

ROZHODNUTIE KOMISIE

zo 6. septembra 2005

o štátnej pomoci

Portugalsko – predĺženie dodacej lehoty dvoch cisternových lodí určených na prepravu chemických látok vyrobených v lodeniach Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A.

[oznámené pod číslo K(2005) 3268]

(Iba portugalský text je autentický)

(Text s významom pre EHP)

(2006/946/ES)

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 88 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

so zreteľom na nariadenie Rady (ES) č. 1540/98 ustanovujúce nové pravidlá pomoci pre stavbu lodí⁽¹⁾ (ďalej len „nariadenie o stavbe lodí“), a najmä na jeho článok 3 ods. 2,

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili svoje pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami⁽²⁾ a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

I. KONANIE

- (1) Listom z 21. januára 2004, ktoré Komisia zaevidovala 29. januára toho istého roku, Portugalsko predložilo Komisii žiadosť o predĺženie trojročnej dodacej lehoty pre dve cisternové lode určené na prepravu chemických látok, ktoré postavili lodenice Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Následne Portugalsko predložilo Komisii dodatočné informácie listom z 1. apríla 2004 (zaevidovanom 2. apríla 2004), z 11. júna 2004 (zaevidovanom 15. júna 2004) a 24. augusta 2004 (zaevidovanom 31. augusta 2004).
- (2) Listom z 20. októbra 2004 Komisia informovala Portugalsko o tom, že v súvislosti s predmetnou pomocou rozhodla začať konanie ustanovené v článku 88 ods. 2 Zmluvy o ES.
- (3) Listom z 23. novembra 2004 (zaevidovanom 1. decembra toho istého roka) portugalské orgány predložili svoje pripomienky v rámci predmetného konania.
- (4) Rozhodnutie Komisie o začatí konania bolo uverejnené v Úradnom vestníku Európskej Únie⁽³⁾. Komisia vyzvala zainteresované strany aby predložili svoje pripomienky.

- (5) Komisia dostala pripomienky od zainteresovaných strán, ktoré následne zaslala Portugalsku a tým mu umožnila komentovať tieto pripomienky. Komentáre Portugalska boli doručené listom z 3. marca 2005 (zaevidovanom 7. marca toho istého roku). Dňa 22. apríla 2005 sa konalo stretnutie medzi útvarmi Komisie a portugalskými orgánmi. Listom z 23. mája 2005 (zaevidovanom 27. mája toho istého roku) Portugalsko predložilo dodatočné pripomienky.

II. PODROBNÝ OPIS POMOCI

- (6) Oznamované opatrenie spočíva v poskytnutí prevádzkovej pomoci súvisiacej so zmluvou uzatvorenou v prospech lodenice Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A. týkajúcej sa stavby dvoch cisternových lodí určených na prepravu ropných výrobkov a chemických látok, označovaných ako C 224 a C 255. Výška pomoci predstavuje 2 675 275 EUR na plavidlo.
- (7) Portugalsko notifikovalo toto opatrenie v súlade s nariadením o stavbe lodí⁽⁴⁾. Článok 3 tohto nariadenia umožňuje poskytovať prevádzkovú pomoc súvisiacu so zmluvami podpísanými do 31. decembra 2000 a ustanovuje, že plavidlá musia byť dodané v maximálnej dodacej lehote troch rokov od podpísania zmluvy. Preto nie je možné poskytnúť prevádzkovú pomoc súvisiacu so zmluvami týkajúcimi sa plavidiel dodaných viac ako tri roky po dátume podpísania zmluvy, avšak Komisia môže v zmysle článku 3 ods. 2 druhým pododsekom nariadenia č. 1540/98 rozhodnúť o predĺžení tejto lehoty.
- (8) Portugalsko požiadalo o predĺženie trojročnej dodacej lehoty v súvislosti s dvoma cisternovými loďami určenými na prepravu ropných výrobkov a chemických látok, postavených v lodeniach Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A. Portugalsko túto požiadavku odôvodnilo technickou zložitou plánu spojenou s nepredvídateľnými okolnosťami, ktoré sú opísané ďalej.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 202, 18.7.1998, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 308, 14.12.2004, s. 6.

⁽³⁾ Pozri poznámku pod čiarou 2.

⁽⁴⁾ Pozri poznámku pod čiarou 1.

- (9) V tejto súvislosti Portugalsko vyhlásilo, že zmluvy o stavbe lodí týkajúce sa týchto dvoch plavidiel boli podpísané 22. decembra 2000 medzi lodenicami Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A. a spoločnosťou Alpha Navigation Ltd (ďalej len „pôvodné zmluvy“). Dňa 14. mája 2001 spoločnosť Alpha Navigation postúpila svoj štatút kupujúceho spoločnosti so sídlom vo Fínsku, ABB Credit OY, prostredníctvom „zmluvy o postúpení“, ktorú podpísali všetky tri zúčastnené strany: Alpha Navigation, ABB Credit OY a Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. Nový vlastník si vyžiadal nové špecifikácie, najmä prispôbenie plavidiel norme „Class IA super“ na plavbu v lade a za týmto účelom tiež podpísal 14. mája 2001 s lodenicami Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A. „zmluvy o stavbe lodí v znení zmien a doplnkov“ týkajúce sa týchto plavidiel.
- (10) Podľa portugalských orgánov mali nové špecifikácie, ktoré požadoval nový vlastník plavidiel vplyv na mnohé charakteristiky týchto plavidiel a na ich materiály, a preto boli lodenice nútené použiť nové techniky, ktoré výrobu spomalili. Portugalsko zdôraznilo najmä nasledujúce podstatné ťažkosti spojené so zložitou výrobnou plánu:
- Prispôbenie pôvodných plánov s cieľom zabezpečiť, aby plavidlá spĺňali normu „Class IA super“ týkajúcu sa plavebných podmienok v lade.
 - Uplatnenie novej normy ISO 8501-3 týkajúcej sa triedy prípravy oceľových povrchov pred nanosením náteru. Táto norma bola v čase podpísania zmlúv v štádiu prijímania⁽⁵⁾. Portugalsko tvrdí, že táto norma si vyžiadala isté obdobie na zaškolenie pracovníkov v lodeniach.
 - Použitie špeciálneho náteru „Marineline 784“, ktorý má dlhší cyklus nanášania ako bežný náter.
 - Dodatočné zmeny plavidla počas výroby, ktoré vlastník požadoval pri rôznych príležitostiach.
 - Dodané oceľové plechy obsahovali podstatné vady, ktoré si vyžiadali opravnú prácu.
- (11) Podľa názoru Portugalska, ťažkosti spojené najmä s uplatňovaním novej normy a dodávkou oceľových plechov s vadami predstavovali nepredvídateľné okolnosti.
- (12) Podľa podmienok dohodnutých so spoločnosťou ABB Credit OY mala lodenica dodať plavidlo C 224 30. októbra 2003 a plavidlo C 225 15. novembra 2003, to znamená v rámci trojročnej dodacej lehoty. Avšak z dôvodu vyššie uvedených faktorov boli plavidlá v skutočnosti dodané 29. októbra 2004 a 4. februára 2005⁽⁶⁾, v uvedenom poradí.

⁽⁵⁾ Norma ISO 8501-3 nadobudla účinnosť až 22. decembra 2001.

⁽⁶⁾ Portugalsko pôvodne predložilo požiadavku o predĺženie dodacej lehoty do júla 2004 pre plavidlo C 224 a do novembra 2004 pre plavidlo C 225 a následne predĺžilo túto požiadavku na skutočné dátumy dodania v októbri 2004 a februári 2005.

Dôvod na začatie konania

- (13) Komisia začala konanie najmä na základe nasledujúcich dôvodov:
- (14) Komisia mala na začiatku pochybnosti v súvislosti so skutočnosťou, či je možné považovať zmluvy v znení zmien a doplnkov, ktoré boli podpísané so spoločnosťou ABB Credit OY 21. mája 2001 za rovnaké ako pôvodné zmluvy, podpísané so spoločnosťou Alpha Navigation. Zmluvy v znení zmien a doplnkov podpísané so spoločnosťou ABB Credit OY zmenili rôzne charakteristiky plavidiel, druh náteru použitého v nákladných nádržiach, identitu kupujúceho a cenu plavidiel. Preto nie je isté, či je predmet týchto zmlúv stále rovnaký ako bol predmet pôvodných zmlúv a či zmluvy podpísané so spoločnosťou ABB Credit OY môžu byť predmetom pomoci.
- (15) Okrem toho vzhľadom na tvrdenie Portugalska, že predĺženie dodacej lehoty bolo odôvodnené technickou zložitou plánu, Komisia mala pochybnosti o tom, či je možné udeliť pre druh cisternových lodí, ktoré stavajú lodenice Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A. predĺženie dodacej lehoty na základe tohto odôvodnenia. Komisia má tendenciu interpretovať dôvody týkajúce sa technickej zložitosti obmedzujúcim a objektívnym spôsobom⁽⁷⁾ a informácie, ktoré poskytl Portugalsko neboli dostatočné na dosiahnutie záveru.
- (16) Komisia mala tiež pochybnosti o tom, či je možné informácie, ktoré poskytl Portugalsko považovať za „okolnosti, ktoré sú výnimočné, nepredvídateľné a mimo kontroly spoločnosti“, v zmysle článku 3 ods. 2 nariadenia o stavbe lodí. Komisia v tejto súvislosti zdôraznila, že väčšina ťažkostí, s ktorými sa lodenice stretli vyplývali zo zmien, ktoré požadoval nový vlastník a nakoľko lodenice tieto zmeny prijali, nebolo isté, či by mohli byť považované za „vonkajšie a nepredvídané okolnosti“.

III. PRIPOMIENKY ZAJINTERESOVANÝCH STRÁN

- (17) The Community of European Shipbuilders Associations (CESA) (Spoločenstvo združení európskych lodeníc) zdôraznilo, že v rámci lodiarskeho sektora dochádza pomerne často k prenosu stavebnej zmluvy z jedného kupujúceho na iného kupujúceho a že lodenice, ktoré čelia takejto situácii majú obmedzené možnosti na odmietnutie takejto prenosu. Lodenie sa musia najmä v Európe často prispôbovať, aby splnili zmeny v požiadavkách zo strany kupujúcich. Avšak podľa názoru CESA toto neznamená, že

⁽⁷⁾ Pozri prípad č. 731/01, v ktorom Komisia uviedla, že cisternová loď určená na prepravu skvapalneného zemného plynu predstavuje obzvlášť zložité plavidlo (Ú. v. ES C 238, 3.10.2002, s. 2).

zmluvy v znení zmien a doplnkov predstavujú nové zmluvy, keďže druh výrobku – cisternové lode určené na prepravu ropných výrobkov a chemických látok – a rozsah zmien v kapacite alebo celkovej nosnosti plavidiel zostáva nezmenený.

- (18) Jedna zainteresovaná strana požiadala Komisiu, aby skontrolovala správne zatriedenie plavidiel (cisternové lode určené na prepravu ropných výrobkov a chemických látok, na rozdiel od jednoduchých chemických lodí, ktoré boli pôvodne uvedené v rozhodnutí o začatí konania).

IV. PRIPOMIENKY PORTUGALSKA

- (19) Portugalsko zdôraznilo, že lodenice naplánovali dokončenie plavidiel v rámci trojročnej lehoty v zmysle nariadenia o stavbe lodí. Zároveň pri podpise zmlúv o postúpení spoločnosti ABB, bola kniha objednávok prakticky plná, čo spôsobilo lodeniciam zníženú maržu flexibility pri začatí stavby, ktorá musela čeliť novým požiadavkám jej vlastníka. Okrem toho Portugalsko uviedlo, že technické ťažkosti, s ktorými sa lodenice stretli neboli predvídateľné v čase podpisu zmlúv. V súvislosti s použitím zvláštnych náterov, si majiteľ plavidiel vyžiadala v pokročilom štádiu výstavby, aby bolo nanosenie tohto náteru rozšírené na väčšie množstvo nádrží, čím sa výroba opäť spomalila.
- (20) Na podporu tohto argumentu Portugalsko predložilo vyhlásenia majiteľov plavidiel a klasifikačnej spoločnosti pre predmetné plavidlá, Det Norske Veritas, ktoré potvrdzujú, že tieto nové stavby je potrebné považovať za „stavby vysokej technickej zložitosti v rámci segmentu, do ktorého patria“. Klasifikačná spoločnosť zdôraznila najmä skutočnosť, že nové tankery spĺňajú najvyššie požiadavky týkajúce sa plavidiel plaviacich sa v ľade, obsahujú modernú elektronickú technológiu v oblasti plavebnej bezpečnosti a spĺňajú náročné zmluvné stavebné špecifikácie týkajúce sa prípravy a povrchovej úpravy oceľových nosných častí a náterov.
- (21) Portugalské orgány tiež zdôraznili, že nebola známa žiadna súťaž v súvislosti s týmito špecifickými zmluvami zo strany lodenice so sídlom v EÚ, čo obmedzilo akékoľvek narušenie vyplývajúce z pomoci v súvislosti s hospodárskou súťažou, pokiaľ ide o lodenice v EÚ.

V. HODNOTENIE POMOCI

Existencia pomoci v zmysle ustanovení článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES

- (22) Podľa ustanovení článku 87 ods. 1 pomoc poskytovaná členským štátom alebo vyplývajúca zo štátnych zdrojov, bez ohľadu na svoju podobu, ktorá narúša alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže prostredníctvom uprednostňovania niektorých podnikov alebo výroby určitých

tovarov je nezlučiteľná so spoločným trhom, nakoľko ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

- (23) Predmetná prevádzková pomoc sa týka financovania zo štátnych zdrojov časti nákladov, ktoré by mala za normálnych okolností znášať pri stavbe plavidiel predmetná lodenica, a tým predstavuje pre lodenice výhodu. Okrem toho stavba lodí predstavuje hospodársku činnosť, ktorá sa týka obchodu medzi členskými štátmi. Preto sa na predmetnú pomoc vzťahujú ustanovenia článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES.

Zlučiteľnosť pomoci so Zmluvou o ES

- (24) Podľa nariadenia o stavbe lodí⁽⁸⁾, výraz „stavba lodí“ je potrebné chápať ako výroba oceánskych obchodných plavidiel s vlastným pohonom. Lodenie Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A. stavajú takéto plavidlá, pomoc poskytnutá tejto lodenici preto patrí do rozsahu pôsobnosti uvedeného nariadenia.
- (25) Článok 3 ods. 1 nariadenia o stavbe lodí stanovuje, že povolenie sa udeľuje do 31. decembra 2000 v súvislosti s prevádzkovou pomocou súvisiacou so zmluvami s maximálnym limitom 9 % (týkajúce sa zmlúv s hodnotou nad 10 miliónov EUR) pre lodiersky priemysel. Podľa odseku 2 toho istého článku je strop pomoc uplatniteľný na zmluvu strop platný v deň podpísania konečnej zmluvy. Avšak toto neplatí pre plavidlá dodané viac ako tri roky po podpísaní konečnej zmluvy. V týchto prípadoch je strop uplatniteľný na túto zmluvu strop, ktorý platil tri roky pred dodaním plavidla. Preto konečný dátum dodania plavidla, ktorý je možné použiť v súvislosti s poskytnutím pomoci je 31. december 2003.
- (26) Článok 3 ods. 2 uvedeného nariadenia však stanovuje, že Komisia môže „predĺžiť trojročnú dodaciu lehotu, ak sa toto predĺženie považuje za opodstatnené z dôvodov technickej zložitosti stavebného plánu predmetnej lode alebo kvôli oneskoreniam vyplývajúcim z neočakávaných, podstatných a odôvodnených prerušení, ktoré ovplyvňujú pracovný program lodenice z dôvodu okolností, ktoré sú výnimočné, nepredvídateľné a mimo kontroly spoločnosti“.
- (27) Zdôrazňuje sa, že Portugalsko založilo svoju požiadavku na technickej zložitosti plánu, spolu s nepredvídateľnými okolnosťami, čím zahŕňa obidve výnimky.
- (28) V súvislosti s otázkou technickej zložitosti plánu, útvary Komisie požiadali o stanovisko nezávislého stavebného architekta. Závery Komisie sú uvedené nižšie, vo svetle pripomienok, ktoré uviedol tento stavebný architekt a pripomienok, ktoré uviedlo Portugalsko a zainteresované strany.

⁽⁸⁾ Pozri poznámku pod čiarou 1. Platnosť nariadenia o stavbe lodí skončila 31. decembra 2003. Toto nariadenie sa však stále uplatňuje pri hodnotení žiadostí o predĺženie dodacích lehôt, keďže sa tieto otázky týkajú pomoci poskytnutej podľa tohto nariadenia a rámec o štátnej pomoci na stavbu lodí platný od 1. januára 2004 neobsahuje smernice týkajúce týchto požiadaviek.

Oprávnenosť zmlúv na poskytnutie pomoci

(29) Je potrebné zdôrazniť, že okrem prevodu vlastníctva zo spoločnosti Alpha Navigation na spoločnosť ABB Credit OY zostal druh výrobku, na ktorý sa vzťahujú zmluvy bez zmeny – cisternová loď určená na prepravu ropných výrobkov a chemických látok. Nosnosť lodí sa podstatne nezmenila, vzhľadom na rozsah variácie pre tento druh výrobku⁽⁹⁾. Okrem toho v súlade s informáciami, ktoré predložilo Portugalsko, spoločnosť ABB Credit OY prevzala všetky práva a záväzky, ktoré mala spoločnosť Alpha Navigation v rámci pôvodných zmlúv a preplatila tejto spoločnosti platby, ktoré boli uhradené lodeniciam Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S. A. Na základe vyššie uvedených informácií je možné dospieť k záveru, že prevod vlastníctva, ako taký, nezmenil povahu zmlúv a preto sa nezmenila oprávnenosť týchto zmlúv na poskytnutie pomoci.

Technická zložitosť plánu

- (30) Pripomienky, ktoré boli predložené po začatí konania potvrdzujú existenciu zložitých prvkov stavebného plánu, ktoré môžu byť dôvodom na predĺženie dodacej lehoty, ktorú požaduje Portugalsko.
- (31) Norma „Class IA super“ uplatňovaná na tieto plavidlá je najnáročnejšia zo stupnice štyroch noriem, v závislosti od hrúbky ľadu, ktorý bude musieť plavidlo prekonať. Táto norma je určená pre plavidlá, ktoré sú schopné plavby v jeden meter hrubom ľade a ustanovuje špecifické požiadavky na úrovni štruktúry. Tieto požiadavky majú zásadný vplyv na koncept stavebného plánu (trup, pohon a potrubia), ktoré musia byť náležite prispôbené.
- (32) Požiadavky týkajúce sa prípravy ocelových povrchov a nanosenia náteru môžu byť obzvlášť náročné v prípade cisternových lodí, vzhľadom na riziko spojené s druhom výrobkov, na prepravu ktorých sú určené. V prípade plavidiel spĺňajúcich triedu „Class IA super“ musí byť kvalita ocele zvláštnej triedy, za účelom zabezpečenia štruktúrnej integrity pri nízkych teplotách.
- (33) V tomto prípade mali lodenice najskôr ťažkosti spojené s kvalitou dodanej ocele obsahujúcej vady, ktoré bolo potrebné opraviť. Okrem toho úroveň náročnosti prípravy ocelového povrchu sa na základe špecifikácií samotného vlastníka plavidla zvýšila. Portugalské orgány vysvetlili, že ocelový povrch bol pripravený v súlade so špecifikáciami podľa novej normy⁽¹⁰⁾, ktorá si vyžaduje oceľ „bez viditeľných kazov“ a že lodenice narazili na ťažkosti pri dodržiavaní interpretácie tejto normy vlastníkom plavidiel.

⁽⁹⁾ V pôvodných zmluvách boli uvedené cisternové lode s nosnosťou 15 000 DWT určené na prepravu ropných výrobkov a chemických látok, ktorá sa zmenila na 14 000 DWT zmluvách v znení zmien a doplnkov. Na základe dostupných informácií sa môže nosnosť týchto cisternových lodí bežne pohybovať medzi 4 000 DWT a viac ako 40 000 DWT.

⁽¹⁰⁾ ISO 8501-3 týkajúca sa triedy prípravy ocelových povrchov pred nanosením náteru.

Táto situácia viedla k prerušeniam výroby a vyžadovala si vysokú úroveň dokonalosti v realizovanej práci.

- (34) Náter „Marineline 784“, ktorý sa používa v stavebníctve je špeciálny druh náteru určený na zabezpečenie vysokej odolnosti voči korózii. Vyžaduje si zaoblenie uhlov a veľmi rovné povrchy. Nanášanie náteru sa realizuje pri veľmi vysokých teplotách (80 °C až 122 °C), čím sa vytvárajú susedné plochy, ktoré nie je možné natierať v prípade, že nie sú schopné zniesť tieto teploty. Toto predstavuje vysoké nebezpečenstvo vytvárania väd a nedostatočnej kvality, čo vedie k opravným a retušovacím prácam, ktoré majú podstatný vplyv na pracovný harmonogram.
- (35) Komisia v rámci rozhodnutia o začatí konania súhlasila so skutočnosťou, že dodávka ocelových plechov s vadami, ktoré musela lodenica opraviť prispela k predĺženiu projektu o približne 2 mesiace.
- (36) Podľa informácií, ktoré boli poskytnuté po začatí konania je zjavné, že informácie uvedené vyššie mali podstatný vplyv na harmonogram projektu. Stupeň dokonalosti ocelového povrchu predstavoval základný prvok tohto projektu, ktorý následne ovplyvnil nanášanie špeciálneho náteru. Okrem toho je potrebné zdôrazniť, že lodenice nemohli tieto aspekty predpokladať, pretože záviseli na tretích stranách (vady na ocelovom plechu a požiadavky týkajúce sa úrovne kvality, ktoré vyžadoval vlastník plavidiel) a lodenice nemali žiadne skúsenosti s týmto špecifickým druhom použitého náteru.

VI. ZÁVER

- (37) So zreteľom na vyššie uvedené sa Komisia v súlade s článkom 3 ods. 2 druhým pododsekom nariadenia č. 1540/98 domnieva, že predĺženie trojročnej dodacej lehoty v súvislosti s cisternovými loďami určenými na prepravu ropných výrobkov a chemických látok, postavených v lodeniach Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A., je z dôvodu technickej zložitosti stavebného plánu možné schváliť. Komisia tiež na základe tohto záveru zdôrazňuje, že nepovažuje za potrebné ďalej skúmať, či je alebo nie je možné považovať dôvody, ktoré predložilo Portugalsko ako okolnosti, ktoré sú výnimočné, nepredvídateľné a mimo kontroly spoločnosti, v zmysle uvedeného článku.

- (38) Predĺženie dodacej lehoty sa povoľuje až do dátumu skutočného dodania plavidiel (29. októbra 2004 a 5. februára 2005).

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Portugalskej republike.

Článok 1

Trojročná dodacia lehota ustanovená v článku 3 ods. 2 nariadenia Rady (ES) č. 1540/98 sa predlžuje pre dve cisternové lode určené na prepravu ropných výrobkov a chemických látok, ktoré boli postavené v lodeniciach Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A. do 29. októbra 2004 pre plavidlo C 224 a do 5. februára 2005 pre plavidlo C 225.

V Bruseli 6. septembra 2005.

Za Komisiu
Neelie KROES
členka Komisie