

ÁLLAMI TÁMOGATÁS – PORTUGÁLIA

Állami támogatás C 33/2004 (ex N 63/2004) – Az Estaleiros Navais de Viana do Castelo által épített két vegyianyag-szállító tartályhajó hároméves leszállítási határidejének meghosszabbítására vonatkozóan

Felhívás észrevételek benyújtására az EK-Szerződés 88. cikke (2) bekezdésének megfelelően

(2004/C 308/04)

(EGT vonatkozású szöveg)

A Bizottság a hivatalos nyelven elkészített 2004. október 20-i keltezésű levélben – amely az összefoglalást követő oldalakon található – értesítette Portugáliát arról a határozatról, hogy megindítja az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárást az azon hajók hároméves leszállítási határidejétől való eltérés iránti kérelemről szóló értesítés ügyében, amelyekre 2000. december 31. előtt kötöttek szerződést.

Az érdekelt felek az intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket, amelyekre a Bizottság az összefoglalás és az alábbi levél közzétételének napját követő egy hónapon belül kiterjeszti az eljárást, a következő címre küldhetik:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Greffe
B-1049 Brussels
Fax: (32-2) 296 12 42

Az észrevételeket közlik Portugáliával. Az észrevételt tevő érdekelt felek személyazonosságának bizalmas kezelése iránti kérelmeket írásban, a kérelem megindokolása mellett lehet benyújtani.

AZ ÖSSZEFOGLALÁS SZÖVEGE

Az 1540/98/EK tanácsi rendelet⁽¹⁾ (a továbbiakban: a hajógyártási rendelet) 2000. december 31-től kezdődően eltörölte a hajógyártás működési támogatását és meghatározta az ilyen támogatás fokozatos megszüntetésének feltételeit. A rendelet szerint működési támogatás kizárólag a legkésőbb 2000. december 31-ig megrendelt és a szerződés megkötésétől számított három éven belül leszállított hajókra adható. A működési támogatásra jogosult hajó utolsó érvényes leszállítási dátuma ezért 2003. december 31.

A rendelet 3. cikkének (2) bekezdése azonban lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy engedélyezze e határidő meghosszabbítását, ha a projekt technikai összetettsége vagy előre nem látható és a hajógyáron kívül eső rendkívüli körülmények következtében a gyár munkatervében beálló lényeges és igazolható váratlan zavarok azt indokoltá teszik.

Portugália 2004. január 21-én arról értesítette a Bizottságot, hogy két, az Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A (ENVC) által épített vegyianyag-szállító tartályhajó esetében kéri a hároméves leszállítási határidő meghosszabbítását. A kérelem a leszállítási határidőnek a C 224 hajó esetében 2004 júliusáig, a C 225 hajó esetében 2004 novemberéig történő meghosszabbítására irányul a projekt előre nem látható eseményekhez kapcsolódó összetettségre hivatkozva. A bejelentett támogatás összege hajónként 2 675 275 euró.

A Bizottság megállapítja, hogy az ENVC egy tengerjáró hajókat építő hajógyár, ezért támogatását a hajógyártási rendelettel összhangban kell értékelni. Ennek megfelelően meg kell hatá-

rozni, hogy a hároméves leszállítási határidő meghosszabbításának feltételei összhangban vannak-e a rendelet 3. cikkével és így a közös piaccal, ahogy azt Portugália állítja.

Portugália indoklása szerint az Alpha Navigation Ltd-vel 2000. december 22-én aláírt eredeti szerződéseket 2001. május 14-én új hajótulajdonos, az ABB Credit OY részére adták át a szerződés feltételeinek és a hajók műszaki paramétereinek ebből adódó megváltoztatása mellett. E változtatások magukban foglalják a hajók tömegét, a hajók súlyos fagy esetén történő megfelelő irányítását lehetővé tevő bizonyos jellemzőket (pl. az acél megmunkálásával és egy speciális festék, a „Marineline 784” használatával kapcsolatos új szabvány, az ISO 8501-3 alkalmazása a teherhajók esetében), és az ennek megfelelő árakat. Figyelembe véve ezeket a változtatásokat, a Bizottságnak kétségei vannak azt illetően, hogy az ABB Credit OY által 2001 májusában aláírt szerződéseknek továbbra is ugyanaz lenne a célja, mint az eredeti szerződéseknek, valamint hogy ezek a szerződések jogosultak-e a támogatásra.

A Portugália által a projekt technikai összetettségére való hivatkozást illetően meg kell jegyezni, hogy a Bizottság ezt az indoklást korlátozóan és tárgyilagosan igyekezett értelmezni⁽²⁾. Ebben az értelemben nincs bizonyíték arra vonatkozóan, hogy a hajók leszállítása tekintetében a hajógyártási rendeletben megállapított hároméves határidő az ENVC által épített vegyianyag-szállító tartályhajók esetében túl rövid volt. Ez kétségesé teszi, hogy a kérdéses hajókat a technikai összetettség miatt a hároméves leszállítási határidő meghosszabbításával előnyben kell részesíteni.

⁽²⁾ Lásd az N 731/01 ügyet, ahol a Bizottság megállapította, hogy a cseppfolyósított gázt szállító hajó különösen összetett hajónak minősül (HL C 238., 2002.10.3., 1. o.).

⁽¹⁾ HL L 202., 1998.6.8., 1. o.

Továbbá úgy tűnik, hogy a késést elsősorban a szerződésnek az ABB Credit OY részére történő átadása okozta, amely a hajók műszaki paramétereinek megváltoztatását kérte, ami viszont késleltette a gyártást. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy az ENVC elfogadta a módosított szerződéseket. Ezért kétséges, hogy a szerződéseknek az új hajótulajdonos részére történő átadása vagy akár az abból eredő technikai nehézségek a hajógyártási rendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében előre nem látható, a vállalaton kívül eső rendkívüli körülményeknek tekinthetők.

Hasonlóképp, a Bizottság vitatja, hogy a gyártás során a hajótulajdonos által kért további változtatások rendkívüli és előre nem látható körülményeknek tekinthetők, mint azt Portugália állítja, amennyiben azok az egy hajógyártási projekt során fennálló szokásos kockázatok körébe tartoznak.

A LEVÉL SZÖVEGE

„Cumpre à Comissão informar Portugal que, após exame da informação prestada pelas autoridades portuguesas sobre o auxílio acima referido, decidiu dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE relativamente ao pedido de extensão do prazo de entrega de três anos de dois navios de transporte de produtos químicos construídos pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

1. PROCEDIMENTO

- (1) Por carta de 21 Janeiro 2004 (registada em 29 de Janeiro de 2004) Portugal notificou à Comissão o seu pedido de alargar o prazo de entrega de três anos de dois navios químicos construídos pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. A Comissão solicitou informações adicionais por cartas de 20 de Fevereiro, 3 de Maio e 27 de Julho de 2004. As autoridades portuguesas responderam por cartas datadas respectivamente de 1 de Abril de 2004 (registada em 2 de Abril de 2004), 11 de Junho de 2004 (registada em 15 de Junho de 2004) e 24 de Agosto de 2004 (registada em 31 de Agosto de 2004). O final do prazo para a decisão da Comissão é 1 de Novembro de 2004.

2. DESCRIÇÃO DO AUXÍLIO

- (2) Portugal notificou esta medida ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1540/98 do Conselho, de 29 de Junho de 1998, que estabelece novas regras de auxílio à construção naval⁽³⁾ (a seguir designado »Regulamento da construção naval«). O artigo 3.º deste Regulamento permite a concessão de auxílios ao funcionamento até 9 % para navios contratados até 31 de Dezembro de 2000 e entregues num limite máximo de três anos a contar da assinatura do contrato. Por conseguinte, nenhum auxílio ao funcionamento associado ao contrato pode ser concedido para navios entregues após o limite de três anos, a menos que a Comissão autorize uma extensão deste prazo, nos termos do 2.º parágrafo do n.º 2 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1540/98.

- (3) O pedido refere-se a dois navios químicos idênticos designados C 224 e C 225 construídos pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. Portugal argumenta que a extensão do prazo de três anos se justifica em virtude da complexidade técnica do projecto associada a problemas imprevisíveis. De acordo com Portugal, deveria pois ser autorizado um auxílio ao funcionamento de 2 675 275 euros para cada navio.

- (4) Os contratos de construção para os dois navios foram assinados em 22 de Dezembro de 2000 pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. e pela Alpha Navigation Ltd (a seguir designados »contratos originais«). Em 14 de Maio de 2001, estes contratos foram transferidos da Alpha Navigation para um novo comprador, ABB Credit OY, através de um acordo tripartido entre Alpha Navigation Ltd, ABB Credit OY e os Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. (»acordo de cessão«). Na mesma data, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. e ABB Credit OY assinaram um »Contrato alterado e rectificado de construção naval« para cada um dos navios, que alterava o teor dos contratos originais.

- (5) Portugal explicou que, com base nas especificações técnicas acordadas com o novo proprietário dos navios, ABB Credit OY, os navios químicos em questão tinham de ser adaptados a fim de poderem navegar em condições climáticas muito severas. Isto repercutiu-se em diversas características e materiais dos navios o que, por sua vez, atrasou a produção. Portugal destacou, nomeadamente, as seguintes dificuldades relacionadas com a complexidade do projecto:

- Adaptação do projecto no sentido da sua conformidade à »Classe IA super« relativa às condições de navegação no gelo.
- Aplicação de uma nova norma »ISO 8501-3«, referente à preparação dos suportes de aço antes da aplicação de pinturas e produtos afins. Esta norma, que apenas entrou em vigor em 22 de Dezembro de 2001 e era, por conseguinte, desconhecida pelo estaleiro, exigiu um processo de formação durante a produção.
- Aplicação de uma tinta especial (»Marineline 784«) que tem um ciclo de aplicação mais longo do que a tinta tradicional.

- (6) De acordo com Portugal, o atraso verificado devido aos mencionados factores foi agravado por modificações adicionais solicitadas em diversas ocasiões pelo proprietário de navio durante a produção. Além disso, as chapas de aço foram fornecidas com importantes defeitos, o que implicou um atraso adicional para corrigir esta situação.

- (7) As datas de entrega acordadas nos contratos originais eram 30 de Dezembro de 2002 para o navio C 224 e 30 de Setembro de 2003 para o navio C 225. Os contratos de construção naval alterados e rectificados alargaram a data de entrega para 30 de Outubro de 2003 e 15 de Novembro de 2003, respectivamente. Contudo, de acordo com Portugal, devido aos mencionados factores o estaleiro não pôde terminar os navios a tempo. Portugal solicita por conseguinte que os prazos para entrega dos navios sejam alargados para Julho de 2004 para o navio C 224 e Novembro de 2004 para o navio C 225.

⁽³⁾ JO L 202 de 18.7.1998, p. 1.

3. APRECIACÃO

- (8) Ao notificar o pedido de extensão do limite de entrega de três anos relativo a dois navios químicos construídos nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. Portugal cumpriu a sua obrigação nos termos do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE.

Existência de auxílio na aceção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE

- (9) Nos termos do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado, 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.
- (10) O auxílio ao funcionamento em questão diz respeito a um financiamento proveniente de recursos nacionais de parte dos custos que o estaleiro teria normalmente que suportar ao construir um navio, beneficiando desta forma o estaleiro. Além disso, a construção naval constitui uma actividade económica com trocas comerciais entre os Estados-Membros. Consequentemente, este auxílio é abrangido pelo n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE.

Compatibilidade dos auxílios com o Tratado CE

- (11) Na aceção do n.º 3 do artigo 87.º as categorias de auxílios determinadas por uma decisão do Conselho, deliberando por maioria qualificada, sob proposta da Comissão, podem ser consideradas compatíveis com o mercado comum. A Comissão nota que o Conselho adoptou, nesta base, em 29 de Junho de 1998 o Regulamento da construção naval⁽⁴⁾.
- (12) De acordo com o Regulamento de construção naval, entende-se por «construção naval» a construção de embarcações comerciais autopropulsionadas de alto mar. Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. constroem estas embarcações e estão, consequentemente, abrangidos por este Regulamento.
- (13) O n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento da construção naval determina um limite máximo de 9 % (para contratos de valor superior a 10 milhões de euros) para os auxílios ao funcionamento associados ao contrato de construção naval, até 31 de Dezembro de 2000. Em conformidade com o n.º 2 do artigo 3.º do mesmo Regulamento, o limite do auxílio aplicável ao contrato é o que estiver em vigor na data da assinatura do contrato final. Contudo,

⁽⁴⁾ O Regulamento da construção naval cessou a sua vigência em 31 de Dezembro de 2003. Contudo, deve ainda ser utilizado para avaliar pedidos de extensão do prazo de entrega, uma vez que a questão entra no âmbito dos auxílios concedidos ao abrigo deste regulamento e que o Enquadramento dos auxílios à construção naval, em vigor desde 1 de Janeiro de 2004, não apresenta qualquer orientação para tais pedidos.

isto não se aplica a navios entregues mais de três anos após a assinatura do contrato. Nesses casos, o limite máximo aplicável a esse contrato será o que estiver em vigor três anos antes da data de entrega do navio. Consequentemente, a data de entrega final para um navio ainda elegível para o auxílio ao funcionamento é 31 de Dezembro de 2003.

- (14) Contudo o n.º 2 do artigo 3.º do Regulamento estabelece que «a Comissão pode, todavia, conceder uma prorrogação do prazo de entrega de três anos quando tal for considerado justificado pela complexidade técnica do projecto de construção naval em questão ou por atrasos resultantes de perturbações inesperadas, substanciais e justificadas que afectem o programa de trabalho do estaleiro devido a circunstâncias excepcionais, imprevisíveis e externas à empresa». Refira-se que Portugal baseou o seu pedido na complexidade técnica do projecto, bem como em circunstâncias imprevisíveis, englobando assim os dois tipos de excepções.

Dúvidas relativas à elegibilidade dos contratos para auxílios

- (15) Antes de mais está em causa se os contratos assinados com ABB Credit OY, para os quais se solicita a extensão do prazo de entrega, podem ser considerados os mesmos que os contratos originais assinados com a Alpha Navigation Ltd. Os «contratos alterados e rectificadados» assinados com a ABB Credit OY apenas cinco meses após a assinatura dos contratos com a Alpha Navigation Ltd, modificam diversas características, incluindo o peso dos navios, determinadas características para os adaptar à navegação em condições de gelo severas, o tipo de pintura utilizado nos tanques de carga e os respectivos preços. Além disso, as partes contratantes são diferentes daquelas que assinaram os contratos originais, concluídos em 22 de Dezembro de 2000 entre os Estaleiros Navais de Viana do Castelo e Alpha Navigation Ltd. Nesta base coloca-se a questão de saber se o objecto dos contratos assinados com a ABB em Maio de 2001 (contratos alterados e rectificadados) ainda é o mesmo dos contratos originais e se estes contratos são elegíveis para auxílios.

Dúvidas no que se refere à complexidade técnica dos projectos

- (16) No que se refere ao argumento avançado por Portugal relativamente à complexidade técnica do projecto, é de notar que a Comissão interpretou este argumento de uma forma restritiva e objectiva⁽⁵⁾.
- (17) Comissão não recebeu provas de que o prazo de três anos estabelecido pelo Regulamento da construção naval para a entrega dos navios fosse demasiado reduzido para navios químicos do tipo construído pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Isto suscita dúvidas de que tais navios devam beneficiar de uma extensão do prazo de entrega de três anos por razões de complexidade técnica.

⁽⁵⁾ Ver auxílio N 731/01 em que a Comissão considerou que um navio-tanque para transporte de gás líquido é um navio particularmente complexo, JO C 238 3.10.2002, p. 1.

Dúvidas no que se refere a circunstâncias imprevisíveis

- (18) O Regulamento de construção naval exige que as circunstâncias que justificam a extensão do prazo de entrega sejam (a) excepcionais, (b) imprevisíveis e (c) externas à empresa. Além disso, (d) deve ser comprovada a conexão entre estas circunstâncias e o atraso bem como (e) a natureza substancial e justificada das perturbações inesperadas. Isto exclui acontecimentos habituais que o projecto de construção naval deve normalmente tomar em consideração ou que as partes teriam podido razoavelmente antecipar ⁽⁶⁾.
- (19) Com base no que precede a Comissão poderá aceitar que o fornecimento de chapas de aço defeituosas constitui uma circunstância imprevisível na aceção do Regulamento da construção naval. No entanto, o atraso de 2 meses que, segundo as autoridades portuguesas, resultou deste factor não justifica por si só o alargamento do prazo por 7 e 11 meses para os navios C 224 e C 225, respectivamente, requerido por Portugal.
- (20) Além disso, as razões para o atraso parecem neste caso resultar principalmente da transferência do contrato para o novo proprietário do navio (ABB Credit OY), que impôs novas especificações, provocando atrasos na produção. É, contudo, de referir que estas especificações foram aceites pelo estaleiro nos termos dos contratos de construção naval alterados e rectificadas. Neste sentido, a Comissão tem dúvidas de que a transferência dos contratos para o novo proprietário do navio ou as dificuldades daí resultantes, possam ser consideradas circunstâncias excepcionais, imprevisíveis e externas à empresa na aceção do n.º 2 do artigo 3.º do Regulamento da construção naval.

- (21) Da mesma forma, a Comissão tem dúvidas de que as modificações adicionais solicitadas pelo armador durante a produção dos navios não entrem no âmbito dos riscos comerciais normalmente envolvidos neste tipo de transacção e sejam assim consideradas como circunstâncias excepcionais e imprevisíveis.

4. DECISÃO

- (22) À luz das precedentes considerações, a Comissão decidiu dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado da CE, no que respeita ao pedido de extensão do prazo de entrega de três anos, tal como previsto no Regulamento da construção naval, para dois navios químicos. A razão disso é que a Comissão tem dúvidas de que a extensão seja compatível com o artigo 3.º do Regulamento da construção naval e por isso com o mercado comum.
- (23) A Comissão solicita que Portugal apresente as suas observações e todas as informações que permitam avaliar o auxílio, no prazo de um mês a contar da data de recepção da presente carta. Solicita também que as autoridades portuguesas enviem de imediato ao beneficiário potencial do auxílio uma cópia da mesma.
- (24) A Comissão recorda às autoridades portuguesas o efeito suspensivo do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE e remete para o artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, segundo o qual qualquer auxílio concedido ilegalmente pode ser objecto de recuperação junto do beneficiário.”

⁽⁶⁾ Ver auxílio N 607/2003, JO C 95 20.4.2004, p. 32.