A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2005. szeptember 6.)

állami támogatásról

Portugália – az Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.által épített két vegyianyag-szállító tartályhajó szállítási határidejének meghosszabbítása

(az értesítés a C(2005) 3268. számú dokumentummal történt)

(Csak a portugál nyelvű változat hiteles)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2006/946/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdése első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdése a) pontjára,

Tekintettel a hajógyártáshoz nyújtott támogatások új szabályainak megállapításáról szóló 1540/98/EK tanácsi rendeletre [1] (a továbbiakban: hajógyártási rendelet) és különösen annak 3. cikkének (2) bekezdésére,

miután felhívta az érdekelt feleket, hogy az említett rendelkezéseknek megfelelően nyújtsák be észrevételeiket [2], és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

I. AZ ELJÁRÁS

(1) 2004. január 21-én kelt, a Bizottságnál kézhezvételkor január 29-én iktatott levelében Portugália kérelmezte a Bizottságtól az Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. által épített két termékszállító/vegyianyag-szállító tartályhajó hároméves szállítási határidejének meghosszabbítását. A Bizottságnak további információt nyújtott be 2004. április 1-én kelt (kézhezvételkor április 2-án iktatott), 2004. június 11-én kelt (kézhezvételkor június 15-én iktatott) és 2004. augusztus 24-én kelt (kézhezvételkor augusztus 31-én iktatott) leveleiben.

(2) 2004. október 20-án kelt levelében a Bizottság értesítette Portugáliát, hogy a támogatás tekintetében az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindítása mellett határozott.

(3) 2004. november 23-án kelt (kézhezvételkor december 1-én iktatott) levelükben a portugál hatóságok benyújtották észrevételeiket a fent említett eljárással kapcsolatosan.

(4) A Bizottság eljárás megindításáról szóló határozata megjelent az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* [3]. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megküldésére.

(5) A Bizottság megkapta az érdekelt felek észrevételeit. A Bizottság továbbította ezeket az észrevételeket Portugáliának, melynek lehetőséget biztosítottak észrevételei megtételére; az utóbbiak levél útján 2005. március 3-án érkeztek meg (kézhezvételkor március 7-én iktatott levél). 2005. április 22-én került sor a Bizottság szervezeti egységei és a portugál hatóságok közötti találkozóra. 2005. május 23-án kelt (kézhezvételkor május 27-én iktatott) levelében Portugália további észrevételeket nyújtott be.

II. A TÁMOGATÁS RÉSZLETES LEÍRÁSA

(6) A bejelentett intézkedés az Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. javára a C 224 és C 225 elnevezésű két termékszállító/vegyianyag-szállító tartályhajó építéséhez nyújtott, szerződéssel összefüggő működési támogatásból áll. A támogatás összege hajónként 2 675 275 eurót tesz ki.

(7) Portugália a hajógyártási rendeletnek megfelelően bejelentette a támogatást [4]. A rendelet 3. cikke engedélyezi működési támogatás nyújtását a 2000. december 31-e előtt megkötött szerződések, és a szerződés aláírásától számított három éven belül szállított hajók esetében. Emiatt nem nyújtható szerződéssel összefüggő működési támogatás a három év után szállított hajókra egészen addig, amíg a Bizottság a hajógyártási rendelet 3. cikke (2) bekezdésének második albekezdése értelmében a határidő meghosszabbítását nem engedélyezi.

(8) Portugália kérelmezte az Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A által épített két termékszállító/vegyianyag-szállító tartályhajó hároméves szállítási határidejének meghosszabbítását. Érvelése szerint a kérelmet indokolja a projekt műszaki összetettsége és a következőkben bemutatott előre nem látható események.

[1] HL L 202., 1998.7.18., 1. o.
[2] HL C 308., 2004.12.14., 6. o.
[3] Lásd 2. lábjegyzetet.
[4] Lásd 1. lábjegyzetet.

(9) Portugália e tekintetben kijelentette, hogy mindkét hajó esetében a hajóépítési szerződések 2000. december 22-én kerültek megkötésre az Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A és az Alpha Navigation Ltd. között (a továbbiakban: eredeti szerződések). 2001. május 14-én az Alpha Navigation vásárlói pozícióját átadta egy finnországi székhelyű vállalatnak, az ABB Credit OY-nak „átruházási megállapodások" keretében, melyet mindhárom érintett fél aláírt: az Alpha Navigation, az ABB Credit OY és az Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. Az új tulajdonos új követelményeket határozott meg, nevezetesen a hajók „Class I-A Super" kategóriára, vagyis jégi navigációra való alkalmassá tételét, ennek érdekében a hajókra „módosított és újraszövegezett" szerződéseket kötött az Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A-val ugyancsak 2001. május 14-én.

(10) A portugál hatóságok szerint az új hajótulajdonos által meghatározott új követelmények hatással voltak a hajók több jellemzőjére és a felhasznált anyagokra, és a hajógyártól új technikák alkalmazását követelték meg, ami késleltette a gyártást. Portugália külön is hangsúlyozta a projekt összetettségével járó főbb nehézségeket, melyek a következők:

— Az eredeti projekt átalakítása a „Class IA Super" kategóriának megfelelően, mely a jégben történő hajózás feltételeihez kapcsolódik.

— Új szabvány (ISO 8501-3) alkalmazása, ami az acélfelület festésre történő előkészítésének fokához kapcsolódik. A szerződések aláírásakor a szabvány még elfogadás alatt állt ([5]). Portugália álláspontja szerint ez szükségessé tette a hajógyári dolgozók képzését.

— „Marineline 784" elnevezésű speciális festék alkalmazása, melynek felhordása több időt vesz igénybe a hagyományos festékhez képest.

— A hajótulajdonos a gyártás folyamán több alkalommal is változtatásokat kért.

— Hibás acéllemezek szállítása, melyek javításra szorultak.

(11) Portugália álláspontja szerint nem voltak előreláthatóak azok a nehézségek, melyek különösen az új szabvány végrehajtásával és a hibás acéllemezek szállításából adódtak.

(12) Az ABB Credit OY társasággal közösen megállapított feltételek szerint a hajógyár a C 225 számú hajó szállítását 2003. október 30-ára, a C 225 számú hajó szállítását 2003. november 15-ére tervezte, vagyis a három éves teljesítési határidőn belül. A fent említett tényezők miatt azonban a hajókat 2004. október 29-én, illetve 2005. február 4-én szállították ([6]).

([5]) Az ISO 8501-3 szabvány csak 2001. december 22-én lépett hatályba.

Az eljárás megindítása mögötti okok

(13) A Bizottság a következő fő okok miatt indította meg az eljárást:

(14) A Bizottság eleinte kétségbe vonta, hogy az ABB Credit OY társasággal 2001. május 21-én aláírt módosított és újraszövegezett megállapodások azonosnak tekinthetők az Alpha Navigation társasággal megkötött eredeti szerződésekkel. Az előbbi megváltoztatta a hajók számos jellemzőjét, a rakománytartályokhoz használt festék típusát, a tulajdonos személyét és a hajók árát. Emiatt megkérdőjelezhető volt, hogy az új szerződések tárgya továbbra is azonos az eredeti szerződésekben foglalttal, valamint az, hogy az ABB Credit OY társasággal aláírt szerződések támogathatók-e.

(15) Továbbá, Portugália azon álláspontja tekintetében, miszerint a határidő meghosszabbítását indokolja a projekt műszaki összetettsége, a Bizottság kétségbe vonta, hogy az Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. által épített termékszállító/vegyianyag-szállító tartályhajók esetében a határidő az említett okokból meghosszabbítható. A műszaki összetettségre vonatkozó érvet korlátozottan és tárgyilagosan ([7]) kezeli, mivel a Portugália által megküldött bizonyíték következtetés levonásához nem volt elégséges.

(16) A Bizottság kétségbe vonta továbbá, hogy a Portugália által hivatkozott tényezők a hajógyártási rendelet 3. cikke (2) bekezdésének értelmében „a hajógyár tekintetében különleges, nem előrelátható és külső körülményeknek" tekinthetők. E tekintetben megjegyezte, hogy azoknak a nehézségeknek a többsége, melyekkel a hajógyár szembetalálta magát, az új tulajdonos által kért változtatásokból származott és amennyiben a hajógyár elfogadta ezeket, kétségbe vonható azok „külső és nem előrelátható" mivolta.

III. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

(17) Az Európai Hajógyárak Egyesülete (CESA) szerint a hajógyártásban néhányszor előfordul építési szerződés tulajdonosok közötti átruházása, az érintett hajógyár pedig csak korlátozottan tud fellépni az átruházással szemben. Európára különösen igaz, hogy a hajógyáraknak gyakran kell alkalmazkodniuk a vásárlók által támasztott követelmények változásaihoz. A CESA szerint ugyanakkor ez nem jelenti azt, hogy a módosított szerződéseket új szerződés-

([6]) Portugália eredetileg a C 224 számú hajó esetében 2004 júliusáig, a C 225 számú hajó esetében 2004 novemberéig kérte a határidő meghosszabbítását. A későbbiekben ezt a kérelmet a tényleges szállítási dátum tekintetében 2004 októberére és 2005 februárjára módosította.

([7]) Lásd N 731/01 sz. eset, melyben a Bizottság megállapította, hogy a folyékonygáz-szállító tartályhajó különösen összetett hajó (HL C 238., 2002.10.3., 1. o.).

eknek kellene tekinteni, mivel a termék típusa – termékszállító/vegyianyag-szállító tartályhajó – és a teljes befogadóképesség vagy a hajók súlya nem változik.

(18) Az egyik fél kérte a Bizottságtól a hajók helyes besorolásának ellenőrzését (termékszállító/vegyianyag-szállító tartályhajó), ellentétben az eljárás megindításáról szóló határozatban említett kizárólag vegyianyag-szállító tartályhajó megjelöléssel).

IV. PORTUGÁLIA ÉSZREVÉTELEI

(19) Portugália megjegyezte, hogy a hajógyár a hajók hajógyártási rendeletben megszabott hároméves határidőn belüli szállítását tervezte. A szerződések ABB részére történő átruházásakor a hajógyár elméletileg nem tudott új rendeléseket felvenni, ami csökkentette a rugalmasságot a hajótulajdonos új követelményeivel szemben. Portugália úgy véli továbbá, hogy a hajógyár által észlelt műszaki nehézségek nem voltak előreláthatóak a szerződések aláírásakor. A felhasznált speciális festékanyag tekintetében a hajótulajdonos a projekt előrehaladott szakaszában kérte, hogy ezt a festékanyagot használják több tartály esetében is, ami tovább késleltette a gyártást.

(20) Érvei alátámasztására Portugália megküldte a hajótulajdonos és a szóban forgó hajók besorolását végző társaság, a Det Norske Veritas nyilatkozatát, mely szerint a szóban forgó új hajók „szegmensükben műszakilag magas fokon összetettnek" tekintendők. A besorolást végző társaság külön is megjegyezte, hogy az új tartályok megfelelnek a jéggel szembeni ellenállóképességre vonatkozó legszigorúbb követelményeknek, hogy azokat a legkorszerűbb tengerbiztonsági elektronikával szerelték fel, és hogy megfelelnek a szerződésben meghatározott, az acél előkészítésére és kikészítésére, valamint a bevonásra vonatkozó szigorú követelményeknek.

(21) A portugál hatóságok megjegyezték továbbá, hogy tudomásuk szerint az EU-ban működő hajógyárak nem szálltak versenybe az említett szerződésekért, és az EU-hajógyárak vonatkozásában nem mutatkoztak a támogatás korlátozó vagy torzító hatásai.

V. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti támogatás fennállása

(22) A 87. cikk (1) bekezdése szerint a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

(23) A szóban forgó működési támogatás a hajógyár hajógyártással járó költségei egy részének állami forrásokból történő finanszírozását jelenti, amivel a hajógyárat támogatják. A hajógyártás továbbá olyan gazdasági tevékenység, amely kiterjed a tagállamok közötti kereskedelemre. A szóban forgó támogatás emiatt az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozik.

A támogatás EK-Szerződéssel való összeegyeztethetősége

(24) A hajógyártási rendelet ([8]) szerint a „hajógyártás" önjáró tengerjáró kereskedelmi hajók gyártását jelenti. Az Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. ilyen hajókat gyárt és az ennek a hajógyárnak nyújtott támogatás a rendelet hatálya alá tartozik.

(25) A hajógyártási rendelet 3. cikkének (1) bekezdése szerint 2000. december 31-ig engedélyezett a szerződéssel összefüggő, maximum 9 %-os működési támogatás nyújtása (a 10 millió eurót meghaladó szerződési érték esetében). A rendelet 3. cikkének (2) bekezdése szerint a támogatás szerződésre alkalmazandó felső értéke a végleges szerződés aláírásakor érvényes felső érték. Ugyanakkor ez nem érvényes a szerződések aláírását követő hároméves időszakon kívül szállított hajókra. Ilyen esetekben a szerződésre alkalmazandó felső határ a hajó szállításának dátumától számított három évvel korábban érvényes felső érték. Ennek következtében a működési támogatásra jogosult hajó végleges szállítási határideje 2003. december 31.

(26) A rendelet 3. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy a Bizottság „e hároméves szállítási határidő meghosszabbítását engedélyezheti, ha az érintett egyedi hajógyártási projekt műszaki összetettsége, illetve a rendkívüli, előre nem látható és a társaságtól független körülmények következtében a hajógyár munkaprogramjában bekövetkező váratlan, súlyos és igazolható zavarból származó késedelem ezt igazolja".

(27) Megjegyzendő, hogy Portugália kérelmét a projekt műszaki összetettségére és az ehhez kapcsolódó előre nem látható körülményekre alapozta, ami a kivétel mindkét feltétele.

(28) A projekt műszaki összetettsége tekintetében a Bizottság szervezeti egységei kikérték egy külső szakértő véleményét. A szakértő által, valamint Portugália és az érdekelt felek által megküldött észrevételek alapján a Bizottság az alábbi következtetésekre jutott.

([8]) Lásd 1. lábjegyzetet. A hajógyártási rendelet 2003. december 31-én veszítette hatályát. Ennek ellenére alkalmazni kell a szállítási határidő meghosszabbítására irányuló kérelmek értékelésekor, mivel a kérdés az e rendelet szerint nyújtott támogatásokhoz kapcsolódik és a 2004. január 1-től hatályos Hajógyártási Támogatási Keret nem tartalmaz iránymutatásokat az ilyen kérelmekre vonatkozóan.

A szerződések támogatásra való jogosultsága

(29) Megjegyzendő, hogy a tulajdonjog Alpha Navigation társaságról az ABB Credit OY társaságra történő átruházásán túl a szerződésekben foglalt terméktípus – termékszállító/vegyianyag-szállító tartályhajó – változatlan. A hajók súlya nem különbözik jelentősen az ezen terméktípus különböző változataitól ([9]). Továbbá, a Portugália által megküldött információ szerint az ABB Credit OY átvette az Alpha Navigation eredeti szerződésben foglalt valamennyi jogát és kötelezettségét, és utóbbinak visszafizette az Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. részére tett kifizetéseket. Ennek megfelelően levonható a következtetés, miszerint a tulajdonjog átadása önmagában véve nem érintette a szerződések természetét és emiatt azok támogatásra való jogosultságát.

A projekt műszaki összetettsége

(30) Az eljárás megindítását követően megküldött észrevételek megerősítik, hogy a projekt összetettségének vannak olyan elemei, melyek igazolhatják a szállítási határidő Portugália által kérelmezett meghosszabbítását.

(31) A hajók „Class I-A Super" kategóriára való átalakítása négyszer szigorúbb követelményeket támaszt, tekintettel a jég vastagságára, melyben hajózni kell. Ennek keretében a hajókat alkalmassá teszik 1 méter vastagságú jégben történő hajózásra, a szerkezet tekintetében pedig specifikus követelményeket kell teljesíteni. Az ilyen követelmények jelentős hatással vannak a projekt tervezésére (hajótest, hajtómű, hálózatok), melyet ennek megfelelően át kell dolgozni.

(32) Az acélfelület előkészítésére és a festék felhordására különösen szigorú követelmények vonatkoznak a termékszállító/vegyianyag-szállító tartályhajók esetében az általuk szállított terméktípusokhoz kapcsolódó kockázatok tekintetében. A „Class I-A Super" kategóriájú hajók esetében úgy tűnik, hogy különleges minőségű acélra van szükség a szerkezeti épség alacsony hőmérséklet melletti biztosítása érdekében.

(33) Ebben az esetben a hajógyár már a kezdetektől fogva olyan nehézségekkel szembesült, melyek a szállított acél minőségéhez kapcsolódtak: az acéllemezek hibásak voltak és azokat ki kellett javítani. Emellett úgy tűnik, hogy az acél előkészítésével járó nehézségeket súlyosbították a hajótulajdonos által támasztott követelmények. A portugál hatóságok rámutattak arra, hogy az acél felületét az új szabványban ([10]) meghatározottak szerint készítették elő, melyek szerint az acél felületét „valamennyi látható meghibásodástól mentessé kel tenni", és a hajógyár csak nehezen tudott eleget tenni a szabvány hajótulajdonos általi értelmezésének. Ez a gyártásban elakadásokhoz vezetett, a munkálatok elvégzése nagyfokú tökéletességet és pontosságot követelt meg.

(34) A felhasznált Marineline 784 elnevezésű festék különleges festék, melyet magas fokú rozsdaellenállás jellemez. A festék felhordásához a sarkakat le kell gömbölyíteni és a felületeket alaposan meg kell tisztítani. A festéket nagyon magas hőfokon hordják fel (80–122 ° C), ami miatt azok a szomszédos felületek, melyek nem tudnak ellenállni az ilyen magas hőmérsékleteknek, festetlenek maradnak. Ez maga után vonja a meghibásodás és a leválás magas kockázatát, valamint az ezzel járó javítási munkákat, mindezzel jelentősen befolyásolva a munkálatok ütemezését.

(35) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában elfogadta, hogy a leszállított hibás acéllemezeket a hajógyárnak kellett kijavítani, ami a projekt kb. két hónapos további késedelmét eredményezte.

(36) Az eljárás megindítását követően beérkezett észrevételek alapján úgy tűnik, hogy a fent említett tényezők jelentősen befolyásolták a projekt ütemezését. Az acélfelület kifogástalansága ebben a projektben döntő jelentőségű, mivel ettől függ a különleges festék felhordása. Ugyancsak megjegyzendő, hogy az összetettség ilyen elemei a hajógyár számára nem voltak előreláthatóak, mivel azok harmadik felektől függő elemek voltak (hibás acéllemezek, a hajótulajdonos által támasztott minőségi követelmények), emellett a hajógyárnak nem voltak tapasztalatai a felhasznált különleges festékkel.

VI. KÖVETKEZTETÉS

(37) Az előbbiek alapján a Bizottság úgy véli, hogy összhangban a rendelet 3. cikke (2) bekezdésének második albekezdésével engedélyezhető a három éves szállítási határidő meghosszabbítása az Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A által épített két termékszállító/vegyianyag-szállító tartályhajó tekintetében a projekt műszaki összetettsége miatt. A Bizottság e következtetés alapján megállapítja továbbá, hogy nem tartja szükségesnek annak megvizsgálását, hogy a Portugália által hivatkozott indokok rendkívüliek, előre nem láthatók és a társaságtól függetlenek voltak-e a fenti cikk értelmében.

(38) A szállítási határidő meghosszabbítását a hajók tényleges szállítási időpontjáig engedélyezik (2004. október 29. és 2005. február 5.),

([9]) Az eredeti szerződések 15 000 tonnányi bruttó hordképességű (tdw) termékszállító/vegyianyag-szállító tartályhajóra vonatkoztak. A módosított szerződésekben ezt 14 000 tonna bruttó hordképességre módosították. A rendelkezésre álló információ alapján a termékszállító/vegyianyag-szállító hajók jellemzően 4 000 tdw alattiak, vagy 40 000 tdw felettiek.

([10]) ISO 8501-3, mely meghatározza az acélfelület előkészítési fokát a festés előtt.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1.cikk

Az 1540/98/EK tanácsi rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében foglalt három éves szállítási határidőt az Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A által épített két termékszállító/vegyianyag-szállító tartályhajó tekintetében meghosszabbítják, a C 224 számú hajó esetében 2004. október 29-ig, a C 225 számú hajó esetében 2005. február 5-ig.

2. cikk

E határozat címzettje Portugália.

Kelt Brüsszelben, 2005. szeptember 6-án.

A Bizottság részéről
Neelie KROES
a Bizottság tagja