

**KOMMISSIONENS BESLUT**

av den 6 september 2005

om Statligt stöd

**Portugal – förlängning av leveransfristen för två tankfartyg avsedda för transport av kemiska produkter, byggda av Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A.**

[delgivet med nr K(2005) 3268]

(Endast den portugisiska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2006/946/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT  
DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

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

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1540/98 om fastställande av nya regler för stöd till varvsindustrin <sup>(1)</sup> (nedan kallad "förordningen om varvsindustrin"), särskilt artikel 3.2,efter att i enlighet med nämnda artiklar <sup>(2)</sup> ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

**I FÖRFARANDE**

- (1) Genom en skrivelse av den 21 januari 2004, registrerad av kommissionen den 29 januari 2004, inkom Portugal med en begäran till kommissionen om en förlängning av den treåriga leveransfristen för de två tankfartyg avsedda för transport av kemiska produkter som byggdes av Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Genom skrivelser av den 1 april 2004 (registrerad den 2 april 2004), den 11 juni 2004 (registrerad den 15 juni 2004) och den 24 augusti 2004 (registrerad den 31 augusti 2004) inkom Portugal med kompletterande upplysningar.
- (2) Genom en skrivelse av den 20 oktober 2004 underrättade kommissionen Portugal om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende detta stöd.
- (3) Genom en skrivelse av den 23 november 2004 (registrerad den 1 december 2004) inkom de portugisiska myndigheterna med synpunkter avseende nämnda förfarande.
- (4) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> EGT L 202, 18.7.1998, s. 1.<sup>(2)</sup> EUT C 308, 14.12.2004, s. 6.<sup>(3)</sup> Se fotnot 2.

Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter.

- (5) Kommissionen har mottagit synpunkter från berörda parter. Den har översänt dessa synpunkter till Portugal som givits tillfälle att bemöta dem. Dess kommentarer mottogs i en skrivelse av den 3 mars 2005 (registrerad den 7 mars 2005). Den 22 april 2005 hölls ett sammanträde med kommissionens avdelningar och de portugisiska myndigheterna. Genom en skrivelse av den 23 maj 2005 (registrerad den 27 maj 2005) inkom Portugal med ytterligare synpunkter.

**II DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET**

- (6) Den anmälda stödåtgärden består av ett kontraktbaserat driftsstöd till Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A. rörande konstruktion av två tankfartyg avsedda för transport av oljeprodukter och kemiska produkter, betecknade C 224 och C 225. Stödet uppgår till 2 675 275 euro per fartyg.
- (7) Portugal anmälde stödåtgärden i enlighet med förordningen om varvsindustrin <sup>(4)</sup>. Enligt artikel 3 i denna förordning får driftstöd beviljas vid avtal om fartyg som ingåtts före den 31 december 2000 och under förutsättning att fartygen levereras inom högst tre år efter det att avtalet undertecknades. Följaktligen får ingen form av driftstöd beviljas för avtal om fartyg som levereras senare än tre år efter det att avtalet undertecknades, men kommissionen får bevilja en förlängning av denna tidsfrist i enlighet med artikel 3.2 andra stycket i förordning (EG) nr 1540/98.
- (8) Portugal begärde en förlängning av den treåriga leveransfristen för de två tankfartygen i fråga. Enligt Portugal motiverades denna begäran av projektets komplicerade tekniska karaktär och av omständigheter som inte kunde förutses, såsom beskrivs nedan.

<sup>(4)</sup> Se fotnot 1.

(9) I förbindelse med detta meddelade Portugal att fartygsbyggnadskontrakten rörande de två fartygen undertecknades den 22 december 2000 mellan Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A. och Alpha Navigation Ltd (nedan kallade "de ursprungliga kontrakten"). Den 14 mars 2001 överförde Alpha Navigation sin äganderätt till ett företag etablerat i Finland, ABB Credit OY, genom ett "överlåtelseavtal" som undertecknades av de tre berörda parterna: Alpha Navigation, ABB Credit OY och Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. Den nya ägaren begärde att fartygens specifikationer skulle ändras så att de överensstämde med "Classe IA super" med avseende på navigering i is, och undertecknade därför den 14 maj 2001 ett ändrat och reviderat fartygsbyggnadskontrakt för fartygen med Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A.

(10) Enligt de portugisiska myndigheterna inverkar de specifikationsändringar som begärdes av de nya ägarna på fartygens egenskaper och på de material som användes, vilket krävde att varvet använde ny teknik, vilket i sin tur försenade arbetet. Portugal framhöll särskilt följande huvudsakliga problem som uppstått till följd av projektets komplicerade karaktär:

- Anpassningen av de ursprungliga projekten till "Classe IA super" så att de skulle uppfylla villkoren för navigering i is.
- Tillämpningen av en ny norm om behandling av stålytor före beläggning med färg, ISO 8501-3. Denna norm var ännu inte antagen när kontrakten undertecknades<sup>(5)</sup>. Portugal hävdade att detta nödvändiggjorde en utbildningsperiod för varvets anställda.
- Beläggningen med en specialfärg, "Marineline 784", som tar längre tid än med traditionell färg.
- Ytterligare modifieringar som fartygens ägare begärt skulle utföras under byggnadsperioden.
- Det faktum att de stålplåtar som levererades hade betydande defekter, vilka måste åtgärdas.

(11) Enligt Portugal utgjorde i synnerhet tillämpningen av den nya normen och leveransen av defekta stålplåtar omständigheter som inte kunde förutses.

(12) Enligt de villkor som avtalats med ABB Credit YO beräknade varvet leverera fartyget C 224 den 30 oktober 2003 och fartyget C 225 den 15 november 2003, dvs. inom den treåriga leveransfristen. På grund av ovannämnda förhållanden skedde den faktiska leveransen av fartygen den 29 oktober 2004 respektive den 4 februari 2005<sup>(6)</sup>.

<sup>(5)</sup> Normen ISO 8501-3 trädde inte i kraft förrän den 22 december 2001.

<sup>(6)</sup> Portugal inkom ursprungligen med en begäran om en förlängning till juli 2004 för fartyg C 224 och till november 2004 för fartyg C 225, men begärde sedan ytterligare förlängning, och den faktiska leveransen skedde i oktober 2004 respektive februari 2005.

### Skäl till att inleda förfarandet

(13) Kommissionen beslutade att inleda förfarandet av följande huvudsaker:

(14) Kommissionen hyste inledningsvis tvivel om huruvida de ändrade och reviderade kontrakt som undertecknades med ABB Credit OY den 21 maj 2001 kunde anses vara desamma som de ursprungliga kontrakt som undertecknades med Alpha Navigation. De ändrade och reviderade kontrakt som undertecknades med ABB Credit OY medförde ändringar av ett flertal egenskaper hos fartygen, typen av färg som användes i lasttankarna, köparens identitet och priset på fartygen. Därför kunde det ifrågasättas om föremålet för kontrakten fortfarande var detsamma som för de ursprungliga kontrakten och om de kontrakt som undertecknades med ABB Credit OY var stödberättigande.

(15) Beträffande Portugals påstående att förlängningen av leveransfristen motiverades av projektets komplicerade tekniska karaktär, hyste kommissionen dessutom tvivel om huruvida leveransfristen för den typ av tankfartyg som byggdes av Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A. kunde förlängas av detta skäl. Kommissionen är benägen att tolka motivet rörande projektets komplicerade tekniska karaktär restriktivt och objektivt<sup>(7)</sup>, och de upplysningar som Portugal tillhandahöll var inte tillräckliga för att någon slutsats skulle kunna dras.

(16) Kommissionen hyste också tvivel om huruvida de förhållanden som Portugal redogjorde för utgjorde "exceptionella yttre omständigheter som företaget inte kan förutse" enligt artikel 3.2 i förordningen om stöd till varvsindustrin. Kommissionen påpekade i detta sammanhang att de flesta problem som varvet ställts inför uppstått till följd av de ändringar som begärts av den nya ägaren och att det var tvivelaktigt huruvida de kunde anses utgöra "yttre omständigheter som inte kan förutses", eftersom varvet hade accepterat dem.

### III. SYNUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

(17) Community of European Shipyards' Associations (CESA), en paraplyorganisation för europeiska fartygskonstruktörer, påpekade att det inom varvsindustrin är rätt vanligt att ett fartygsbyggnadskontrakt överläts från en köpare till en annan och att ett varv som ställs inför denna situation har små möjligheter att motsätta sig överlåtelsen. Särskilt i Europa är varven ofta tvungna att anpassa sig efter köparnas ändrade krav. Enligt CESA innebär detta emellertid inte att de ändrade kontrakten utgör nya kontrakt, om

<sup>(7)</sup> Se mål N 731/01 där kommissionen slår fast att ett LNG-fartyg är ett särskilt komplicerat fartyg (EGT C 238, 3.10.2002, s. 2).

typen av produkt – tankfartyg avsedda för transport av oljeprodukter och kemiska produkter – och det intervall inom vilket fartygens kapacitet eller totala tonnage får variera förblir oförändrade.

- (18) En av de berörda parterna begärde att kommissionen kontrollerade att fartygen hade klassificerats korrekt (tankfartyg avsedda för transport av oljeprodukter och kemiska produkter, till skillnad från kemikalietankfartyg, såsom ursprungligen angavs i beslutet att inleda förfarandet).

#### IV. KOMMENTARER FRÅN PORTUGAL

- (19) Portugal påpekade att varvet hade beräknat att färdigställa fartygen inom den treårsfrist som föreskrivs i förordningen om stöd till varvsindustrin. Vid undertecknandet av kontraktet om överlåtelse till ABB var varvets orderbok nästan fulltecknad, vilket gav varvet begränsad flexibilitet att inleda byggnationen med hänsyn till den nya ägarens krav. Dessutom ansåg Portugal att de tekniska svårigheter som varvet hade ställts inför inte var förutsebara vid den tidpunkt då kontraktet undertecknades. Beträffande den specialfärg som användes begärde fartygens ägare i en framskriden fas av projektet att beläggningen med denna färg skulle utvidgas till att omfatta fler tankar, vilket ytterligare försenade byggnadsarbetet.
- (20) Till stöd för sina argument lade Portugal fram uttalanden av fartygens ägare och det berörda klassificeringssällskapet, Det Norske Veritas, enligt vilka de nya byggnationerna borde betecknas som tekniskt mycket komplicerade i det segment som de tillhör. Klassificeringssällskapet påpekade särskilt att de nya tankarna uppfyller de strängaste kraven för fartyg som navigerar i is, har sofistikerad elektronik för navigationssäkerhet och uppfyller kontraktets stränga specifikationer om behandling och färdigbehandling av stål och beläggningen med färg.
- (21) De portugisiska myndigheterna hävdade också att det inte fanns kännedom om någon som helst konkurrens om de här specifika kontraktet från andra varv i EU, vilket begränsade stödets eventuella snedvridande effekter på konkurrensen mellan EU:s varv.

#### V. BEDÖMNING AV STÖDET

##### Förekomst av statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget

- (22) Enligt artikel 87.1 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 produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

- (23) Driftstödet i fråga gäller finansiering med hjälp av statliga medel av en del av de kostnader som varvet i fråga normalt själv skulle uppbära för att bygga fartyget, vilket därigenom gynnar varvet. Dessutom är nybyggnad av fartyg en ekonomisk verksamhet som innebär handel mellan medlemsstaterna. Stödet i fråga faller således inom ramen för artikel 87.1 i EG-fördraget.

##### Stödets förenlighet med EG-fördraget

- (24) Enligt förordningen om stöd till varvsindustrin<sup>(8)</sup> avses med "nybyggnad av fartyg" byggandet inom gemenskapen av havsgående handelsfartyg med automatisk framdrivning. Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A. bygger sådana fartyg, och det stöd som beviljats detta varv omfattas därför av nämnda förordning.
- (25) I artikel 3.1 i förordningen om stöd till varvsindustrin föreskrivs att till och med den 31 december 2000 tillåts driftstöd till kontrakt med ett tak på 9 % (för kontrakt som överstiger 10 miljoner euro) för nybyggnad av handelsfartyg. Enligt artikel 3.2 i samma förordning skall det stödtag som är tillämpligt på ett kontrakt vara det som gäller den dag då det slutliga kontraktet undertecknas. Detta gäller dock inte fartyg som levereras senare än tre år efter undertecknandet av det slutliga kontraktet. I sådana fall skall det tak som är tillämpligt på kontraktet vara det som gällde tre år före den dag då fartyget levererades. Följaktligen var sista faktiska leveransdatum för ett fartyg för vilket det kunde utgå driftstöd den 31 december 2003.
- (26) I artikel 3.2 i nämnda förordning föreskrivs dock att kommissionen kan 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.
- (27) Det framgår att Portugal grundade sin begäran på projektets komplicerade tekniska karaktär och på de omständigheter som inte kunde förutses, det vill säga på de båda undantagen.
- (28) Beträffande projektets komplicerade tekniska karaktär begärde kommissionens avdelningar en extern expertutredning. Nedan redogörs för kommissionens slutsatser på grundval av denna expertutredning och på grundval av Portugals och de berörda parternas synpunkter.

<sup>(8)</sup> Se fotnot 1. Förordningen om stöd till varvsindustrin upphörde att gälla den 31 december 2003. Den bör dock användas även fortsättningsvis för att bedöma en begäran om förlängning av leveransfrister, om den gäller stöd som har beviljats enligt denna förordning, och riktlinjerna för statligt stöd till varvsindustrin, som trädde i kraft den 1 januari 2004, inte ger någon vägledning om dessa stöd.

### Kontraktens stödberättigande

(29) Bortsett från att kontrakten överläts från Alpha Navigation till ABB Credit YO, framgår det att kontrakten inte ändrades i fråga om typ av produkt – tankfartyg avsedda för transport av oljeprodukter och kemiska produkter. Fartygens tonnage varierade inte på något nämnvärt sätt med hänsyn till det intervall inom vilket denna typ av produkt får variera<sup>(9)</sup>. Enligt uppgifter från Portugal övertog ABB Credit OY dessutom alla rättigheter och skyldigheter som Alpha Navigation hade inom ramen för de ursprungliga kontrakten och ersatte Alpha Navigation för redan gjorda betalningar till Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S. A. Mot bakgrund av ovanstående kan det konstateras att överlåtelsen i sig inte ändrade kontraktens karaktär och därför inte heller deras stödberättigande.

### Projektets komplicerade tekniska karaktär

(30) De synpunkter som lagts fram efter det att förfarandet inleddes bekräftar att projektet innehåller inslag av komplicerad teknisk karaktär som kan motivera en förlängning av leveransfristen i enlighet med Portugals krav.

(31) Kraven enligt "Classe IA super" som tillämpas på dessa fartyg är de strängaste på en skala från ett till fyra på grund av tjockleken hos den is som fartygen måste bryta sig igenom. Fartygen måste förberedas för navigering vid en istjocklek på en meter, vilket ställer särskilda krav på fartygets struktur. Dessa krav får avgörande konsekvenser för utformningen av projektet (skrov, framdrivning, rörelseledningar), eftersom det måste anpassas till dem.

(32) Kraven på behandlingen av stålytorna och beläggningen med färg kan vara särskilt stränga när det gäller tankfartyg med tanke på riskerna förknippade med den typ av produkter som de är avsedda att transportera. Stål till fartyg i "Classe IA super" måste tillhöra en särskild kvalitetsklass för att garantera att det inte sker några strukturändringar vid låga temperaturer.

(33) I det här fallet hade varvet inledningsvis problem med kvaliteten på det stål som levererades, vilket uppvisade defekter som måste åtgärdas. Dessutom försvärades arbetet med behandlingen av stålytorna ytterligare av fartygsägarens specifikationer. De portugisiska myndigheterna förklarade att stålet behandlades i överensstämmelse med specifikationerna i en ny norm<sup>(10)</sup> enligt vilken stålet inte får uppvisa någon som helst synlig defekt, och att varvet hade svårt att framställa en produkt som motsvarade fartygsägarens tolkning av denna norm. Detta ledde till

avbrott i produktionen och krävde att arbetet utfördes med en mycket hög grad av perfektion.

(34) Färgen "Marineline 784", som användes vid konstruktionen, är av en särskild typ avsedd att garantera en hög grad av korrosionsbeständighet. Den kräver avrundade kanter och mycket glatta ytor. Beläggningen med denna färg sker vid mycket höga temperaturer (80 — 122° C), vilket kräver att intilliggande utrymmen är omålade om de inte kan motstå dessa temperaturer. Detta innebär en förhöjd risk för att det uppstår defekter och fränstötning som kräver reparationsarbeten och förbättringar, vilket kan få allvarliga konsekvenser för tidsplaneringen för arbetet.

(35) Inom ramen för beslutet att inleda förfarandet godtog kommissionen att leveransen av defekta stålplåtar, som varvet tvingades reparera, hade bidragit till att försena projektet med ungefär 2 månader.

(36) Av de upplysningar som mottagits efter inledandet av förfarandet framgår det att ovan nämnda förhållanden fick allvarliga konsekvenser för tidsplaneringen av projektet. Stålytans grad av perfektion var en avgörande faktor i detta projekt, och en förutsättning för beläggningen med specialfärgen. Det skall också påpekas att den komplicerade karaktären hos dessa förhållanden inte kunde förutses av varvet, eftersom de berodde på externa faktorer (defekta plåtar och kvalitetskrav från fartygens ägare), och att varvet inte heller hade erfarenhet av den specifika typ av färg som användes.

### VI. SLUTSATSER

(37) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen, i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 1540/98, att en förlängning av den treåriga leveransfristen för de två tankfartyg avsedda för transport av oljeprodukter och kemiska produkter som byggts av Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. kan godkännas på grund av projektets komplicerade tekniska karaktär. Mot bakgrund av denna slutsats påpekar kommissionen att den inte anser det nödvändigt att ytterligare undersöka huruvida de skäl som framförs av Portugal kan anses utgöra exceptionella yttre omständigheter som företaget inte kan förutse i enlighet med nämnda artikel.

(38) Tillåtelse ges att förlänga leveranstidsfristen till de faktiska leveransdatumerna för fartygen (den 29 oktober 2004 respektive den 5 februari 2005).

<sup>(9)</sup> De ursprungliga kontrakten avsåg tankfartyg med en dödvikt på 15 500 ton avsedda för transport av oljeprodukter och kemiska produkter, som ändrades till 14 000 ton i de ändrade kontrakten. På grundval av tillgänglig information varierar dessa tankfartyg vanligen mellan 4 000 ton och mer än 40 000 ton.

<sup>(10)</sup> ISO 8501-3 om behandling av stålytor före beläggning med färg.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Den treåriga leveransfristen, som föreskrivs i artikel 3.2 i rådets förordning (EG) nr 1540/98, för de två tankfartyg avsedda för transport av oljeprodukter och kemiska produkter som byggts av Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. skall förlängas till den 29 oktober 2004 för fartyg C 224 och den 5 februari 2005 för fartyg C 225.

*Artikel 2*

Detta beslut riktar sig till Republiken Portugal.

Utfärdat i Bryssel den 6 september 2005.

*På kommissionens vägnar*

Neelie KROES

*Ledamot av kommissionen*