

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2006. december 6.)

a Németország által a Volkswerft Stralsund javára nyújtani tervezett C 6/2006 (ex N 417/2005) sz. állami támogatásról

(az értesítés a C(2006) 5790. számú dokumentummal történt)

(Csak a német nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2007/402/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

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

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

miután az érintett feleket az említett cikkeknek ⁽¹⁾ megfelelően felkérte észrevételeik megtételére, és tekintettel ezen észrevételekre,

mivel:

I. ELJÁRÁS

- (1) Németország 2005. augusztus 22-én kelt, 2005. augusztus 26-án iktatott levelében a Bizottságnak bejelentette, hogy a Volkswerft Stralsund javára regionális beruházási támogatást kíván nyújtani. A Bizottság 2005. szeptember 13-i levelében információkat kért, amelyeket Németország 2005. október 14-én kelt, 2005. október 17-én iktatott levelében adott meg. A Bizottság 2005. november 18-i levelében kiegészítő információkat kért, amelyeket Németország 2005. december 19-én kelt, 2005. december 20-án iktatott levelében adott meg.
- (2) 2006. február 22-én a Bizottság e vélt állami támogatással kapcsolatban megindította a hivatalos vizsgálati eljárást. A Bizottság hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatát ⁽²⁾ az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* tette közzé. A Bizottság felkért minden

érintett felet, hogy e támogatással kapcsolatban tegyék meg észrevételeiket. 2006. május 10-én kelt, 2006. május 11-én iktatott levelében a kedvezményezett, a Volkswerft Stralsund, előterjesztette válaszáat. A Verband für Schiffbau und Meerestechnik (német hajóépítési és tengerészeti technikai szövetség) véleményét a 2006. május 11-én kelt és ugyanaznap iktatott levelében nyújtotta be, épp úgy, mint a Danske Maritime (dán tengerhajózási és gazdálkodási szövetség).

- (3) Ezeket a véleményeket a német hatóságok részére a 2006. május 12-én és 2006. május 19-én kelt levelekben küldték meg. Németország e véleményekre 2006. június 2-án kelt és ugyanaznap iktatott levelében válaszolt.

- (4) Németországnak a hivatalos vizsgálati eljárás megindítására 2006. április 7-én kelt és ugyanaznap iktatott levelében válaszolt. A Bizottság 2006. július 26-án kelt levelében kiegészítő információkat kért, amelyeket Németország 2006. augusztus 22-én kelt, 2006. augusztus 23-án iktatott levelében adott meg.

II. LEÍRÁS

- (5) A támogatás kedvezményezettje a Volkswerft Stralsund GmbH (a továbbiakban: „VWS”), amelynek székhelye Mecklenburg-Vorpommern tartományban (Németország) található, ami a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja értelmében támogatott térség. A VWS a dán A.P. Møller csoporthoz tartozik és az Odense Steel Shipyard Ltd. vezetése alatt álló hajógyári csoport részét képezi. A VWS egy nagyvállalkozás, mely a mikrovállalkozások, valamint a kis- és középvállalkozások meghatározásáról szóló, 2003. május 6-i 2003/361/EK bizottsági ajánlás ⁽³⁾ szerint nem minősül kis- vagy középvállalkozásnak.

⁽¹⁾ HL C 90., 2006.4.13., 36. o.

⁽²⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet.

⁽³⁾ HL L 124., 2003.5.20., 36. o.

- (6) A hajógyár tengerjáró hajók tervezésével és gyártásával, valamint hajójavitással és hajóátépítéssel foglalkozik. A VWS főként közepes nagyságú konténerszállító hajókat készít, de személyszállító hajókat, komphajókat és olyan speciális hajókat is, mint a kotróhajók, kábelfektető hajók, horgonyhúzó mechanizmusok, valamint a tenger-szennyezés elleni küzdelemre szolgáló hajók. A hajógyártat maximum 260 m hosszúságú hajók befogadására alakították ki.
- (7) Az egyes alkotórészek blokkméretig történő előgyártása speciális gyártósorokon történik. A végső összeszerelés az előzetes korrózióvédő kezelés és festés után a hajóépítő csarnokban történik, amely maximum 300 m hosszúságú hajtóttestek építését teszi lehetővé. A hajók vízre bocsátása egy 230 m hosszú hajólift segítségével történik. Ez a hajólift a VWS hajóépítési programját maximum 260 m hosszúságú hajókra korlátozza.
- (8) A VWS gyártását korszerűsíteni és ésszerűsíteni kívánja, valamint szeretne a nemzetközi kereslet változásaihoz igazodni azért, hogy a világpiacon versenyképes maradjon. A VWS abból indul ki, hogy a kereskedelmi hajókra vonatkozó kedvező piaci feltételek még több éven át megmaradnak, valamint abból, hogy a kereslet egyre inkább a Panamax hajók javára fog eltolódni, amelyeket a VWS jelenleg nem tud versenyképes költségekkel gyártani. A Panamax hajók a legnagyobb hajók, amelyek még a Panama-csatornán átférnek, azaz legfeljebb 300 m hosszúak és legfeljebb 32,2 m szélesek.
- (9) A hajógyár termelékenységének növelése és a Panamax méretű nagyobb hajók gazdaságos gyártásának lehetővé tétele érdekében a VWS jelenleg beruházási projektet hajt végre. A beruházási projekt lehetővé fogja tenni a VWS számára, hogy a Panamax hajók piaci szegmensben versenyképessé válhasson, és ezzel a hajógyár értékesítési potenciálja növekedni fog. A VWS abból indul ki, hogy ez a meglévő gyártólétesítmények egyenletesebb kihasználtságához és ezzel a hajónkénti gyártási költségek csökkenéséhez fog vezetni, ami által a hajógyár termelékenysége növekedni fog.
- (10) A beruházások egyrészt az acélfeldolgozást (panel- és blokképítés, konzerválás) érintik, hogy nagyobb acélszerkezeteket (blokkokat) lehessen gyártani és megmunkálni, másrészt a hajólift 40 m-való meghosszabbítását, hogy azzal nagyobb hajókat lehessen emelni.
- (11) A panel- és blokképítési területen egy meglévő csarnokban nagyobb hajótípusok paneljeihez és részblokkjaihoz alkalmas új gyártósort kell kialakítani. A sólyatéren ezenkívül a nagyobb blokkok gyártásához négy további építési területet kell kialakítani. A konzerválás területén a beruházások a konzerváló berendezések meglévő négy kamrája közül kettő megnagyobbítását érintik, hogy azokban nagyobb blokkok is elférjenek. A nagyobb acélszerkezetek gyártásának és kezelésének lehetőségére a nagyobb hajók gyártásához gazdaságossági és műszaki szempontból van szükség, mivel a nagyobb hajók kisebb blokkokból történő végső összeszerelése nem lenne hatékony. A hajólift kapacitását a hajógyártó csarnok befogadóképességének megfelelő meghosszabbítás révén kell növelni.
- (12) A beruházási projekt befejeződése után a VWS termelékenysége a Németország által előterjesztett információk szerint a 2005. évi 1 000 munkaóránkénti kb. [...] (*) t acélról, 1 000 munkaóránkénti [...] t-ra fog növekedni. A hajógyár kompenzált bruttó úrtartalomban (*compensated gross tonnage*) kifejezett kapacitása ezáltal a beruházási projekt által nem nő, csupán a gyártás súlypontjának a közepes konténerszállító hajókról a nagyobb konténerszállító hajókra való áthelyeződésére kerül sor. A hajógyár acélmegmunkáló kapacitása a 2005. évi 56 000 t-ról a beruházási projekt után évente 64 000 t-ra fog növekedni.
- (13) A projekt 2005 elején kezdődött és 2006. február 28-án fejeződött be. 207 új közvetlen munkahely jön létre.
- (14) A beruházási terv a hajógyár vertikális integrációjának csökkenéséhez vezet. A külső cégeknek kiadott munkák részaránya a gyártási órák 2005. évi 17 %-os mértékéről a 2007. év végéig 28 %-ra kell, hogy emelkedjen. Elvárt, hogy a munkák külső cégeknek való növekvő mértékű kiadásával a stralsundi régióban 400 új munkahely jöjjön létre.
- (15) A projekt összköltsége 18 669 000 EUR, amely ezzel megfelel a támogatható költségeknek. Ezek a költségek a következőképp bonthatók fel:

(EUR)	
Hajólift	10 512 000
Panel-/blokképítés	3 910 000
Konzerválás	4 247 000
Összesen	18 669 000

- (16) Németország 4 200 500 EUR mértékű állami támogatást kíván nyújtani, amely a 18 669 000 EUR összegű támogatható beruházási költségek 22,5 %-ának felel meg. A támogatást két engedélyezett regionális támogatási szabályozás alapján nyújtja ⁽⁴⁾. A támogatás nyújtására vonatkozó kérelmet a beruházási projekt megkezdése előtt nyújtották be.

(*) Bizalmas információ, a továbbiakban is így jelölve: [...].

⁽⁴⁾ „Regionális gazdasági struktúra javítása” közösségi feladat, 34. keret-terv; beruházási hozzájárulásról szóló 2005. évi törvény.

III. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

- (17) A hivatalos vizsgálati eljárást a Bizottság azért indította el, mert kétségei voltak a támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatban. A Bizottságnak aggályai voltak afelől, hogy a panel- és blokképítésbe történő beruházások túlnyúlnak az egy meglévő létesítmény termelékenységének javítását célzó pusztá beruházásokon. A Bizottság kétségbe vonta továbbá, hogy a konzerválóberendezésekbe és a hajólift meghosszabbításába történő beruházások esetében támogatható költségekről van szó, mivel nem tűnt úgy, hogy céljuk e létesítmények termelékenységének növelése lenne.
- (18) A Bizottságnak ezenkívül aggályai voltak, hogy a VWS beruházásai a hajógyár gyártási kapacitásainak bővüléséhez vezethetnek, ami a hajógyártáshoz nyújtott támogatásokról szóló keretszabállyal⁽⁵⁾ és a közös piaccal összeegyeztethetetlen lenne.

IV. AZ ÉRINTETT FELEK VÉLEMÉNYE

- (19) A Bizottság a kedvezményezett, a Verband für Schiffbau und Meerestechnik, valamint a Danske Maritime véleményét kapta meg.

1. A kedvezményezett (VWS) véleménye

- (20) A VWS beadványaiban hangsúlyozza, hogy a beruházási projekt célja a termelékenység és a meglévő gyártólétesítmények kihasználtságának növelése. Továbbá a hajógyár gyártási kapacitásának növelése a beruházási projektnak nem célja, és a projekt végrehajtásának sincs ilyen hatása. A beruházási projekt sokkal inkább egy előfeltétel a VWS által megvalósítani kívánt termékinnovációhoz és a Panamax hajók piaci szegmensébe való belépéshez. A VWS előadja, hogy a hajógyár számára a 2 500–4 999 TEU⁽⁶⁾ rakodási kapacitású hajók piaca jelenti az optimális piaci szegmenst, mert ez a szegmens világszerte a legnagyobb felvevőképesség révén tűnik ki és a versenynyomás Európában alacsony.
- (21) A VWS utal továbbá arra, hogy a hajógyárat már az 1993–1998 között végrehajtott átépítés folyamán Panamax hajók gyártására alkalmas hajógyárként alakították ki, ami a hajóépítő csarnok megfelelő méretein is látható. Az átépítés időpontjában mindazonáltal a világpiaci kereslet Panamax hajók felé történő eltolódása nem volt előrelátható. Mivel ezenkívül a Bremer Vulkan – a VWS akkori tulajdonosa – már rendelkezett olyan hajógyárakkal, amelyek Panamax hajókat tudtak gyártani, a Bremer Vulkannak az volt az elképzelése, hogy a VWS kisebb hajótípusokat gyártson, és a 230 m hosszú hajólift így elegendőnek bizonyult.
- (22) A VWS kifejti, hogy a VWS piaci helyzete az utóbbi években különböző tényezők miatt megváltozott. A

Bremer Vulkan többé már nem létezik. A VWS eredeti termékpalettája iránti elégtelen kereslet miatt a hajógyár maximum 3 000 TEU rakodási kapacitású konténerszállító hajókra, valamint nagy, speciális off shore ellátóhajókra koncentrált. A bulk carrier hajók, halászhajók, kompok, személyszállító hajók és tankhajók iránt, amelyek a VWS eredeti termékpalettájához tartoztak, nincs többé kereslet, ezért ezeket többé nem is gyártja. A VWS továbbá úgy nyilatkozik, hogy a kisebb konténerszállító hajók piacát Németországban és részben Lengyelországban erős versenynyomás jellemzi, míg Panamax méretű nagyobb konténerszállító hajókat csak nagyon kevés európai hajógyár gyárt. A VWS kifejti, hogy a VWS műszaki felszereltsége, különösen a hajóépítő csarnok, már lehetővé teszi a Panamax hajók gyártását.

- (23) A Panamax hajók gazdaságos gyártásához azonban a hajógyárban műszaki változtatásokra van szükség. Eddig a VWS 2 100–3 000 TEU rakodási kapacitású és 197–237 m hosszúságú hajókat gyártott. Ezeket a hajókat 95–111 darab, maximum 16 m hosszú acélblokkból állították össze. Ezeknek a blokkoknak a méretét a műhelyekben és a konzerválólétesítményekben rendelkezésre álló tér korlátozza. A Panamax hajók 295 m hosszúak. A műszaki berendezések módosítása nélkül ezeket a hajókat hajónként 170 blokkból kellene készíteni, ami változatlan blokkméretnél a megmunkálási költségek 60–70 %-os növekedésével járna. Mivel azonban ezeknek a hajóknak a piaci ára csak 20–23 %-kal magasabb, a VWS-nek növelnie kell termelékenységét, hogy ezeket a hajókat gazdaságosan tudja előállítani. Ennek következtében a konzerválóberendezések meglévő kamrái közül kettő megnagyobbítását és a panel- és blokkgyártás kibővítését célzó beruházások elkerülhetetlenek ahhoz, hogy 32 m hosszú blokkokat lehessen gyártani és megmunkálni.
- (24) A VWS utal rá, hogy a Panamax hajók vízre bocsátása már a meglévő 230 m hosszú hajólifttel is lehetséges. A hajótest hajólift hosszúságán túlnyúló részét akkor pl. úszódaruval kell megtámasztani. Az ilyen jellegű eljárás azonban különböző kockázatokat rejt magában, és magasabb költségekkel jár.
- (25) A hajógyár kapacitására vonatkozóan a VWS közli, hogy a hajógyár kompenzált bruttó űrtartalomban kifejezett összkapacitása nem bővülne. A 2005. évben a VWS hat, egyenként 2 500 TEU rakodási kapacitású konténerszállító hajót gyártott, ami 110 000 kompenzált bruttó űrtartalomnak felel meg. Ehhez 1,725 millió munkaóra alatt 56 000 t acélt dolgoztak fel. A beruházási projekt befejeződése után a hajógyár a 2006. és 2007. évben 64 000 t acél felhasználásával és 1,9 millió munkaóra ráfordítással évente hét Panamax hajót gyárthat. Ez 2006-ban és 2007-ben évi 108 000 kompenzált bruttó űrtartalom mellett tehát a munkaórák száma és a feldolgozott acélmennyiség 14 %-kal nő.

⁽⁵⁾ HL C 317., 2003.12.30., 11. o.

⁽⁶⁾ Twenty-foot equivalent unit (20 lábbal egyenértékű egység).

- (26) A VWS hangsúlyozza, hogy a Panamax hajók gyártására vonatkozó szerződéseket 2003-ban kötötték, amikor a kereslet a kisebb hajókról eltolódott a Panamax-méretű nagyobb hajók felé, és hogy ez a keresleteltolódás komolyan fenyegetné a hajógyár fennmaradását, ha a hajógyár továbbra is csak kis hajókat építene. A hajógyári gyártási folyamat vizsgálata azt eredményezte, hogy a szóban forgó beruházásokkal nagyobb hajók gyártása versenyképes termelékenységgel lehetséges.
- (27) A 2 500–4 000 TEU (22 000–50 000 kompenzált bruttó űrtartalom) kapacitású hajók piaci szegmensében, azaz a VWS által jövőben kiszolgált szegmensben csupán a következő hajógyarak működnek: a német Aker TW (HDW és Schichau Seebeck), valamint a lengyel gdyniai és stettini hajógyarak.
- (28) A 39,1 %-os Korea után és a 24,8 %-os Kína előtt az európai hajógyarak ebben a szegmensben 26,3 %-kal a második legnagyobb piaci részesedést érik el. Ebben a szegmensben tehát a legerősebb versenytársak Korea és Kína, és ezek azok, amelyek a jövőben a versenyfeltételeket meg fogják határozni. Ha a VWS nem lépne be a Panamax hajók piacára, akkor továbbra is a Feeder-hajók piacán működne, amelyet erős Európán belüli verseny jellemez, és kirekesztené magát a Panamax hajók gyorsan terjeszkedő piacáról. A VWS olyan adatokkal szolgált, amelyek igazolják a piac nagyobb hajók felé való eltolódását és a 2 500–5 000 TEU rakodási kapacitású hajóknál lévő átlag feletti növekedést.
- 2. A Verband für Schiffbau und Meerestechnik véleménye**
- (29) A Verband für Schiffbau und Meerestechnik (a továbbiakban: Verband) megjegyzi, hogy a Bizottság aggályai a lehetséges kapacitásbővülésre vonatkozóan nem vezethetők le a hajógyártáshoz nyújtott támogatásokról szóló keretszabályból. Az aggályokat ezenkívül a jelenlegi piaci helyzet sem igazolja, és a tervezett támogatás a verseny torzítását sem okozza.
- (30) A Verband kifejti, hogy az EU politikájának orientációja a hajógyártáshoz nyújtott állami támogatások területén az elmúlt évek során megváltozott. A hajógyártáshoz nyújtott támogatásokról szóló keretszabály nem tartalmaz olyan kikötéseket, amelyek tiltják a beruházási támogatások nyújtását a kapacitásnövekedéshez. A Verband abból indul ki, hogy az ilyesfajta kikötések már nem tekinthetők célszerűnek. A Verband rámutat továbbá arra, hogy az egykor a hajógyártáshoz nyújtott támogatásokról szóló keretszabályban álló ágazatspecifikus szabályozásokat, amennyire lehetett, feladták. A kapacitás kérdése csupán a bezárási támogatásokkal összefüggésben kerül említésre. A támogatások egyéb fajtái, mint pl. szerkezetátalakítási támogatások az állami támogatásokra vonatkozó általános előírások alá esnek.
- (31) A Verband előadja továbbá, hogy ezeknek az előírásoknak a szoros értelmezése ellentétben áll a LeaderSHIP 2015 kezdeményezéssel, amely a lisszaboni stratégia megvalósításának részét képezi. Az európai ipar versenyképessége és termelékenysége a kutatásra, fejlesztésre és innovációra fordított befektetések révén kell, hogy növekedjen, amely korszerű termelőberendezésekbe eszközölt beruházásokat tesz szükségessé. Ha az állami beruházási támogatások nem járhatnának együtt kapacitásbővítésekkel, akkor ez ellentétben áll a LeaderSHIP 2015 kezdeményezés céljával, különösen azzal a céllal, hogy bizonyos piaci szegmensekben a pozíció megszilárduljon és erősödjön. E piaci szegmensek egyike a kis- és közepméretű konténerszállító hajók piaca, amelyben Európa Koreával és Kínával szemben továbbra is kitűnő pozícióval rendelkezik.
- (32) A Verband azon a véleményen van, hogy a tervezett beruházások a versenyt nem torzítják. Jelenleg nincs kapacitásfelesleg, mert a hajógyártás világpiaca fellendülést él át. A kereslet tartósan kedvező, amiben a 2008/2009. évben enyhe visszaesés várható. Egy folyamatosan növekvő világkereskedelem révén a tengeri forgalom is növekszik. Ez különösen az ipari javak konténerhajókkal való szállítására jellemző. A kereslet ezek után a hajótípusok után tehát tovább fog növekedni.
- (33) A tervezett beruházásokkal a VWS maximum 5 000 TEU rakodási kapacitású konténerszállító hajók gyártására lesz képes. Eddig a VWS maximum 3 000 TEU rakodási kapacitású hajókat tudott gyártani. A 3 000 TEU vagy annál kisebb rakodási kapacitású konténerszállító hajók piacát erős verseny jellemzi, mert ezeket a hajókat több német hajógyárban, de más európai hajógyárakban is, különösen a lengyel gdyniai és stettini hajógyárakban gyártják. A legnagyobb versenytársak mégis Korea és Kína maradnak.
- (34) A 3 000 TEU-nál nagyobb rakodási kapacitású hajók piaca más szerkezetű. Így néhány német és lengyel hajógyár ugyan rendelkezik az ilyen hajók gyártásához szükséges műszaki feltételekkel, de ezt a hajótípust szinte kizárólag Koreában és Kínában gyártják.
- (35) A Verband a 3 000 TEU-nál nagyobb rakodási kapacitású hajók piaci szegmensének növekedési potenciálját pozitívan értékeli, és ennél a Panamax méretű konténerszállító hajók szegmensében utóbbi években bekövetkező folyamatos növekedésre támaszkodik. Hangsúlyozza, hogy a VWS beruházásai nem vezetnek az Európán belüli verseny torzulásához, mivel ezeket a hajótípusokat jelenleg majdnem kizárólag Koreában és Kínában gyártják. Figyelembe kell venni továbbá, hogy Kína hajóépítési kapacitásait és piaci részesedését tovább fogja bővíteni, ami egyértelművé teszi, hogy globális, és nem európai versenyről van szó. Az európai hajógyárak beruházásainak korlátozása tehát csak a koreai és kínai versenytársaknak kedvezne.

3. A Danske Maritime véleménye

- (36) A Danske Maritime kifejti, hogy a szóban forgó támogatás nem vezetne versenytorzításokhoz, mert a VWS által gyártott és jövőben gyártandó hajótípusok és a dán hajógyárak gyártási programja között nincsenek átfedések. A Danske Maritime utal továbbá arra, hogy a tervezett állami támogatás célja a nagyobb konténerszállító hajók piacán a VWS versenyképességének erősítése. Az ebben a piaci szegmensben lévő versenytársak feltehetően elsődlegesen nem európai harmadik országokból származnak. Ezenkívül megállapítható egy általános kereslettelődés a nagyobb hajók felé.
- (37) A dán Tengerhajózási és -gazdálkodási Verband ezenfelül megjegyzi, hogy a nem európai országokban a hajógyártó ipart erősen szubvencionálják. Ahhoz, hogy a növekvő verseny nyomásnak ellen lehessen állni, az európai hajógyártó iparnak széles körű beruházásokat kell végrehajtania.

V. NÉMETORSZÁG VÉLEMÉNYE

- (38) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításával kapcsolatos véleményében Németország arra utal, hogy a keretszabály 26. pontja nem tartalmaz rendelkezéseket a kapacitásra vonatkozóan. Így a 26. pontban különösen nincsenek olyan szabályozások, amelyek nem megengedhetőnek nyilvánítanak beruházási támogatásokat olyan projektekre, amelyek egy termelékenységnövekedéshez kapcsolódóan kapacitásbővüléshez vezetnek. Németország kifejti továbbá, hogy a hajógyártó ipar termelékenységének növelése az ebben a gazdasági ágazatban megfogalmazott közösségi politika egyik fő célja. Így utal a LeaderSHIP 2015 kezdeményezésre, amely az európai hajógyárak versenyhelyzetének javítását, valamint azon hátrányok csökkentését célozza, amelyek az európai hajógyártó ipar számára a hajógyártás ázsiai szubvencionálásával keletkeztek. Ezt a célt Németország véleménye szerint csak a termelékenység növelésével lehet elérni.
- (39) Németország továbbá azt a véleményt képviseli, hogy a hajógyártáshoz nyújtott támogatásokról szóló keretszabály 3. pontjából nem lehet levezetni, hogy egy beruházási terv kapacitásokra gyakorolt hatásait a közös piaccal való összeegyeztethetőség értékelésénél figyelembe kell venni. Németország kifejti továbbá, hogy a hajógyártási ágazatot már nem a hajógyártáshoz nyújtott támogatásokról szóló keretszabály 3. pontjában említett ismérvek határozzák meg, hanem azt jelenleg mindenekelőtt jó rendelésállomány, magas árak és szűk kapacitáskeresztmetszetek jellemzik.
- (40) Németország ezenfelül hangsúlyozza, hogy az európai hajógyártó ipar piaci részesedése az utóbbi évtizedekben visszaesett, és Japán, Korea és Kína részesedésüket állami szubvenciók segítségével növelték. Ezt a szubvencionálást a hajógyártáshoz nyújtott támogatásokról szóló keretszabály 3. c) pontja a figyelembe veendő, ágazatspecifikus tényezők egyikeként említi. Az európai hajógyáraknak ezért minden erőfeszítésükkel azon kell lenniük, hogy termelékenységüket növeljék.
- (41) Németország véleménye szerint minden termelékenységnövekedés automatikusan a létesítmény nagyobb termelési eredményéhez vezet. Egy, a hajógyártáshoz nyújtott támogatásokról szóló keretszabály szerinti termelékenységnövekedés ezért nem jelentheti azt, hogy ugyanaz a mennyiség kevesebb ráfordítással kerül megtermelésre. Németország ezután a regionális támogatások céljára utal, amelyeknek hozzá kell járulni a regionális fejlesztéshez és a munkahelyteremtéshez. Egy termelékenységnövekedésnek ebben az értelemben nem szabad, hogy a munkahelyek csökkenése legyen a következménye.
- (42) Németország a piaci helyzetre vonatkozóan kifejti, hogy a teherforgalom növekszik, és a konténerhajók szegmensében egy, a nagyobb hajók felé tartó trend figyelhető meg. Már most is vannak 5 000 TEU rakodási kapacitású hajók és az újabb előrejelzések már 8 000 TEU rakodási kapacitású hajókról szólnak. Mivel az ilyen nagy hajók csak néhány kikötőbe tudnak befutni, a rakomány további elosztásához mégis szükség van olyan kisebb hajókra, mint amilyeneket a VWS a jövőben gyártani fog. A szükséglet eltolódása a nagyobb hajók felé ezért nem gyakorol negatív hatást az olyan kisebb hajók iránti keresletre, mint amilyeneket a VWS gyártani fog.
- (43) Németország részletes adatokat terjeszt elő a VWS beruházási projektjére, az acélfeldolgozó kapacitásra, a munkaráfordításra és a hajógyárnak a projekt végrehajtása előtti és annak befejezése utáni termelékenységére vonatkozóan. Németország előadja, hogy beruházások szükségesek a hajógyár versenyképességének megtartásához és az 1 200 meglévő munkahely biztosításához.
- (44) A hajógyár beruházások következtében lehetségessé váló kapacitásbővülésére vonatkozóan Németország utal rá, a beruházások nem érintenek olyan területeket, amelyek a hajógyár szűk műszaki keresztmetszeteinek minősülnek. A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kifejtette, hogy ezek a szűk műszaki keresztmetszetek meghatározzák egy hajógyár kapacitását. Németország ezért kifejti, hogy a hajógyár kapacitása, a Bizottság által meghatározott szempontokon mérve, nem változik.
- (45) Németország továbbá kifogást emel, miszerint a beruházási támogatás nyújtása a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdését nem érinti, és a piacgazdaságban működő befektető elvére utal. Mivel a VWS a beruházási költségek 77,5 %-át saját maga viseli és ezzel kockázatot vállal, feltételezhető, hogy a beruházások kielégítik a piacgazdasági kritériumokat.

- (46) Németország véleménye szerint ez a beruházási támogatás nem torzítja a versenyt, és ezért a 87. cikk (1) bekezdését nem érinti, mivel a hajógyártás világpiaci kiterjedésű és a világpiacot már az ázsiai hajógyárak szubvencionálása torzítja. Az európai hajógyárak kapacitásainak továbbá nagy mértékű a kihasználtsága és az elkövetkező években jelentős növekedési potenciállal lehet számolni. A versenyhelyzet értékelésénél továbbá kizárólag olyan versenytársakat kell figyelembe venni, amelyek ugyanabban a piaci szegmensben, azaz a Panamax hajók gyártásában folytatják tevékenységüket. E versenytársak rendelési könyvei a következő évekre tele vannak, és kapacitásaik is ki vannak használva.
- (47) A piac jövőbeli alakulására és a potenciális jövőbeli kapacitásfeleslegekre vonatkozóan, amelyeket a Bizottságnak a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozata megemlít, Németország utal az előrejelzések gyenge megbízhatóságára és megjegyzi, hogy a Bizottság nem hozott fel bizonyítékokat a piac várt fejlődésére vonatkozóan. Az a tény, hogy a jövőben esetleg kapacitásfeleslegek keletkeznek, nem vezethet ahhoz a megállapításhoz, hogy a tervezett beruházások a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében már most a verseny torzításához vezetnek. Ugyanezen okokból kifolyólag nem kerül sor a tagállamok közti kereskedelem korlátozására.
- (48) Végül a Szerződés 87. cikkének (3) bekezdésével való összeegyeztethetőséget illetően Németország kifogást emel, miszerint a támogatás összhangban áll az európai gazdaságpolitikával, amelynek célja az európai hajógyártó ipar helyzetének és versenyképességének javítása, amit a LeaderSHIP 2015 kezdeményezés is megcélöz.
- (49) Németország megjegyzi, hogy az érintett felek véleményei alátámasztják Németország értékelését, miszerint a tervezett támogatás a Közös Piacal összeegyeztethető.
- (50) A Szerződés 87. cikke szerint bármilyen állami vagy állami eszközökből nyújtott támogatás, amely bizonyos vállalatok vagy termelési ágak kedvezményben részesítésével a versenyt torzítja vagy a verseny torzításával fenyeget, a közös piaccal összeegyeztethetetlen, amennyiben az a tagállamok közti kereskedelmet torzítja. Az Európai Közösségek Bíróságainak állandó ítélkezési gyakorlata szerint a kereskedelem korlátozásának feltétele akkor teljesül, ha a kedvezményben részesített vállalat olyan gazdasági tevékenységet folytat, amely a tagállamok közti kereskedelem tárgyát képezi.
- (51) A hozzájárulást Mecklenburg-Vorpommern tartomány nyújtja, és ezzel az államnak tulajdonítható. Ez a VWS számára olyan előnyt teremt, amelyet a piacon nem szerezhetett volna meg.
- (52) A VWS tengerjáró hajók építésével foglalkozik. Mivel ezekkel a termékekkel széles körben kereskednek, az intézkedés a verseny torzításával fenyeget, és korlátozza a tagállamok közti kereskedelmet. A Németország által ezen összefüggésben előadott érvek nem meggyőzőek. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint egy olyan támogatás, amely egy vállalat helyzetét a közösségen belüli kereskedelemben jelen lévő versenytársaival szemben erősíti, rendszerint arra enged következtetni, hogy a tagállamok közti kereskedelmet ez a támogatás befolyásolja⁽⁷⁾.
- (53) Németország azon ellenvetésére, hogy a jövőbeli potenciális kapacitásfeleslegek nem nyernek bizonyítást, és hogy ebből következően a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében a verseny torzítása sem bizonyított, megemlítendő, hogy egy intézkedés teljesíti a Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének alkalmazásához szükséges feltételeket, ha az a verseny torzításával és a tagállamok közti kereskedelem befolyásolásával fenyeget⁽⁸⁾.
- (54) A Verband azon érveire vonatkozóan, hogy a tárgyi intézkedés az európai versenyt nem torzítja, mivel a VWS által a jövőben előállítandó hajókat majdnem kizárólag Koreában és Kínában gyártják, a Bizottság arra utal, hogy a VWS által jövőben gyártott konténerszállító hajók nem tekinthetők külön piacnak, hanem ezek a konténerszállító hajók versenyben állnak más, európai hajógyárak által gyártott konténerszállító hajókkal.
- (55) Következésképpen a hozzájárulás a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében állami támogatást jelent, és azt ennek megfelelően kell értékelni.

VI. ÉRTÉKELÉS

1. Állami támogatás fennállása a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében

- (50) A Szerződés 87. cikke szerint bármilyen állami vagy állami eszközökből nyújtott támogatás, amely bizonyos vállalatok vagy termelési ágak kedvezményben részesítésével a versenyt torzítja vagy a verseny torzításával fenyeget, a közös piaccal összeegyeztethetetlen, amennyiben az a tagállamok közti kereskedelmet torzítja. Az Európai Közösségek Bíróságainak állandó ítélkezési gyakorlata szerint a kereskedelem korlátozásának feltétele

2. A Szerződés 87. cikkének (2) és (3) bekezdése szerinti kivételrendelkezések

- (56) A Szerződés 87. cikkének (2) és (3) bekezdése a 87. cikk (1) bekezdésében álló általános támogatási tilalom alóli kivételekről rendelkezik.

⁽⁷⁾ V.ö. az Európai Közösségek Bírósága C-730/79 sz. *Philip Morris kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletével (EHBT [1980] 2671. o., 11. pont).

⁽⁸⁾ V.ö. az Elsőfokú Bíróság T-23/98 sz. *Alzetta kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletével (EHBT [2000] II-2319. o., 80. pont).

- (57) A hajógyártáshoz nyújtott támogatások értékeléséhez a Bizottság a hajógyártáshoz nyújtott támogatásokról szóló keretszabályt bocsátotta ki. E keretszabály értelmében a „hajógyártás” kifejezés önjáró tengerjáró kereskedelmi hajók gyártása a Közösség területén. A VWS üzleti tevékenysége e meghatározások alá esik, úgyhogy a kérdéses támogatást a hajógyártáshoz nyújtott támogatásokról szóló keretszabály fényében kell értékelni. A Bizottságnak nincsenek adatai arra vonatkozólag, hogy a VWS a Közösség számára halászhajókat is építene. A halászati és akvakultúra-ágazat számára nyújtott állami támogatások felülvizsgálatáról készült iránymutatások⁽⁹⁾ szerint hajógyárak számára közösségi halászhajók építésére nem adható támogatás.
- (58) A hajógyártáshoz nyújtott támogatásokról szóló keretszabály 26. pontjában az áll, hogy „a hajógyártáshoz, hajójavításhoz vagy hajóátalakításhoz nyújtott regionális támogatások ... csak akkor minősülnek [minősülhetnek], a közös piaccal összeegyeztethetőnek, ha azokat ... meglévő hajógyárak továbbfejlesztésébe és korszerűsítésébe történő befektetésekhez nyújtják, amelyek nem kapcsolódnak azok pénzügyi szerkezetátalakításához, és céljuk a meglévő létesítmények termelékenységének a javítása”.
- (59) A támogatás intenzitása nem lehet több 22,5 %-nál, illetve nem haladhatja meg a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerint regionális támogatásokra alkalmazható plafont, ahol az alacsonyabb érték a mérvadó. Ezenkívül a támogatást a regionális célú állami támogatásokra vonatkozó iránymutatásokban álló meghatározás szerinti támogatható költségekre kell korlátozni.
- (60) A beruházási projekt megvalósítása a VWS számára Panamax hajók gazdaságos gyártását fogja lehetővé tenni. A kedvezményezett adatai szerint a hajógyár meglévő létesítményeivel már lehetne olyan Panamax hajókat építeni, amelyek hosszabbak a hajógyár által eddig gyártott hajóknál. Ezek a hajók azonban 170 darab, maximum 16 m hosszú blokkból készülnének, ez az eljárás azonban nem lenne gazdaságos és versenyképes. Ezeknek a hajóknak a megemeléséhez úszódarura lenne szükség, amely alátámasztja a hajótestnek a hajólift hosszúságán túlnyúló részét. Ez gazdaságilag nem lenne kifizetődő, és nagy baleseti kockázatot rejtene magában.
- (61) A beruházási projekt lezárulása után a hajógyárban 110 darab, maximum 32 m hosszú blokkból lehetne Panamax hajókat építeni. Az új panel- és részblokkgyártó sorba, valamint négy további blokkgyártó építési hely kialakításába történő beruházásokra ezeknek a nagyobb blokkoknak a gyártásához van szükség. A konzerválóberendezések kamráinak megnagyobbítása a hajógyár számára lehetővé teszi e nagyobb blokkok kezelését. A beruházási projekt ezért ésszerűsíteni fogja a VWS gyártási folyamatát.
- (62) A hajólift meghosszabbításába történő beruházások a lift hosszúságának az emelendő hajók hosszúságához való hozzáigazítását teszik lehetővé. Úszódaru használatára ezért nem lenne szükség. A hajólift meghosszabbítása ezért leegyszerűsíti a Panamax hajók emelését.
- (63) A Bizottságnak ezért az a véleménye, hogy a gyártóberendezések Panamax hajók gazdaságos gyártásához való módosítása egy meglévő hajógyár továbbfejlesztésének vagy korszerűsítésének tekinthető.
- (64) A beruházási projekt végrehajtása után az acéltermelés a 2005. évben elért 1 000 munkaóránkénti 32,6 t-ről 1 000 munkaóránként mintegy 38,2 t-ra fog növekedni. A beruházás ezért meglévő létesítmények termelékenységét növeli. A hajógyár kompenzált bruttó úrtartalomban mért kapacitása nem fog változni⁽¹⁰⁾. Az acélfeldolgozás kapacitása a 2005. évi 56 000 t-ról a 2006. évben 64 000 t-ra fog növekedni. A Bizottság véleménye szerint az acélfeldolgozási kapacitás e növekedésénél a termelékenység-növekedés mellékhatásáról van szó, és az az elért termelékenység-növekedéshez képest nem aránytalan.
- (65) Ezért a Bizottság arra az eredményre jut, hogy ez a beruházási projekt összességében teljesíti a feltételeket, hogy a beruházásokat meglévő hajógyárak továbbfejlesztésébe vagy korszerűsítésébe történő beruházásoknak lehessen tekinteni, amelyek célja meglévő létesítmények termelékenységének növelése. A Bizottság továbbá tudomásul veszi, hogy a támogatás a regionális célú állami támogatásokra vonatkozó iránymutatásokban álló meghatározás szerinti támogatható költségekre korlátozott, és az érvényben lévő 22,5 %-os plafont betartja.

VII. ÖSSZEGRÉS

- (66) A Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a VWS-nek nyújtani tervezett regionális támogatás összhangban áll a hajógyártáshoz nyújtott támogatásokról szóló keretszabályban rögzített, regionális támogatásokra vonatkozó feltételekkel. A tervezett támogatás ezzel teljesíti a feltételeket, hogy azt a közös piaccal összeegyeztethetőnek lehessen minősíteni,

⁽¹⁰⁾ A kapacitás a 2005. évben 110 000 kompenzált bruttó úrtartalmat ért el, és a 2006. és 2007. évben körülbelül 108 000 kompenzált bruttó úrtartalom lesz (a gyártás közepesről nagy konténerszállító hajókra való átállítása után).

⁽⁹⁾ HL C 229., 2004.9.14., 5. o.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Németország által a Volkswerft Stralsund javára nyújtani tervezett 4 200 500 EUR összegű állami támogatás a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint a közös piaccal összeegyeztethető.

A 4 200 500 EUR összegű támogatást ezért a Bizottság engedélyezi.

2. cikk

Ennek a határozatnak a címzettje a Német Szövetségi Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2006. december 6-án.

a Bizottság részéről

Neelie KROES

a Bizottság tagja