribuir esses contratos à Rolandwerft.
- (22) Os custos do projecto elevam-se a um total de 13 milhões de euros, repartidos como indicado no quadro que se segue:

<i>(euros)</i>		
1	Prolongamento do hangar 1	[...]
	<i>Hangar 3</i>	
2	Prolongamento para noroeste, prolongamento do caminho de rolamento da grua, alargamento do portão do hangar	[...]

3	Modernização do sistema de blocos de assentamento de quilha no hangar 3	[...]
4	Prolongamento do hangar 3 para sudeste	[...]
5	Prolongamento do caminho de rolamento da grua do cais	[...]
6	Aquisição de máquinas de soldar automáticas	[...]
	<i>Construção de um cais suplementar e aquisição de uma nova grua</i>	
7	Construção de um cais suplementar	[...]
8	Aquisição de uma nova grua	[...]
	Total	13 000 000

3. O auxílio planeado

- (23) A Alemanha pretende conceder à Rolandwerft um auxílio estatal no montante de 1,56 milhões de euros. Os custos elegíveis do projecto correspondem aos custos totais de 13 milhões de euros, elevando-se a intensidade do auxílio a 12 %. O auxílio será concedido com base num regime de auxílios regionais aprovado⁽³⁾. O pedido de auxílio foi apresentado antes do início do projecto de investimento.
- (24) O auxílio será concedido pelo *Land* da Baixa Saxónia, por intermédio do NBank de Hannover.

III. JUSTIFICAÇÃO DO INÍCIO DO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO

- (25) A Comissão deu início ao procedimento formal de investigação por ter dúvidas quanto à compatibilidade do auxílio com o Enquadramento dos auxílios à construção naval. A Comissão tinha dúvidas quanto ao facto de os investimentos no novo cais de equipamento poderem ser considerados como investimentos em instalações existentes.
- (26) Por outro lado, a Comissão receava que os investimentos da Rolandwerft provocassem um aumento da capacidade de produção do estaleiro, o que seria incompatível com o Enquadramento dos auxílios à construção naval e com o mercado comum.

I. OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

- (27) A Comissão recebeu observações do beneficiário, a Rolandwerft, bem como da *Associação alemã de construção naval e tecnologia marítima*.

1. Observações do beneficiário Rolandwerft

- (28) Segundo as informações do beneficiário, o projecto de investimento não provocará um aumento da capacidade de construção naval do estaleiro. O beneficiário indicou que cada aumento de produtividade tem como consequência um aumento da capacidade das instalações existentes. Contudo, isto não significa necessariamente que haja um aumento da capacidade do estaleiro em geral. No caso da

⁽³⁾ Acção de interesse comum «Melhoria das estruturas económicas regionais» — 34.º Plano-quadro (Processo n.º 641/2002, Decisão da Comissão de 2 de Abril de 2003).

Rolandwerft, os investimentos conduziram efectivamente a um aumento da produtividade, mas não a um aumento da capacidade do estaleiro em geral, na medida em que o aumento da produtividade é absorvido por um aumento da actividade de produção interna que antes era externalizada. O volume de produção em CGT (arqueação bruta compensada) não deverá aumentar.

- (29) O beneficiário apresentou um quadro com a indicação dos navios construídos nos últimos anos, bem como a carteira de encomendas do estaleiro. Em 2004, a Rolandwerft construiu [...] navios, o que corresponde a cerca de [...] CGT. Para 2006, está prevista a construção de [...] navios com uma capacidade de [...] CGT. Para 2007 e 2008, pretende-se alcançar um volume de produção anual de [...] CGT.
- (30) O beneficiário explica que, no passado, o estaleiro comprou ocasionalmente secções ou cascos a empresas terceiras. No entanto, o volume de produção da Rolandwerft não pôde aumentar, mesmo com a aquisição de cascos e de secções ao exterior, uma vez que é necessário algum tempo para equipar um navio e as instalações existentes não permitem o equipamento eficaz de um maior número de navios. Por exemplo, só é possível construir um navio de cada vez nas instalações actualmente existentes. A montagem de um navio no hangar 1 dura cerca de [...] semanas.
- (31) O beneficiário prestou informações sobre o fluxo de produção no estaleiro. Segundo ele, o estaleiro já está a funcionar em pleno, não havendo possibilidade de construir mais navios após a execução do projecto de investimento. As instalações do estaleiro estão limitadas a uma capacidade de [...] a [...] CGT, um valor que já podia ter sido alcançado antes da execução do projecto de investimento mediante subcontratação de parte dos trabalhos.
- (32) O beneficiário explica que a execução do projecto de investimento permitirá aos estaleiros participarem nos concursos para a construção, reparação e transformação de navios da Marinha. Até agora, não havia essa possibilidade uma vez que os trabalhos tinham de ser realizados no local de estacionamento paralelo. Por conseguinte, o volume de produção em CGT diminuiria em relação ao nível actual uma vez que os navios da Marinha não são considerados navios mercantes. A título de conclusão, o beneficiário alega que, mesmo que a Comissão não partilhe o ponto de vista da Alemanha quanto ao facto de o Enquadramento dos auxílios à construção naval não proibir auxílios ao investimento que estejam relacionados com um aumento de produção, esse aspecto não tem qualquer relevância para a apreciação da compatibilidade do auxílio à Rolandwerft, uma vez que não haverá qualquer aumento da capacidade.
- (33) O beneficiário também esclareceu que o investimento apenas diz respeito a instalações já existentes. No que diz respeito aos investimentos para o prolongamento do cais que permitirá o equipamento simultâneo de dois navios, não se trata de uma nova instalação. O estaleiro já dispõe actualmente de duas instalações paralelas para o equipamento dos navios. O beneficiário sublinhou que a utilização de instalações de equipamento paralelas comportava um

risco elevado e que por esse motivo a Marinha se recusava a atribuir contratos à Rolandwerft. O investimento planeado constitui uma modificação de um cais já existente no sentido de aumentar a sua produtividade. O beneficiário apresentou informações sobre o número de semanas que o local de estacionamento paralelo foi e será utilizado durante o ano.

- (34) O beneficiário também explicou que o prolongamento do caminho de rolamento da grua e a instalação de uma grua relacionados com o prolongamento do cais permitirão pôr termo à utilização ineficaz e onerosa de gruas móveis e de gruas flutuantes actualmente usadas para o equipamento dos navios no local de estacionamento paralelo. O equipamento do segundo navio directamente no cais, que será possível graças ao projecto de investimento, contribuirá para tornar o equipamento mais rentável e para aumentar a produtividade.

2. Observações da Associação alemã de construção naval e tecnologia marítima

- (35) A Associação alemã de construção naval e tecnologia marítima (em seguida designada «Associação») considera que as preocupações da Comissão em relação a um potencial aumento da capacidade não têm justificação no Enquadramento dos auxílios à construção naval. Essas dúvidas também não se justificam pela actual situação do mercado, sobretudo porque o auxílio planeado não provoca distorções da concorrência.
- (36) A Associação mencionou que a orientação da política comunitária em matéria de auxílios estatais no sector da construção naval se modificou nos últimos anos. O Enquadramento dos auxílios à construção naval não inclui qualquer disposição que proíba a concessão de auxílios ao investimento para o aumento das capacidades. A Associação presume que estas disposições deixaram de se justificar. A Associação referiu igualmente que o Enquadramento dos auxílios à construção naval abandonou na medida do possível as regras específicas para o sector. A questão da capacidade só é mencionada no contexto dos auxílios ao encerramento. As outras formas de auxílio, nomeadamente os auxílios à reestruturação, passaram a ser abrangidas pelas disposições gerais relativas aos auxílios estatais.
- (37) A Associação argumenta também que uma interpretação restritiva destas disposições entraria em contradição com a iniciativa LeaderSHIP 2015, que constitui parte integrante da aplicação da Estratégia de Lisboa. A competitividade e a produtividade da indústria europeia devem ser reforçadas mediante investimentos na investigação, desenvolvimento e inovação, o que implica investimentos em equipamento de produção moderno. Se os auxílios estatais ao investimento não pudessem ser acompanhados de um aumento de capacidade, tal seria contrário à Iniciativa LeaderSHIP 2015, sobretudo no que se refere ao objectivo de garantir e reforçar o posicionamento em determinados segmentos do mercado. Um desses segmentos é precisamente o mercado dos navios porta-contentores de pequena e média dimensão, no qual a Europa continua a estar muito bem posicionada em relação à Coreia e à China.

- (38) A Associação considera que os investimentos planeados não falseiam a concorrência. Actualmente, não existe excesso de capacidade dado que o mercado mundial da construção naval está em crescimento. A procura continua favorável, mesmo se se prevê uma ligeira diminuição em 2008/2009. O aumento constante do comércio mundial faz também aumentar o transporte marítimo e particularmente o transporte de produtos industriais em navios porta-contentores. A procura de navios de maiores dimensões, de 5 000 TEU a 8 000 TEU, que não podem entrar em portos mais pequenos, está em crescimento. Este facto tem como consequência um procura cada vez maior de navios mais pequenos para a distribuição dos contentores. A Rolandwerft pode construir navios com uma dimensão até 900 TEU.
- (39) Segundo as indicações da Associação, os navios *feeder* constituem um segmento importante da actividade dos estaleiros alemães. No entanto, os principais concorrentes são os estaleiros chineses, que lideram claramente o mercado mundial com 42,5 % das encomendas. A Alemanha, com 26,8 % das encomendas, está em segundo lugar.
- (40) Segundo a Associação, existem poucos concorrentes europeus no segmento dos navios até 900 TEU, estabelecidos sobretudo na Alemanha e nos Países Baixos. A Associação considera que este segmento apresenta um elevado potencial de crescimento. Uma vez que os estaleiros chineses propõem os seus navios a preços muito baixos, os estaleiros alemães e europeus só poderão manter a sua posição no mercado se garantirem uma elevada qualidade e aumentarem constantemente a sua produtividade.
- (41) A Associação referiu ainda que a China e o Vietname continuarão a aumentar a sua capacidade de construção naval e, conseqüentemente, as suas quotas de mercado, o que demonstra que a concorrência na construção naval se situa não tanto a nível europeu mas sobretudo a nível mundial.

V. OBSERVAÇÕES DA ALEMANHA

- (42) Nas suas observações sobre o início do procedimento formal de investigação, a Alemanha referiu que o ponto 26 do Enquadramento dos auxílios à construção naval não inclui qualquer indicação relativa à capacidade. O ponto 26 não refere que os auxílios ao investimento que conduzem a um aumento da capacidade na sequência de um aumento da produtividade são considerados incompatíveis. A Alemanha também sublinhou que o aumento da produtividade da indústria da construção naval constitui um dos principais objectivos da política comunitária neste sector de actividade. A Iniciativa LeaderSHIP 2015 visa a melhoria da posição concorrencial dos estaleiros europeus, bem como a redução das desvantagens da indústria europeia da construção naval devido às subvenções à indústria naval na Ásia. A Alemanha considera que este objectivo só pode ser alcançado através de um aumento da produtividade.
- (43) Segundo a Alemanha, não se pode deduzir do ponto 3 do Enquadramento dos auxílios à construção naval que o impacto do projecto de investimento nas capacidades deva ser tido em conta na apreciação da compatibilidade de um auxílio com o mercado comum. Por outro lado, o sector da construção naval já não apresenta as características indicadas no ponto 3 do Enquadramento dos auxílios à construção naval, apresentando antes uma boa situação em termos de encomendas, preços elevados e limitações de capacidade.
- (44) A Alemanha referiu também que a quota de mercado da indústria europeia da construção naval diminuiu nas últimas décadas, tendo o Japão, a Coreia e a China aumentado a sua quota de mercado graças a subvenções estatais. Estas subvenções são referidas na alínea c) do ponto 3 do Enquadramento dos auxílios à construção naval como um dos factores a ter em conta. Os estaleiros europeus devem, por conseguinte, envidar todos os esforços para aumentarem a sua produtividade.
- (45) Segundo a Alemanha, cada aumento de produtividade provoca automaticamente um nível mais elevado da produção da instalação. Um aumento da produtividade na aceção do Enquadramento dos auxílios à construção naval não pode, portanto, significar que a mesma quantidade seja produzida com menos factores de produção, ou seja, a um menor custo. A Alemanha sublinhou que o papel dos auxílios regionais consiste em contribuir para o desenvolvimento regional e a criação de emprego. Desta forma, o aumento da produtividade não deve ter como consequência uma diminuição do emprego.
- (46) Em relação à situação do mercado, a Alemanha referiu que o transporte de mercadorias está a aumentar e que se regista uma tendência no sentido do aumento da dimensão dos navios no segmento dos navios porta-contentores. Actualmente, já existem navios com uma capacidade de carga de 5 000 TEU e as previsões mais recentes apontam para navios com uma capacidade de 8 000 TEU. Uma vez que estes grandes navios só podem entrar em certos portos, são necessários navios mais pequenos para distribuir a carga. Por esse motivo, a procura de navios *feeder* de 850 TEU, como os construídos pela Rolandwerft, não deverá diminuir.
- (47) A Alemanha também deu explicações pormenorizadas sobre o investimento e apresentou fotografias para ilustrar as medidas e a situação do estaleiro.
- (48) O prolongamento do hangar 1 permitirá ao estaleiro construir um navio completo no hangar de construção, o que actualmente não é possível. A cobertura das zonas de trabalho existentes tornará o estaleiro mais produtivo e eficiente.
- (49) A Alemanha explicou ainda que um navio atracado no cais 1 ocupa actualmente apenas dois terços do mesmo. A parte sul do cais não utilizado deverá ser prolongada. Isto não significa que se está a construir uma «nova instalação» na aceção do Enquadramento dos auxílios à construção naval. Logo que o cais seja prolongado, será equipado com uma grua para substituir a grua móvel utilizada actualmente.
- (50) A Alemanha refere que o local de equipamento paralelo foi utilizado [...] vezes por ano entre 2003 e 2005 (incluindo entregas). Confirmou ainda que o local de equipamento paralelo será transferido para o novo cais, que terá sensivelmente a mesma taxa de utilização durante o ano que o local de estacionamento paralelo nos últimos anos. A Alemanha explicou igualmente que o equipamento de um navio no segundo local representa um risco elevado, uma vez que a grua flutuante teria de ser colocada no meio do rio Weser. De futuro, não se procederá ao equipamento de outros navios no segundo local de equipamento do cais 1.

- (51) Na opinião da Alemanha, o prolongamento do cais, que permitirá o equipamento de um segundo navio no mesmo cais, não pode ser comparado com a construção de uma nova instalação; trata-se apenas de um pequeno prolongamento do cais existente. Ora, já antes do investimento, o comprimento do cais ultrapassava o comprimento de um navio *feeder*, tendo o estaleiro dimensões para equipar simultaneamente dois navios mais pequenos.
- (52) A Alemanha argumenta que a Rolandwerft dispõe já de dois locais de equipamento, embora um deles esteja situado em «segunda fila». Dado que o segundo barco não ficava ao alcance da grua instalada no cais, tinham de ser usadas gruas móveis e gruas flutuantes. Com o prolongamento do cais, os trabalhos serão muito mais eficazes, dado que os navios poderão ser equipados directamente no cais. A Alemanha também sublinhou que a Marinha alemã se recusava a atribuir contratos à Rolandwerft pelo facto de os navios serem equipados em «segunda fila».
- (53) A Alemanha refere que a transferência do segundo local de equipamento para um cais aumentado já existente não constitui em si a construção de uma nova instalação, mas antes uma medida para aumentar a produtividade das duas instalações, que deixam assim de ser paralelas e passam a estar em fila. A nova grua, que será instalada no novo cais, substituirá as gruas móveis e as gruas flutuantes actualmente utilizadas. A utilização da nova grua contribuirá para aumentar a produtividade.
- (54) A Alemanha sublinha que a medida é necessária dado que o equipamento de um navio em «segunda fila» é demorado e ineficaz. Por outro lado, o projecto permitirá à Rolandwerft participar em concursos de reparação e transformação navais da Marinha alemã.
- (55) A Alemanha explicou também que a Rolandwerft construía originalmente navios *feeder* mais pequenos, podendo ser montados dois navios no mesmo cais ao mesmo tempo. Contudo, a procura do mercado orienta-se cada vez mais para navios *feeder* mais largos e mais compridos, o que significa que deixou de haver espaço para equipar simultaneamente dois navios no mesmo cais. Por esse motivo, o estaleiro começou a instalar o segundo navio paralelamente ao navio atracado no cais para efeitos de equipamento e reparação. O prolongamento do cais é apenas uma adaptação das instalações de equipamento a navios que passaram a ser mais compridos.
- (56) A Alemanha referiu que, no passado, a Rolandwerft tinha ocasionalmente colaborado com a Peene-Werft e equipado cascos de navios previamente fabricados por este estaleiro. Contudo, nos últimos tempos a Rolandwerft só constrói navios totalmente produzidos nos seus estaleiros. A Alemanha explicou que a actividade de reparação não poderia ser aumentada enquanto se mantivesse o actual volume de novas construções. Uma parte dos trabalhos de reparação é efectuada em terra, sendo para isso necessário o local de construção exterior, que é usado para a construção de novos navios.
- (57) A Alemanha referiu que a nova grua não será apenas utilizada no novo cais mas também para otimizar o

processo de levantamento da carga no cais original, dado que a capacidade de carga neste cais vai aumentar.

- (58) A Alemanha indicou que a Associação apoia o seu ponto de vista. A Alemanha considera que as observações da Associação são muito pertinentes, uma vez que representam os interesses políticos e económicos da indústria marítima alemã, dos estaleiros alemães e dos seus fornecedores. Por outro lado, a Associação, enquanto representante de diversos grupos de interesses, dispõe de informações actualizadas sobre o mercado. Se a Associação chega à conclusão que o auxílio planeado a favor da Rolandwerft não prejudica a indústria da construção naval na Alemanha, a Comissão deve ter esse facto em consideração. A Alemanha referiu ainda que a Comissão não recebeu nenhuma observação negativa em relação ao auxílio.
- (59) Relativamente às observações do beneficiário, a Alemanha sublinhou que, segundo a Rolandwerft, o projecto de investimento não provocará um aumento da capacidade. A Alemanha reitera que esta questão não é relevante para a apreciação da compatibilidade do auxílio.

VI. APRECIACÃO

1. Existência de um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE

- (60) Nos termos do artigo 87.º do Tratado CE, são incompatíveis com o mercado comum, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções. De acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça e do Tribunal de Primeira Instância das Comunidades Europeias, as trocas comerciais são afectadas se a empresa beneficiária desenvolver uma actividade económica que seja objecto de comércio entre os Estados-Membros.
- (61) A subvenção é concedida pelo *Land* da Baixa Saxónia, sendo assim da responsabilidade do Estado. Concede uma vantagem à Rolandwerft que esta não poderia obter no mercado. A Rolandwerft fabrica embarcações marítimas. Uma vez que estas são objecto de comércio, a medida ameaça falsear a concorrência e afectar o comércio entre os Estados-Membros. Por conseguinte, a subvenção constitui um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE, devendo ser apreciada a esse título.

2. Derrogações previstas nos n.º 2 e 3 do artigo 87.º do Tratado CE

- (62) Os n.ºs 2 e 3 do artigo 87.º do Tratado CE prevêm derrogações ao princípio da proibição dos auxílios consagrado no n.º 1 do mesmo artigo.
- (63) Para a apreciação dos auxílios no sector da construção naval, a Comissão adoptou o Enquadramento dos auxílios à construção naval que prevê disposições especiais aplicáveis aos auxílios ao sector da construção naval, na medida em que as especificidades do sector requerem um tratamento

específico. Segundo as definições do Enquadramento, entende-se por «construção naval» a construção na Comunidade de embarcações comerciais autopropulsionadas de alto mar e por «reparação naval», a reparação ou a renovação, efectuada na Comunidade, de embarcações comerciais autopropulsionadas de alto mar. As actividades da Rolandwerft são incluídas nessas definições e o auxílio deve ser analisado à luz do Enquadramento. A Rolandwerft não constrói embarcações de pesca para a Comunidade. Segundo as Directrizes para o exame dos auxílios estatais no sector das pescas e da aquicultura ⁽⁴⁾, não podem ser concedidos auxílios estatais a estaleiros para a construção de embarcações de pesca da Comunidade.

- (64) O ponto 26 do Enquadramento dos auxílios à construção naval refere que: «Os auxílios regionais à construção, reparação ou transformação navais só podem ser considerados compatíveis com o mercado comum se forem... concedidos para investir no melhoramento ou modernização dos estaleiros existentes, que não estejam ligados a uma reestruturação financeira do(s) estaleiro(s) em causa, com o objectivo de melhorar a produtividade das instalações existentes».
- (65) A intensidade dos auxílios não pode exceder 12,5 % nas regiões referidas no n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado CE ou o limite máximo do auxílio regional aplicável, consoante o valor que for mais baixo. No presente caso, é aplicável o limite máximo de 12,5 %. Por outro lado, o auxílio deve limitar-se às despesas elegíveis, como definido nas Orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional ⁽⁵⁾.

Investimentos no prolongamento do hangar 1 e do hangar 3, no prolongamento do caminho de rolamento da grua no cais 1 e em máquinas de soldar automáticas

- (66) Estes investimentos têm por objectivo a racionalização do processo de produção da Rolandwerft, mediante a melhoria das instalações e a cobertura da área de trabalho que antes se situava no exterior. Estas medidas podem, por conseguinte, ser consideradas como um investimento na modernização ou renovação de um estaleiro existente.
- (67) Uma parte do projecto diz respeito ao prolongamento do hangar 1, bem como ao prolongamento do hangar 3 na direcção noroeste e sudeste. A Comissão considera que estes prolongamentos dos hangares se referem a instalações existentes. As medidas não conduzem *de facto* à construção de um novo hangar. O prolongamento destina-se unicamente a permitir realizar dentro do hangar as actividades de construção naval que até agora eram realizadas ao ar livre.
- (68) Os outros investimentos no hangar 3 relacionados com o prolongamento do caminho de rolamento da grua e com o alargamento do portão do hangar, bem como a modernização dos blocos de assentamento de quilha, devem igualmente ser considerados investimentos em instalações existentes. A Comissão considera que o prolongamento do caminho de rolamento da grua no cais 1 e os investimentos

em máquinas de soldar automáticas também são investimentos em instalações existentes. A Comissão já exprimiu este ponto de vista na sua decisão de dar início ao procedimento formal de investigação.

- (69) A Comissão reconhece que os investimentos se destinam a aumentar a produtividade das instalações existentes. O prolongamento dos hangares terá como resultado um aumento da produtividade, uma vez que as actividades poderão ser realizadas independentemente das condições meteorológicas. O alargamento do portão do hangar 3 fará baixar significativamente os custos, dado que as secções já não terão de ser viradas e será possível construir secções de maiores dimensões. O mesmo se pode dizer do prolongamento do caminho de rolamento da grua no hangar 3 e no cais 1, que torna desnecessária a utilização de gruas móveis [...], da aquisição de blocos de assentamento de quilha, que torna desnecessária a colocação manual das secções com a ajuda de gruas móveis, e da aquisição de máquinas de soldar automáticas, que permitirão poupar tempo e dinheiro.
- (70) Se, por um lado, o projecto de investimento tem um impacto evidente sobre a produtividade, o impacto na capacidade é limitado uma vez que não são criadas novas instalações e que qualquer aumento da capacidade resulta unicamente do aumento da produtividade nas instalações existentes. O beneficiário referiu que o aumento de produtividade não conduz a um aumento da capacidade do estaleiro em CGT uma vez que o aumento da produtividade das instalações será absorvido por uma maior produção interna de trabalhos anteriormente externalizados. Por esse motivo, a Comissão considera que não haverá um aumento desproporcionado da capacidade.
- (71) A Comissão conclui que as medidas 1 a 6 indicadas no quadro do ponto 22 podem ser consideradas como investimentos na modernização ou na renovação de um estaleiro existente com o objectivo de aumentar a produtividade das instalações existentes. Os custos associados a esta operação, num montante de 8 360 000 euros, devem portanto ser considerados custos elegíveis.

Construção de um novo cais suplementar e aquisição de uma nova grua

Modernização

- (72) As medidas 7 e 8 do quadro dizem respeito à construção de um cais suplementar e à aquisição de uma nova grua. A Comissão considera que estes investimentos devem ser qualificados de medidas de renovação ou de modernização por dois motivos. Em primeiro lugar, já antes do projecto de investimento a Rolandwerft equipava e reparava dois navios ao mesmo tempo, colocando um deles paralelamente ao que estava directamente atracado no cais. No entanto, este processo era pouco eficaz e oneroso. Graças ao investimento, será possível atracar dois navios directamente no cais, sendo assim mais fácil equipar ambos. Em segundo lugar, este investimento é o último de uma série de

⁽⁴⁾ JO C 229 de 14.9.2004, p. 5.

⁽⁵⁾ JO C 74 de 10.3.1998, p. 9.

investimentos que tiveram início em 1999 com o objectivo de equipar o estaleiro para construir navios de maiores dimensões. O estaleiro tinha adaptado a sua produção devido à procura se ter orientado de navios *feeder* muito mais pequenos para os navios actualmente construídos pela Rolandwerft. A Comissão considera que esta adaptação da produção à procura que se constata no mercado pode ser considerada uma modernização.

Objectivo de aumentar a produtividade das instalações existentes

- (73) O investimento destina-se igualmente a aumentar a produtividade das instalações existentes. A montagem dos navios no cais original será mais rentável, uma vez que os navios deixarão de ficar ao lado um do outro e deixarão de ser necessário atravessar o navio atracado no cais. Por conseguinte, e embora se possa aceitar que, no caso do novo cais, não se trata apenas da transferência de uma instalação, a Comissão considera que a construção do novo cais terá como consequência um aumento da produtividade no cais original.
- (74) A instalação da segunda grua no cais aumentado também terá como consequência um aumento da produtividade no cais original. A capacidade de carga de ambas as gruas atinge 85 toneladas, comparada com a capacidade máxima de carga anterior de 50 toneladas. Desta forma, a grua poderá levantar cargas para as quais antes era necessário utilizar uma grua flutuante. Após o investimento, a grua flutuante só será necessária para colocar o motor do navio. Todos os outros trabalhos de levantamento de cargas serão efectuados pelas duas gruas no cais aumentado. Em segundo lugar, a grua original é muitas vezes usada para trabalhos num pequeno local exterior situado por detrás do cais. Após o investimento, a segunda grua poderá ser usada quando a primeira for necessária para trabalhos neste local externo. As actividades de equipamento não terão de ser interrompidas durante esses períodos.
- (75) A Comissão chegou à conclusão que o objectivo do investimento é o aumento da produtividade das instalações do estaleiro existentes.

Efeitos sobre a capacidade

- (76) Segundo a Comissão, o investimento não terá como resultado um aumento desproporcionado da capacidade.
- (77) A Comissão refere que a Rolandwerft equipa simultaneamente dois navios há mais de 15 anos. O equipamento de navios em «segunda fila» deveria ser uma solução transitória até à realização dos investimentos necessários no cais. Segundo dados comunicados pela Alemanha, o facto de esta solução transitória se ter prolongado por tanto tempo deve-se à situação específica do mercado e às circunstâncias especiais do estaleiro. O grupo Hegemann, proprietário do estaleiro, decidiu investir os meios disponíveis em primeiro lugar na Peene-Werft. Após a conclusão do projecto de reestruturação da Peene-Werft em 2005, e com base na revitalização do mercado, o grupo Hegemann pôde finalmente realizar o projecto de modernização da Rolandwerft. Dado que o estaleiro equipa regularmente

dois navios há mais de 15 anos (com interrupções em períodos de baixa procura), a Comissão não vê motivos para concluir que a Rolandwerft, antes do investimento, só tinha capacidade para equipar um navio.

- (78) Do ponto de vista técnico, existem pontos de estrangulamento em fases precedentes do processo de trabalho que impedem a Rolandwerft de aumentar a sua capacidade de construção e de reparação naval, nomeadamente os hangares e o local de construção exterior. Dado que já trabalham ao máximo da sua capacidade, não será possível aumentar a produção. Em relação à actividade de reparação naval, a Alemanha refere que cerca de 50 % dos trabalhos de reparação têm de ser realizados em terra, no local de construção exterior; no entanto, a capacidade deste local já foi absorvida pelas novas actividades. Por esse motivo, só é possível realizar novos trabalhos de reparação em vez de, e não juntamente com, a construção de novos navios. Os mesmos argumentos são válidos em relação à transformação de navios. Uma vez que o investimento não abrange os pontos de estrangulamento, a capacidade de construção, reparação e transformação naval não poderá aumentar. Por outro lado, os pontos de estrangulamento da instalação só poderiam ser solucionados com uma duplicação de todo o processo de produção.
- (79) A Comissão verificou igualmente se o novo cais faria aumentar a capacidade do estaleiro a nível do equipamento de cascos fabricados por terceiros. Também neste caso, existem pontos de estrangulamento nos hangares. Enquanto os novos navios construídos pela Rolandwerft são previamente montados nos hangares do estaleiro, os cascos fabricados por terceiros estão geralmente vazios e requerem um grande trabalho de equipamento. Para equipar estes cascos, é necessário utilizar equipamento técnico no cais que normalmente é usado nos hangares para construir novos navios. Desta forma, quando os hangares e o respectivo equipamento estão a ser usados não podem ser usados ao mesmo tempo para o equipamento dos cascos. Por conseguinte, a Rolandwerft não pode aumentar as suas actividades de equipamento de cascos fabricados por terceiros, mantendo simultaneamente as suas actividades de construção e reparação ao seu nível actual.
- (80) A Alemanha também referiu que, actualmente, o estaleiro não procede ao equipamento de cascos nem está a planear fazê-lo. Nos períodos de forte procura é altamente improvável que estas actividades tenham lugar, dado que as carteiras de encomendas dos potenciais fornecedores de cascos de navios estão completas e a Rolandwerft não conseguiria obter no mercado cascos pré-fabricados com a elevada qualidade necessária. Estes elementos são confirmados pelas actividades efectivas da Rolandwerft nos últimos anos, durante os quais o estaleiro não equipou cascos pré-fabricados embora teoricamente o pudesse ter feito no local de estacionamento paralelo. A Alemanha explicou ainda que, no caso de um declínio do mercado, na sequência do qual os fornecedores teriam de novo capacidade disponível, havendo assim de novo cascos

disponíveis no mercado, poder-se-ia supor que a carteira de encomendas da Rolandwerft também diminuiria. Nesse caso, e por questões de rentabilidade, a Rolandwerft optaria por utilizar as suas próprias capacidades para a construção de cascos de navios em vez de equipar cascos pré-fabricados. Mesmo que o estaleiro equipasse esses cascos, esse equipamento seria assegurado em substituição da construção de navios novos, e não a título complementar desta actividade.

- (81) A Comissão constata que, mesmo na hipótese de se verificar um ligeiro aumento da capacidade no âmbito do equipamento de cascos fabricados por terceiros graças aos investimentos, esse aumento seria mínimo pelos motivos técnicos anteriormente descritos. Uma vez que o aumento da produtividade, obtido sobretudo sob forma de poupanças com a diminuição do aluguer de gruas, será significativo, um ligeiro aumento da capacidade devido ao equipamento ocasional de cascos não pode ser considerado desproporcionado.
- (82) A Comissão constata igualmente que, a fim de justificar a sua declaração segundo a qual o objectivo não é obter um aumento de capacidade, a Rolandwerft propôs comprometer-se a não aumentar a utilização do novo cais durante um período de cinco anos. Este compromisso unilateral, apresentado pela Alemanha, prevê que o estaleiro limite as suas actividades no novo cais à construção e ao equipamento de cascos pré-fabricados, bem como à reparação e à transformação a [...] por ano durante um período de cinco anos após a conclusão dos investimentos no novo cais. A utilização do novo cais apenas durante [...] corresponde ao planeamento das actividades do estaleiro para os próximos anos, tal como apresentado à Comissão. A Rolandwerft também se comprometeu a não construir em «segunda fila» durante o mesmo período de tempo. A Comissão considera que, mesmo se estes compromissos não constituem uma prova de que os investimentos não resultarão num aumento da capacidade, demonstram mais uma vez que as motivações técnicas, práticas e económicas avançadas pelo beneficiário são justificadas e que o objectivo dos investimentos não é um aumento da capacidade mas sim da produtividade.

- (83) Por conseguinte, a Comissão considera que os investimentos no novo cais e a aquisição da nova grua constituem uma melhoria ou modernização de um estaleiro existente, com o objectivo de aumentar a produtividade das instalações existentes. O investimento não conduz a um aumento desproporcionado das capacidades. Por esse motivo, a Comissão considera que a construção de um novo cais e a aquisição de uma nova grua preenchem as condições dos auxílios regionais ao investimento previstas no Enquadramento dos auxílios à construção naval. Os investimentos no montante de 4 640 000 euros podem, portanto, ser considerados elegíveis.

VII. CONCLUSÕES

- (84) A Comissão conclui que o auxílio regional planeado a favor da Rolandwerft, designadamente 12 % do montante de 13 000 000 de euros, ou seja, 1 560 000 euros, preenche as condições previstas em matéria de auxílios regionais do Enquadramento dos auxílios à construção naval. O auxílio planeado preenche assim todas as condições para ser considerado compatível com o mercado comum,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio estatal que a Alemanha tenciona conceder à Rolandwerft correspondente a 12 % de 13 000 000 de euros, ou seja, 1 560 000 euros, é compatível com o mercado comum nos termos do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado CE.

Artigo 2.º

A República Federal da Alemanha é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 20 de Dezembro de 2006.

Pela Comissão

Neelie KROES

Membro da Comissão