

II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 9 juli 2003

om det statliga stöd som Spanien planerar att genomföra i form av driftsstöd för leverans av tre LNG-fartyg som byggs av IZAR

[delgivet med nr K(2003) 2009]

(Endast den spanska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2003/691/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1540/98 av den 29 juni 1998 om fastställande av nya regler för stöd till varvsindustrin ⁽¹⁾, särskilt artikel 3.2 i denna,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ⁽²⁾, och

av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

- (1) Den 6 november 2001 anmälde Spanien en ansökan till kommissionen om förlängning av leveransfristen för fyra LNG-fartyg (liquified natural gas) som byggs av den spanska varvsgruppen IZAR. Genom en skrivelse av den 24 april 2002 underrättade kommissionen Spanien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende denna åtgärd. Spanien svarade genom en skrivelse av den 4 juni 2002 som registrerades den 6 juni 2002.
- (2) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* ⁽³⁾. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter.
- (3) Kommissionen har mottagit synpunkter från berörda parter. Den har översänt dessa synpunkter till Spanien som givits tillfälle att bemöta dem. Dess kommentarer mottogs i en skrivelse av den 3 december 2002.

⁽¹⁾ EGT L 202, 18.7.1998, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 33, 5.2.2000, s. 6.

⁽³⁾ EGT C 238, 3.10.2002, s. 2.

II. DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET

- (4) Enligt artikel 3.2 i förordning (EG) nr 1540/98 (nedan kallad "varvsförordningen") skall det stödtag som är tillämpligt på ett kontrakt vara det som gäller den dag då det slutliga kontraktet undertecknas. För fartyg som levereras senare än tre år efter den dag då det slutliga kontraktet undertecknades skall emellertid det tag som är tillämpligt på kontraktet vara det som gällde tre år före den dag då fartyget levereras.
- (5) Enligt samma artikel skall fartyg för vilka kontrakt ingås fram till och med den 31 december 2000 beviljas driftsstöd på 9 %. Fartyg för vilka kontrakt ingåtts efter detta datum beviljas inget driftsstöd. Utan en förlängning av leveransfristen på tre år kan därför kan inget driftsstöd beviljas för fartyg som levereras efter den 31 december 2003, även om kontrakten undertecknades före utgången av år 2000. I enlighet med artikel 3.2 i varvsförordningen får kommissionen dock bevilja en förlängning av den tre år långa leveransfristen vid exceptionella omständigheter eller på grund av fartygens komplicerade tekniska karaktär.
- (6) Spanien har ansökt om en förlängning av den treåriga leveransfristen för tre LNG-fartyg som byggs av IZAR på grund av deras komplicerade tekniska karaktär. Den ursprungliga ansökan gällde fyra fartyg men i en skrivelse av den 6 mars 2002 meddelade Spanien att ansökan för ett av fartygen hade dragits tillbaka och att ansökan därför nu gällde tre fartyg. IZAR tillhör det spanska statsägda holdingbolaget SEPI och är en varvsgrupp som utgörs av sex civila skeppsvarv och tre militära.
- (7) Spaniens anmälan avser fartyg 3–5 i tabellen och respektive planerade leveransdatum. Fartyg 1 och 2 i samma serie ingår för att möjliggöra jämförelser.

TABELL

(månader)

Nummer på fartyg/varv	Kontraksdatum	Tillverkningen inledd	Planerad leverans	Planerad tillverkningsstid	Planerad tid från kontrakt till leverans
S	Juli 2000	Augusti 2000	November 2003	39,5	40
PR	Juli 2000	Oktober 2000	December 2003	39	41
321/S	Juli 2000	Januari 2001	15 februari 2004	37	42,5
103/PR	December 2000	Juni 2001	30 juni 2004	36,5	42
105/PR	December 2000	December 2001	31 december 2004	36	48

Anm.: S = varv i Sestao, PR = varv i Puerto Real.

- (8) Spanien nämner ett uttalande från kommissionen från 1990 ⁽¹⁾ i vilket kommissionen bekräftade att när den ursprungligen föreslog en möjlighet till förlängning av den tre år långa leveransfristen av tekniska skäl hade den särskilt byggande av LNG-fartyg och stora kryssningsfartyg i åtanke. Spanien hävdar vidare att dessa fartyg är minst lika tekniskt komplicerade som de tankfartyg för vilka kommissionen beviljade en förlängning ⁽²⁾ 1993 men att byggtiden inte är längre än byggtiden för andra stora varv som bygger eller har byggt LNG-fartyg.

⁽¹⁾ Uttalande i protokollet från rådets möte (industri) i december 1990 (ref. 10377/90).

⁽²⁾ Mål N 727/93 (EGT C 175, 28.6.1994, s. 5).

III. SYNUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

- (9) Kommissionen har mottagit synpunkter från Frankrike. För det första bestrider Frankrike påståendet i beslutet om att inleda förfarandet att den normala tiden från kontrakt till leverans för LNG-fartyg är 36 månader, och tillhandahåller siffror från japanska och koreanska varv som visar att denna tid ofta är mellan 35 och 60 månader. Frankrike anser därför att det är normalt att de spanska varven inte kan leverera fem fartyg före utgången av 2003. Frankrike betonar emellertid att Spanien borde ha ansökt om förlängning av den tre år långa leveransfristen innan kontrakten undertecknades och inte nästan ett år efter detta. En förlängning i efterhand innebär i vissa avseenden en snedvridning av konkurrensen gentemot övriga varv som var intresserade av samma beställning.

IV. KOMMENTARER FRÅN SPANIEN

- (10) Spanien instämmer i Frankrikes synpunkter när det gäller den tid som krävs från kontrakt till leverans. Beträffande frågan om att förlängningen hade anmälts ett år efter undertecknandet av kontrakten framhöll Spanien att man i alla fall hade anmält ansökan om förlängning och att man skulle invänta kommissionens beslut innan någon som helst form av stöd i samband med kontrakten beviljades.

V. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN

- (11) Enligt artikel 87.1 i fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Enligt EG-domstolens etablerade rättspraxis är förutsättningen om handelspåverkan uppfylld om det företag som mottar stöd bedriver en ekonomisk verksamhet som involverar handel med andra medlemsstater. Fartygsbygge är en ekonomisk verksamhet som involverar handel med andra medlemsstater.
- (12) Enligt artikel 87.3 e i EG-fördraget kan stöd av annat slag i enlighet med vad rådet på förslag från kommissionen kan komma att bestämma genom beslut med kvalificerad majoritet, anses vara förenligt med den gemensamma marknaden. Kommissionen framhåller att det var på grundval av detta som rådet antog varvsförordningen den 29 juni 1998.
- (13) Kommissionen noterar att "nybyggnad av fartyg" enligt varvsförordningen innebär byggande av havsgående handelsfartyg med automatisk framdrivning. Kommissionen noterar vidare att de varv som ägs av IZAR i Puerto Real och Cádiz bygger denna typ av fartyg och att de följaktligen är företag som omfattas av tillämpningsområdet för ovannämnda förordning.
- (14) Enligt artikel 3.1 i varvsförordningen tillåts till och med den 31 december 2000 driftsstöd till kontrakt för nybyggnad av fartyg med ett högsta tak på 9 %. Det

stödtak som är tillämpligt på ett kontrakt skall vara det som gäller den dag då det slutliga kontraktet undertecknas. Detta gäller dock inte för fartyg som levereras mer än tre år efter den dag då det kontraktet undertecknades. I sådana fall skall det tak som är tillämpligt vara det som gällde tre år före den dag då fartyget levereras. Följaktligen är det inte möjligt att bevilja driftsstöd för ett fartyg som levereras efter den 31 december 2003.

- (15) Enligt artikel 3.2 i varvsförordningen kan kommissionen dock "bevilja en förlängning av den tre år långa leveransfristen när detta anses berättigat på grund av det berörda fartygsbyggnadsprojektets komplicerade tekniska karaktär eller på grund av förseningar till följd av oväntade och betydande, berättigade avbrott som inverkar på ett varvs arbetsprogram på grund av exceptionella yttre omständigheter som företaget inte kan förutse". Det bör noteras att Spanien baserar sin ansökan om förlängd leveransfrist på fartygsbyggnadsprojektets komplicerade tekniska karaktär.
- (16) Kommissionen konstaterar att frågan om en förlängning av leveransfristen är avgörande för frågan om de aktuella fartygen är berättigade till kontraktbaserat driftsstöd. Driftsstödet i fråga avser finansiering genom statliga medel som utgör en del av de kostnader som varvet i fråga normalt bär när det bygger ett fartyg. Därmed skulle det stöd som kan beviljas om leveransfristen på tre år förlängs för fartygen i fråga, omfattas av artikel 87.1 i EG-fördraget.
- (17) När förfarandet inleddes gav kommissionen uttryck för en rad betänkligheter beträffande två aspekter av detta ärende. Rent konkret gällde dessa byggtiden och tiden mellan kontrakt och leverans för de berörda fartygen. Dessa betänkligheter kommer att undersökas vidare i enlighet med den information som mottagits under förfarandet.
- (18) När det gäller den första punkten som gav upphov till tvivel, byggtiden för LNG-fartygen, noterade kommissionen i beslutet att inleda förfarandet att det numera bara tar runt 30 månader att bygga ett fartyg av den här typen. Det faktum att det är möjligt att leverera LNG-fartyg inom 36 månader från det att kontraktet undertecknas ger anledning att ifrågasätta om dessa fartyg skall ges möjlighet till förlängning av leveransfristen på tre år på grund av deras komplicerade tekniska karaktär.
- (19) I detta avseende har Spanien betonat fartygens komplicerade tekniska karaktär och begärt att tillverkningstiden skall jämföras med tillverkningstiden på övriga varv i medlemsstaterna och inte med tillverkningstiden på de mest rutinerade varven i Korea. Spanien har också framhållit att det var nödvändigt att bygga olika anordningar på varven i fråga eftersom det var första gången som man byggde LNG-fartyg på dessa. Spanien påtalar också att de LNG-fartyg med "dubbelmembran", som byggs i Spanien är mer komplicerade än övriga LNG-fartyg vilket gör att byggtiden blir längre.

- (20) Den information som lämnades in under förfarandet motsäger inte påståendet i inledandet av förfarandet att byggtiden idag kan ligga på runt 30 månader. Trots detta medger kommissionen att LNG-fartyg är ovanligt tekniskt komplicerade och kräver längre byggtid. Kommissionen konstaterar också att det faktum att det är första gången som de båda spanska varven, och IZAR, bygger fartyg av den här typen är ett godtagbart skäl för att godkänna en något längre byggtid än för de koreanska varven som har större erfarenhet.
- (21) Kommissionen nämner sitt eget yttrande från 1990 i vilket kommissionen bekräftar att när den ursprungligen föreslog en möjlighet till förlängning av den tre år långa leveransfristen av tekniska skäl hade den särskilt byggande av LNG-fartyg och stora kryssningsfartyg i åtanke.
- (22) När det gäller den andra punkten som gav upphov till tvivel, tiden från kontrakt till leverans av fartygen i fråga, undrade kommissionen om denna inte var mycket längre än vad som var nödvändigt. Både Frankrike och Spanien har kommenterat detta. Spanien hävdar att den genomsnittliga tiden mellan kontrakt och leverans för LNG-fartyg ligger på runt 49 månader för de fartyg som byggs inom gemenskapen och på ungefär 42 månader för dem som byggs i Asien. Frankrike instämmer i att tiden mellan kontrakt och leverans ligger på mellan 35 och 60 månader för de största varven i Asien.
- (23) Kommissionen noterar att tiden mellan kontrakt och leverans är summan av byggtiden och tiden mellan undertecknandet av kontraktet och byggstart. Kommissionen kan inte förlänga leveransfristen om tiden mellan undertecknandet av kontraktet och byggstarten är överdrivet lång. I det aktuella fallet är tiden mellan kontraktet och byggstarten av fartygen sex, fem respektive tolv månader vilket kommissionen anser vara godtagbart.
- (24) På grundval av ovanstående anser kommissionen att leveransfristen för fartygen kan förlängas i enlighet med de planerade leveransdatum som angetts ovan.
- (25) Det bör framhållas att kommissionen i sitt beslut om att inleda förfarandet konstaterade att de berörda varven, efter kommissionens negativa beslut 2000/131/EG⁽¹⁾ beträffande stöd i form av skattelättnader till statligt ägda spanska varv, inte har återbetalat stödet. Om kommissionen i sitt slutliga beslut i detta ärende finner skäl att godkänna den treåriga förlängningen för något av de tre LNG-fartygen, måste den dessutom bedöma domstolens dom av den 15 maj 1997 i mål C-355/95 Textilwerke Degendorf GmbH (TWD) mot Europeiska kommissionen och Förbundsrepubliken Tyskland (nedan kallad "Degendorf-domen")⁽²⁾, om ovan nämnda stöd fortfarande inte har återvunnits.
- (26) I detta avseende anser kommissionen att den kan fatta beslut om att uppskjuta utbetalningen av stöd som är förenligt med den gemensamma marknaden – principen i Degendorf-domen – endast om det stöd som beviljas genom det nya beslutet genererar en kumulering av stöd som gör att det nya stödet inte är förenligt. Kommissionen anser att det i det aktuella fallet inte är fråga om den kumulativa effekten av det stödbelopp som skall beviljas utan enbart att det finns särskilda villkor som berättigar en förlängning.
- (27) Kommissionen vidhåller därför att det faktum att kommissionen inte anser att ovan nämnda statliga stöd har återvunnits, inte skall hindra Spanien från att bevilja driftsstöd till de tre fartygen i fråga.
- (28) Slutligen beträffande Frankrikes kommentar att en förlängning i efterhand i vissa avseenden innebär en snedvridning av konkurrensen gentemot övriga varv som är intresserade av samma beställning framhåller kommissionen att det i artikel 3.2 i varvsförordningen inte fastställs att ansökningar om förlängning av leveranstiden måste anmälas innan kontrakten under-tecknas. Kommissionen meddelar också att Spanien har meddelat att driftsstödet till de berörda fartygen endast kommer att beviljas under förutsättning att kommissionen beslutar att förlänga leveransfristen.

VI. SLUTSATS

- (29) Mot bakgrund av ovanstående resonemang anser kommissionen att en förlängning av den treåriga leveranstiden kan godkännas för de berörda fartygen. Leveransfristen bör förlängas till ovan nämnda planerade datum för leverans (den 15 februari 2004, den 30 juni 2004 och den 31 december 2004 för respektive fartyg).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den tre år långa leveranstiden enligt artikel 3.2 i förordning (EG) nr 1540/98 skall förlängas för tre fartyg som håller på att byggas av IZAR enligt följande:

- Till den 15 februari 2004 för fartyg 321 som byggs på Sestaovarvet.
- Till den 30 juni 2004 för fartyg 103 som byggs på Puerto Realvarvet.
- Till den 31 december 2004 för fartyg 105 som byggs på Puerto Realvarvet.

⁽¹⁾ EGT L 37, 12.2.2000, s. 22.

⁽²⁾ REG 1997, s. I-2549.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Konungariket Spanien.

Utfärdat i Bryssel den 9 juli 2003.

På kommissionens vägnar

Mario MONTI

Ledamot av kommissionen
