

DECYZJA KOMISJI**z dnia 20 grudnia 2006 r.****w sprawie pomocy państwa nr C 5/2006 (ex N 230/2005), którą Niemcy zamierzają przyznać na rzecz stoczni Rolandwerft**

(notyfikowana jako dokument nr C(2006) 5854)

(Jedynie tekst w języku niemieckim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/255/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z wyżej wymienionymi artykułami oraz po uwzględnieniu tych uwag,

a także mając na uwadze, co następuje:

I. PROCEDURA

- (1) Zgodnie z art. 88 ust. 3 Traktatu WE oraz zgodnie z Zasadami ramowymi dotyczącymi pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego⁽¹⁾ (zwanymi dalej: zasadami ramowymi), pismem z dnia 19 października 2005 r. (zarejestrowanym przez Komisję w tym samym dniu) Niemcy poinformowały Komisję o zamiarze przyznania przedsiębiorstwu Detlef Hegemann Rolandwerft GmbH & Co. KG („Rolandwerft”) pomocy regionalnej. Pismem z dnia 16 listopada 2005 r. Komisja wezwała Niemcy do udzielenia dodatkowych informacji, których Niemcy udzieliły pismem z dnia 23 grudnia 2005 r. (zarejestrowanym przez Komisję w tym samym dniu). Pismem z dnia 18 stycznia 2006 r. (zarejestrowanym w tym samym dniu) Niemcy dokonały zmian w zgłoszonych środkach pomocy.
- (2) Pismem z dnia 22 lutego 2006 r. Komisja powiadomiła Niemcy o swojej decyzji wszczęcia procedury określonej w art. 88 ust. 2 Traktatu WE dotyczącej przedmiotowych środków pomocy. Decyzja Komisji w sprawie wszczęcia formalnej procedury została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Komisja zwróciła się do Niemiec i innych zainteresowanych stron o zgłaszanie uwag w tej sprawie. Pismem z dnia 28 czerwca 2006 r. (zarejestrowanym w tym samym dniu) Związek Budownictwa Okrętowego i Techniki Morskiej (niem. *Verband für Schiffbau und Meerestechnik*) przedstawił swoje uwagi. Strona beneficjenta wypowiedziała się pismem z dnia 30 czerwca 2006 r. (zarejestrowanym w dniu 7 lipca 2006 r.)

- (3) Uwagi te przedstawiono Niemcom pismem z dnia 17 lipca 2006 r. Odpowiedź Niemiec wpłynęła do Komisji pismem z dnia 11 sierpnia 2006 r. (zarejestrowanym tego samego dnia).
- (4) Swoją odpowiedź na wszczęcie formalnego postępowania wyjaśniającego Niemcy przekazały pismem z dnia 6 kwietnia 2006 r. (zarejestrowanym tego samego dnia). Dołączono załączniki, przekazane w piśmie z dnia 11 kwietnia 2006 r. (zarejestrowanym w dniu 12 kwietnia 2006 r.) Dnia 17 sierpnia 2006 r. Komisja wezwała Niemcy do udzielenia kolejnych informacji, które Niemcy zawarły w piśmie z dnia 14 września 2006 r. (zarejestrowanym w dniu 15 września 2006 r.) Dalsze informacje Komisja otrzymała od Niemiec w piśmie z dnia 20 listopada 2006 r. (zarejestrowanym w tym samym dniu). W dniu 22 listopada 2006 r. zorganizowano spotkanie z przedstawicielami Niemiec i stoczni. Po tym spotkaniu Komisja otrzymała od Niemiec dalsze informacje w piśmie z dnia 24 listopada 2006 r. (zarejestrowanym w tym samym dniu).

II. OPIS**1. Wspierane przedsiębiorstwo (beneficjent)**

- (5) Beneficjentem pomocy jest stocznia Rolandwerft. Stocznia Rolandwerft znajduje się w miejscowości Berne w Dolnej Saksonii w okręgu Wesermarsch (Niemcy), czyli na obszarze objętym pomocą zgodnie z art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE. Stocznia leży nad rzeką Wezerą, która ma ujście do Morza Północnego. Należy ona do grupy Hegemann i jest dużym przedsiębiorstwem, które zgodnie z zaleceniem Komisji dotyczącym definicji mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw⁽²⁾ nie jest ani przedsiębiorstwem małym, ani średnim.
- (6) Rolandwerft produkuje statki morskie. Główny obszar działalności spółki to budowa statków dostawczych – najmniejszych pod względem wielkości kontenerowców. Oprócz tego stocznia buduje również statki specjalistyczne typu ro-ro/lo-lo oraz samochodowce. Stocznia Rolandwerft zareagowała w roku 1999 na zmieniające się zapotrzebowanie na rynku i rozpoczęła budowę większych statków o długości do [...] (*) m, o wadze do [...] t i pojemności ładunkowej do 850 TEU. Budowa większych statków wymagała przeprowadzenia programu inwestycyjnego

⁽²⁾ Dz.U. L 124 z 20.5.2003, str. 36.

(*) Tajemnica handlowa.

⁽¹⁾ Dz.U. C 317 z 30.12.2003, str. 11.

w celu dopasowania stoczni do nowych potrzeb, w ramach którego między innymi powiększono podnośnik dokowy. Zaplanowano także przedłużenie nabrzeża wyposażeniowego, co jednak odłożono w czasie z przyczyn ekonomicznych. Do zakresu działalności stoczni Rolandwerft należy także naprawa statków. Prace naprawcze przeprowadza się zarówno na lądzie, jak i na wodzie.

- (7) Statki prefabrykuje się najpierw w sekcje w hali nr 3, a następnie na zewnętrznym placu budowy w większe moduły. Prefabrykowane części statku przesuwa się przez zewnętrzny plac budowy i dostarcza do hali budowy statków nr 1, gdzie łączone są one ze sobą w nowe statki. Prefabrykowane nowe statki przesuwa się do podnośnika dokowego, skąd spuszczone są do wody. Dalsze wyposażenie następuje na nabrzeżu wyposażeniowym, przystosowanym dla statków do 140 m długości. Podnoszenie elementów wyposażenia odbywa się za pomocą 50-tonowej suwnicy nabrzeżnej i 8-tonowej suwnicy budowlanej, poruszających się po nabrzeżnym torze podsuwnicowym.
- (8) Od początku lat 90. stocznia Rolandwerft wyposaża jednocześnie dwa statki (z wyjątkiem okresów niewielkiego zapotrzebowania). Wcześniej obydwa statki (wówczas dużo krótsze) były cumowane bezpośrednio przy ówczesnym nabrzeżu. Gdy w roku 1999 stocznia Rolandwerft rozpoczęła budowę większych statków, nabrzeże okazało się za krótkie. Ze względów finansowych stocznia Rolandwerft nie przedłużyła jednak nabrzeża od razu, lecz w ramach rozwiązania tymczasowego cumowała drugi statek równoległe do statku cumowanego bezpośrednio przy nabrzeżu („równoległy postój statków”). Dla każdego statku, który wyposażano na równoległym postoju statków, stocznia Rolandwerft musiała wynajmować każdorazowo około [...] razy na okres [...] dodatkową suwnicę samochodową i około [...] razy każdorazowo na okres [...] mniejszy dźwig pływający.
- (9) Wyposażanie i naprawa statków na równoległym postoju statków okazały się jednak zbyt uciążliwe, wymagały dużego nakładu kosztów i nie były ekonomiczne. Poza tym istniało zwiększone ryzyko wypadkowe.

2. Projekty inwestycyjne

- (10) Celem pomocy jest wsparcie inwestycji dotyczących pięciu różnych obszarów stoczni, a mianowicie hal nr 1 i nr 3, instalacji nabrzeżnej nr 1, zakupu automatycznych maszyn spawalniczych oraz budowy dodatkowego nabrzeża. Przeprowadzono już większość z tych inwestycji. Wniosek o pomoc złożono jeszcze przed rozpoczęciem inwestycji.
- (11) Według danych z Niemiec inwestycje prowadzą do utworzenia 35 miejsc pracy w stoczni Rolandwerft. Część prac wykończeniowych przekazywano wcześniej przedsiębiorstwu montażu konstrukcji stalowych w [...], które produkowało dla stoczni Rolandwerft dziobowe sekcje kadłubowe. Inwestycje umożliwiają stoczni Rolandwerft ponowne włączenie produkcji dziobowych sekcji kadłubowych do własnego procesu produkcyjnego.

Hala nr 1

- (12) Dzięki inwestycjom dotyczącym hali nr 1 ma ona zostać przedłużona o 55 m. Obecnie, jak poinformowano

Komisję, duża część prac związanych z budową okrętów odbywa się na zewnątrz. Po wdrożeniu projektu inwestycyjnego prawie wszystkie prace będą mogły odbywać się w hali.

Hala nr 3

- (13) W hali nr 3 zgromadzono urządzenia do budowy sekcji. Szerokość bramy hali wynosiła wcześniej tylko 17,4 m, podczas gdy okręty budowane przez stocznnię Rolandwerft mają zazwyczaj szerokość 22,2 m. Wskutek tego sekcje nie mogły być produkowane w ustawieniu odpowiednim dla celów montażowych, lecz w poprzek hali, tak, aby potem można je było transportować przez bramę. Na koniec sekcje trzeba było obracać o 90° za pomocą suwnic samochodowych, tak by można je było połączyć z sąsiednimi sekcjami. Ten proces był czasochłonny i wymagał dużego nakładu kosztów. Wąska brama hali ograniczała długość sekcji, przez co stocznia Rolandwerft musiała produkować większą liczbę sekcji niż było to konieczne. Aby to zmienić trzeba było poszerzyć bramę hali. Ta część projektu została zrealizowana w roku 2004.
- (14) Dalsza część projektu inwestycyjnego, którą wdrożono w roku 2004, polegała na przedłużeniu hali w kierunku północno-zachodnim. W tej części hali sekcje są spawane ze sobą w moduły. Dzięki przedłużeniu hali prace spawalnicze mogą odbywać się wewnątrz hali, tzn. niezależnie od stanu pogody. Tory podsuwnicowe przedłużono do nowej części hali, w której buduje się sekcje.
- (15) Poszczególne sekcje buduje się na blokach stępkowych, za pomocą których sekcje są również transportowane. Ponieważ stocznia Rolandwerft od czasu przeprowadzonych w 1999 r. inwestycji buduje większe okręty, stary system bloków stępkowych – jak podały Niemcy – nie był w stanie sprostać nowym wymaganiom. Oprócz tego sekcje trzeba było dokładnie zestawić przed ich zespawaniem. Przed wdrożeniem inwestycji stosowano w tym celu suwnicę samochodową, co było czasochłonne i wymagało nakładów finansowych. Dlatego stocznia zainwestowała w 2004 r. w nowoczesne hydrauliczne bloki stępkowe, dzięki którym znacznie uproszczono dopasowywanie sekcji.
- (16) Kolejnym projektem inwestycyjnym, rozpoczętym w sierpniu 2005 r., było przedłużenie hali nr 3 w kierunku południowo-wschodnim, tak by prace nie musiały odbywać się już na zewnątrz.

Przedłużenie toru podsuwnicowego na nabrzeżu nr 1

- (17) Projekt inwestycyjny obejmuje także przedłużenie toru podsuwnicowego na dotychczasowym nabrzeżu o 96 m. Nabrzeże to ma długość 200 m. Przed przedłużeniem możliwe było wyposażanie zaledwie około połowy okrętu za pomocą suwnicy. Do wyposażenia pozostałej części stoczni Rolandwerft musiała używać [...] suwnic samochodowych. Tor podsuwnicowy przedłużono w taki sposób, żeby suwnica mogła obsługiwać okręty na całej długości. Inwestycję tę przeprowadzono również w roku 2004.

Zakup automatycznych maszyn spawalniczych

- (18) W roku 2004 zainwestowano także w nowoczesne automatyczne maszyny spawalnicze, dzięki którym możliwe było automatyczne i szybsze przeprowadzanie koniecznych prac spawalniczych.

Budowa dodatkowego nabrzeża i zakup nowej suwnicy

- (19) Program inwestycyjny na lata 2005 i 2006 obejmuje budowę dodatkowego nabrzeża wyposażeniowego; oprócz tego dotychczasowe nabrzeże ma zostać przedłużone o ok. 180 m. Do wybudowania nabrzeża wyposażeniowego konieczne jest podjęcie m.in. następujących działań: pogłębienie gruntu od strony rzeki, podsypanie terenu od strony lądu oraz przyłączenie do sieci drogowej. Oprócz tego należy przedłużyć tor podsuwnicowy o kolejne 150 m, zakupić i zainstalować dodatkową suwnicę 35-tonową oraz zabezpieczyć dostawę mediów. Prace z tym związane rozpoczęto w sierpniu 2005 r.

- (20) Do zapoczątkowania takich projektów inwestycyjnych przyczyniła się decyzja o rozpoczęciu od roku 1999 budowy większych okrętów. Już wtedy stocznia zainwestowała w dodatkowe wyposażenie podnośnika dokowego celu dostosowania swoich instalacji do nowych zadań. Zgodnie z informacjami beneficjenta inwestycje w nabrzeże odsunięto w czasie głównie z dwóch powodów: po pierwsze, istniejące środki finansowe były bardziej potrzebne w należącej do grupy Hegemann stoczni Peene, która została wówczas poddana szeroko zakrojonej restrukturyzacji. Z powodu zmniejszonego zapotrzebowania rynkowego, które utrzymywało się przez kilka lat, brakowało innych środków finansowych do zakończenia działań inwestycyjnych w stoczni Rolandwerft. Po drugie, możliwe było wstrzymanie tych inwestycji, ponieważ wyposażanie i naprawy statków znajdujących się obok siebie pod względem technicznym było jak najbardziej możliwe (nawet jeśli nie było ekonomiczne).

- (21) Kolejna korzyść związana z projektem inwestycyjnym to fakt, że nowe nabrzeże w przyszłości umożliwi stoczni wzięcie udziału w przetargach na budowę i naprawę okrętów marynarki wojennej. Dotąd stocznia Rolandwerft nie mogła przeprowadzać prac związanych z budową i naprawą okrętów dla niemieckiej marynarki, ponieważ istniało ryzyko związane z koniecznością prowadzenia prac na dwóch znajdujących się obok siebie okrętach. Niemiecka marynarka, obawiając się ryzyka, nie decydowała się na udzielanie zleceń stoczni Rolandwerft, mimo że ta należała do grupy stoczni, które zasadniczo mogą ubiegać się o takie zlecenia.

- (22) Koszty projektu wynoszą w sumie 13 000 000 EUR. Można je wyliczyć w sposób następujący – tabela:

(EUR)		
1	Rozbudowa hali nr 1	[...]
	<i>Hala nr 3</i>	
2	Rozbudowa w stronę północno-zachodnią, przedłużenie toru podsuwnicowego, poszerzenie bramy hali	[...]

3	Modernizacja systemu bloków stępkowych w hali nr 3	[...]
4	Rozbudowa hali nr 3 w stronę południowo-wschodnią	[...]
5	Przedłużenie toru podsuwnicowego	[...]
6	Zakup automatycznych maszyn spawalniczych	[...]
	<i>Budowa dodatkowego nabrzeża i zakup nowej suwnicy</i>	
7	Budowa dodatkowej instalacji nabrzeżnej	[...]
8	Zakup nowej suwnicy	[...]
	Razem	13 000 000

3. Planowana pomoc

- (23) Niemcy zamierzają przyznać pomoc państwa na rzecz stoczni Rolandwerft w wysokości 1 560 000 EUR. Kwalfikowane koszty wynoszą 13 000 000 EUR, a zatem kwota pomocy państwa odpowiada 12 % całej kwoty. Pomoc przyznawana jest zgodnie z zatwierdzonym programem pomocy regionalnej⁽³⁾. O pomoc wnioskowano jeszcze przed rozpoczęciem inwestycji.
- (24) Pomoc przyznał kraj związkowy Dolna Saksonia za pośrednictwem banku NBank Hannover.

III. POWODY WSZCZĘCIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (25) Formalne postępowanie wyjaśniające zostało wszczęte, ponieważ Komisja miała wątpliwości, czy pomoc państwa była zgodna z zasadami ramowymi. Komisja miała wątpliwości, czy budowa nowego nabrzeża wyposażeniowego może być uważana za inwestowanie w istniejące już instalacje.
- (26) Ponadto Komisja miała wątpliwości, czy inwestycje przeprowadzone w stoczni Rolandwerft wpłyną na zwiększenie zdolności produkcyjnych stoczni, co nie byłoby zgodne z zasadami ramowymi ani ze wspólnym rynkiem.

IV. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (27) Komisja otrzymała uwagi beneficjenta – stoczni Rolandwerft oraz Związku Budownictwa Okrętowego i Techniki Morskiej.

1. Uwagi beneficjenta – stoczni Rolandwerft

- (28) Zgodnie ze stanowiskiem beneficjenta zdolność produkcji okrętów przez stocznnię nie zwiększy się w wyniku przeprowadzenia projektu inwestycyjnego. Beneficjent wskazuje na fakt, że każdy wzrost produktywności pociąga za sobą także wzrost zdolności produkcyjnej w odniesieniu do istniejących już instalacji. Niekoniecznie musi to jednak oznaczać, że zwiększy się również zdolność produkcyjna całej stoczni. W przypadku stoczni Rolandwerft inwestycje

⁽³⁾ Wspólny plan ramowy rządu federalnego i krajów związkowych „Poprawa regionalnej struktury gospodarczej” – 34. plan ramowy (sprawa nr N641/2002, decyzja Komisji z dnia 2 kwietnia 2003 r)

doprowadziły wprawdzie do wzrostu produktywności, wzrost ten jednak nie spowodował zwiększenia zdolności produkcyjnej całej stoczni. Zamiast tego wzrost produktywności miałby zostać pochłonięty przez zwiększoną wewnątrzzakładową działalność produkcyjną, która wcześniej zlecana była podwykonawcom. Dlatego wielkość produkcji wyrażona w CGT (skompensowane tony brutto, ang. *compensated gross tonnes*) nie zwiększy się.

- (29) Beneficjent przedkłada rejestr statków wyprodukowanych w ciągu ostatnich lat oraz księgi zamówień stoczni. W 2004 r. stocznia Rolandwerft wyprodukowała [...] statków, co odpowiada około [...] CGT. Na rok 2006 zaplanowano budowę [...] okrętów przy zdolności produkcyjnej [...] CGT. W latach 2007 i 2008 stocznia będzie dążyć do osiągnięcia rocznej wielkości produkcji wynoszącej [...] CGT.
- (30) Beneficjent wyjaśnia, że stocznia dokupiła niegdyś okazjonalnie sekcje lub całe kadłuby okrętów od przedsiębiorstw trzecich. Wielkość produkcji stoczni Rolandwerft nie mogłaby jednak wzrosnąć przez samo dokupienie kadłubów okrętów i sekcji od dostawców, ponieważ wyposażenie okrętu wymaga pewnego czasu, a istniejące instalacje nie pozwalają na efektywne wyposażanie większej liczby okrętów. I tak na przykład w istniejących halach do budowy okrętów możliwe jest budowanie każdorazowo tylko jednego okrętu. W hali budowy statków nr 1 na montaż jednego okrętu trzeba przeznaczyć około [...] tygodni.
- (31) Beneficjent przedłożył informacje o przebiegu produkcji w stoczni. Zgodnie z tymi informacjami stocznia jest już teraz w pełni wykorzystywana i nie ma możliwości produkowania większej liczby okrętów po wdrożeniu projektu inwestycyjnego. Instalacje stoczniowe są ograniczone pod względem całościowej zdolności produkcyjnej od około [...] do [...] CGT, którą to zdolność mogły osiągać jeszcze przed wdrożeniem projektu inwestycyjnego dzięki zleceniu części prac podwykonawcom.
- (32) Beneficjent wykazuje, że stocznia – dzięki projektowi inwestycyjnemu – będzie w stanie brać udział w przetargach na prace związane z budową, naprawą i przebudową okrętów marynarki. Do tej pory stocznia nie miała takiej możliwości, ponieważ prace musiałyby przebiegać na równoległym postoju statków. Wielkość produkcji wyrażona w CGT tym samym uległaby zmniejszeniu w porównaniu do obecnego poziomu, ponieważ statki marynarki nie są uznawane za statki handlowe. Na koniec beneficjent stwierdza, że nawet jeśli Komisja nie podziela stanowiska Niemiec mówiącego, że zasady ramowe nie zabraniają przyznania pomocy inwestycyjnej na projekty związane ze zwiększeniem produkcji, to dla oceny zgodności pomocy państwa dla stoczni Rolandwerft ze wspólnym rynkiem nie jest to istotne, gdyż w danym przypadku nie mamy do czynienia ze wzrostem zdolności produkcyjnej.
- (33) Beneficjent w dalszej kolejności wyjaśnia, że inwestycje dotyczą wyłącznie istniejących instalacji. Zwłaszcza w przypadku inwestycji mających na celu przedłużenie nabrzeża po to, by oba statki można było wyposażać bezpośrednio przy użyciu instalacji nabrzeżnej, nie chodzi wcale

o budowę nowej instalacji. Już teraz stocznia dysponuje dwoma równoległymi względem siebie miejscami wyposażania statków. Beneficjent podkreśla, że równoległy postój statków stwarzał podwyższone ryzyko i dlatego marynarka nie składała stoczni Rolandwerft żadnych zleceń. Planowana inwestycja polega na przebudowie istniejącego nabrzeża w celu zwiększenia jego produktywności. Beneficjent przedkłada informacje o tym, przez ile tygodni rocznie wykorzystywany był równoległy postój statków i jak ma być on wykorzystywany w przyszłości.

- (34) Beneficjent wyjaśnia następnie, że przedłużenie toru podsuwnicowego i instalacja suwnicy w związku z przedłużeniem nabrzeża ma na celu zaprzestanie nieefektywnego i kosztownego wykorzystywania suwnic samochodowych i dźwigów pływających, których do tej pory używano do wyposażania okrętów na równoległym postoju statków. Wyposażanie drugiego statku bezpośrednio z nabrzeża, co byłoby możliwe dzięki realizacji projektu inwestycyjnego, doprowadziłoby do zwiększenia efektywności pod względem kosztów i produktywności.

2. Uwagi niemieckiego Związku Budownictwa Okrętowego i Techniki Morskiej

- (35) Niemiecki Związek Budownictwa Okrętowego i Techniki Morskiej (zwany dalej: Związkiem) jest zdania, że wątpliwości Komisji dotyczące ewentualnego zwiększenia zdolności produkcyjnej nie mogą wynikać z zasad ramowych. Wątpliwości nie potwierdza także obecna sytuacja rynkowa, a zwłaszcza fakt, że planowana pomoc nie doprowadziłaby do zakłóceń konkurencji.
- (36) Związek twierdzi, że kierunek polityki wspólnotowej dotyczącej przyznawania pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego zmienił się znacznie w ciągu ostatnich lat. Zasady ramowe nie zawierają żadnych klauzul zabraniających przyznania pomocy inwestycyjnej na zwiększanie zdolności produkcyjnej. Związek wychodzi z założenia, że obecnie tego rodzaju klauzule miałyby się z celem. Następnie Związek wskazuje, że zrezygnowano – na ile to było możliwe – z uregulowań sektorowych zawartych niegdyś w zasadach ramowych. Kwestia zdolności produkcyjnej pojawia się jedynie w związku z pomocą przeznaczoną na likwidację. Inne rodzaje pomocy, jak pomoc na reorganizację, podlegają ogólnym przepisom dotyczącym pomocy państwa.
- (37) Związek twierdzi również, że zawężanie interpretacji przepisów stoi w sprzeczności z inicjatywą LeaderSHIP 2015, będącą elementem realizacji strategii lizbońskiej. Konkurencyjność i produktywność gospodarki europejskiej powinny wzrastać dzięki inwestycjom w badania, rozwój i innowację, co czyni koniecznym inwestowanie w nowoczesne instalacje produkcyjne. Gdyby pomoc państwa na cele inwestycyjne nie mogła pociągać za sobą zwiększania zdolności produkcyjnej, byłoby to wówczas sprzeczne z celem inicjatywy LeaderSHIP 2015, zwłaszcza z celem utrzymania i rozbudowywania pozycji w określonych segmentach rynkowych. Jednym z tych segmentów jest rynek małych i średnich statków kontenerowych, na którym Europa w dalszym ciągu utrzymuje przewagę w stosunku do Korei i Chin.

- (38) Związek jest zdania, że planowane inwestycje nie zakłócają konkurencji. Obecnie nie istnieją żadne nadwyżki zdolności produkcyjnej, ponieważ światowy rynek stoczniowy przeżywa rozkwit. Popyt powinien być stale korzystny, przy czym w latach 2008/2009 przewidywany jest jego lekki spadek. Dzięki wciąż rosnącemu handlowi światowemu wzrasta także transport morski. Dotyczy to przede wszystkim transportu dóbr przemysłowych za pomocą statków kontenerowych. Rośnie zapotrzebowanie na większe okręty od 5 000 do 8 000 TEU, które nie mogą wpływać do mniejszych portów. To z kolei prowadzi do większego popytu na mniejsze statki dostawcze służące do późniejszej dystrybucji kontenerów. Stocznia Rolandwerft może budować statki o wielkości do 900 TEU.
- (39) Zgodnie z informacjami Związku statki dostawcze stanowią ważny segment w obszarze handlowym niemieckich stoczni. Mimo to głównymi konkurentami są stocznie chińskie, które dzięki 42,5 % zleceń otrzymanych z całego świata są wiodącymi stoczniami na rynku. Niemcy z 26,8 % zleceń znajdują się na drugim miejscu.
- (40) Według Związku w segmencie statków do 900 TEU istnieje bardzo niewielu konkurentów na rynku europejskim, a większość z nich ma siedzibę w Niemczech i Holandii. Związek upatruje w tym segmencie wysoki potencjał wzrostowy. Ponieważ stocznie chińskie oferują swoje statki po niskich cenach, stocznie niemieckie i europejskie mogą utrzymać swoją pozycję na rynku tylko wówczas, gdy zapewnią wysoką jakość i stale będą powiększać swoją produktywność.
- (41) Związek podkreśla dalej, że Chiny i Wietnam będą dalej rozbudowywać swoje zdolności produkcji okrętów, a tym samym swoje udziały na rynku. Widać wyraźnie, że konkurencja między stoczniami odbywa się nie tyle w Europie, co na płaszczyźnie globalnej.

V. UWAGI NIEMIEC

- (42) Niemcy w swoich uwagach dotyczących wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego wskazują na to, że pkt 26 zasad ramowych nie zawiera żadnych prowizji dotyczących zdolności produkcyjnej. Tym samym w pkt 26 nie ma żadnych szczególnych uregulowań, zgodnie z którymi przyznanie pomocy inwestycyjnej na projekty, które wraz ze wzrostem produktywności prowadziłyby do zwiększenia zdolności produkcyjnej, mogłoby być uznane za niedozwolone. Niemcy podkreślają również, że wzrost produktywności w przemyśle stoczniowym jest jednym z głównych założeń polityki wspólnotowej w tym sektorze gospodarki. Inicjatywa LeaderSHIP 2015 ma na celu poprawienie konkurencyjności stoczni europejskich oraz zlikwidowanie trudności, które powstały w europejskim przemyśle stoczniowym z racji dotowania budowy okrętów w Azji. Ten cel, według Niemiec, można osiągnąć tylko zwiększając produktywność.
- (43) Niemcy prezentują stanowisko, że z pkt 3 zasad ramowych nie można wyprowadzać twierdzenia, że przy ocenianiu zgodności ze wspólnym rynkiem należy uwzględnić oddziaływanie projektu inwestycyjnego na zdolność produkcyjną. Poza tym czynniki opisane w pkt 3 zasad ramowych nie mają już wpływu na sektor budowy statków, który charakteryzuje się obecnie przede wszystkim dobrą sytuacją pod względem zamówień, wysokimi cenami i deficytem zdolności produkcyjnej.
- (44) Niemcy podkreślają ponadto że udział europejskiego przemysłu stoczniowego w rynku w ostatnich dziesięcioleciach znacznie zmalał, a Japonia, Korea i Chiny zwiększyły swoje udziały dzięki dotacjom państwowym. Te dotacje wymieniono w pkt 3 lit. c) zasad ramowych jako jeden z czynników, które muszą być brane pod uwagę. Stocznie europejskie muszą zatem podjąć wszelkie działania w celu zwiększenia swojej produktywności.
- (45) Zgodnie ze stanowiskiem Niemiec każde zwiększenie produktywności prowadzi automatycznie do zwiększenia produkcji danej instalacji. Wzrost produktywności zgodnie z zasadami ramowymi nie może więc oznaczać takiej samej wielkości produkcji przy zmniejszonym nakładzie. Niemcy zwracają uwagę na cel pomocy regionalnej, która ma przyczynić się do rozwoju regionalnego i do tworzenia miejsc pracy. W tym sensie wzrost produktywności nie może pociągać za sobą zmniejszenia liczby miejsc pracy.
- (46) Niemcy, odnosząc się do sytuacji rynkowej zauważają, że zwiększa się ruch towarowy, a w segmencie statków kontenerowych daje się zauważyć zapotrzebowanie na większe okręty. Już teraz istnieją okręty o pojemności ładowniczej 5 000 TEU, a w najnowszych prognozach mowa jest już o okrętach o pojemności ładowniczej 8 000 TEU. Ponieważ tak duże okręty mogą wpływać tylko do nielicznych portów, potrzebne są mniejsze statki, które zajmą się dalszą dystrybucją ładunku. Dlatego duże zapotrzebowanie na produkowane przez stocznnię Rolandwerft statki dostawcze o pojemności 850 TEU nie spadnie.
- (47) Niemcy objaśniają poza tym dokładniej projekty inwestycyjne i dołączają zdjęcia, na których widać podjęte działania i położenie stoczni.
- (48) Przedłużenie hali nr 1 umożliwi stoczni budowę kompletnego statku w hali budowy statków, co obecnie nie jest możliwe. Dzięki pokryciu dachem istniejących obszarów produkcyjnych prace będą jeszcze bardziej produktywne i efektywne.
- (49) Niemcy wyjaśniają dalej, że statek przycumowany do nabrzeża nr 1 obecnie zajmuje tylko dwie trzecie nabrzeża. Część południowa nieużywanego nabrzeża jest przedłużana. Nie prowadzi to do budowy „nowej instalacji” w rozumieniu zasad ramowych. Jak tylko nabrzeże zostanie przedłużone, zostanie ono wyposażone w suwnicę, która zastąpi używaną obecnie suwnicę samochodową.
- (50) Niemcy zwracają uwagę na to, że równoległy postój statków używany był w okresie od 2003 r. do 2005 r. [...] razy w roku (wraz z dostawami). Niemcy potwierdzają jeszcze raz, że równoległy postój statków zostanie przeniesiony na nowe nabrzeże. Nowe nabrzeże będzie używane w ciągu roku mniej więcej tak długo jak równoległy postój statków w ostatnich latach. Niemcy wyjaśniają także, że wyposażanie statku przycumowanego na drugim miejscu oznaczało zwiększone ryzyko, ponieważ konieczny do tego dźwig pływający trzeba było ustawiać na środku rzeki Wezery. W przyszłości żadne statki nie będą już wyposażane na drugim miejscu z nabrzeża nr 1.

- (51) Zgodnie ze stanowiskiem przyjętym przez Niemcy nie można traktować przedłużenia nabrzeża wyposażeniowego, co ma umożliwić wyposażanie dwóch statków bezpośrednio z nabrzeża, jako budowy nowej instalacji. Chodzi wyłącznie o nieznaczne przedłużenie istniejącego nabrzeża. Nawet bez wdrażania projektu inwestycyjnego nabrzeże było dłuższe niż statek dostawczy, więc i tak stocznia mogłaby wyposażać jednocześnie dwa mniejsze statki.
- (52) Niemcy argumentują, że stocznia Rolandwerft dysponowała i nadal dysponuje dwoma miejscami wyposażeniowymi, nawet jeśli jedno z nich znajduje się, można powiedzieć, w drugiej „linii”. Ponieważ drugi statek nie znajduje się w zasięgu suwnic nabrzeżnych, trzeba było stosować suwnice samochodowe lub dźwigi pływające. Po przedłużeniu nabrzeża praca stała się bardziej wydajna, ponieważ statek mógł być wyposażany bezpośrednio z nabrzeża. Niemcy podkreślają dalej, że niemiecka marynarka, obawiając się praktykowanego przez stocznię Rolandwerft wyposażania statków w drugiej linii, nie składała stoczni Rolandwerft żadnych zleceń.
- (53) Niemcy argumentują, że przeniesienie drugiego miejsca wyposażania na dłuższe, już istniejące nabrzeże nie oznacza budowy nowej instalacji, lecz raczej krok ku zwiększeniu produktywności obu miejsc wyposażania, które dzięki temu już nie muszą znajdować się równolegle wobec siebie, lecz mogą być ułożone jedno za drugim. Nowa suwnica, zainstalowana na nowym nabrzeżu, zastąpiła stosowane obecnie suwnice samochodowe i dźwigi pływające. Dzięki zastosowaniu nowej suwnicy praca stała się bardziej produktywna.
- (54) Niemcy podkreślają, że krok ten był konieczny, ponieważ wyposażanie statku w drugiej linii było zbyt czasochłonne i nieefektywne. Poza tym projekt stoczni Rolandwerft stwarza możliwość wzięcia udziału w przetargach na naprawy statków i przebudowy statków marynarki niemieckiej.
- (55) Niemcy wyjaśniają dalej, że stocznia Rolandwerft na początku budowała mniejsze statki dostawcze, z których dwa mogły być przycumowane jednocześnie do nabrzeża. Zapotrzebowanie rynkowe koncentrowało się jednak coraz bardziej na szerszych i dłuższych statkach dostawczych, w związku z czym dwa takie statki nie mogły być jednocześnie jeden za drugim przycumowane do nabrzeża. Dlatego stocznia rozpoczęła wyposażanie i naprawę statków, cumując drugi statek równolegle do okrętu znajdującego się bezpośrednio przy nabrzeżu. Przedłużenie nabrzeża było zatem jedynie dopasowaniem instalacji wyposażeniowej do obsługi dłuższych statków.
- (56) Niemcy twierdzą, że stocznia Rolandwerft współpracowała wcześniej okazjonalnie ze stoczną Peene i wyposażała prefabrykowane przez tę stocznnię kadłuby okrętów. Ostatnio stocznia Rolandwerft produkowała jedynie statki całkowicie budowane przez stocznnię Rolandwerft. Niemcy wyjaśniają, że nie da się rozszerzyć działalności w zakresie prac naprawczych przy utrzymaniu dotychczasowej wielkości produkcji nowych statków. Część prac naprawczych wykonywana jest na lądzie. Potrzebny jest do tego zewnętrzny plac budowy, który jest już wykorzystywany do budowania nowych okrętów.
- (57) Niemcy wyjaśniają dalej, że nowa suwnica jest stosowana nie tylko na nowym nabrzeżu, lecz prowadzi także do

optymalizacji podnoszenia ciężarów na dotychczasowym nabrzeżu, zwiększając maksymalny udźwieg.

- (58) Niemcy wskazują na to, że Związek popiera ten punkt widzenia. Niemcy są zdania, że uwagi Związku mają duże znaczenie, ponieważ reprezentuje on interesy polityczne i gospodarcze niemieckiego sektora transportu morskiego, niemieckich stoczni i ich dostawców. Poza tym Związek, jako reprezentant różnych grup interesu, dysponuje najnowszymi informacjami rynkowymi. Skoro Związek doszedł do wniosku, że planowana pomoc dla stoczni Rolandwerft nie przyniesie szkody przemysłowi stoczniowemu w Niemczech, to Komisja powinna to również uwzględnić. Niemcy podkreślają dalej, że Komisja nie otrzymała żadnych negatywnych uwag wobec projektu przyznania pomocy dla stoczni.
- (59) Jeśli chodzi o uwagi samego beneficjenta Niemcy podkreślają, że według stoczni Rolandwerft projekt inwestycyjny nie doprowadzi do zwiększenia zdolności produkcyjnej. Niemcy potwierdzają, że nie uważają tej kwestii za istotną dla oceny zgodności pomocy państwa ze wspólnym rynkiem.

VI. OCENA POMOCY

1. Istnienie pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE

- (60) Zgodnie z art. 87 Traktatu WE, wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi. Zgodnie z przyjętym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości i Sądu Pierwszej Instancji Wspólnot Europejskich kryterium zakłócenia handlu jest spełnione wówczas, gdy przedsiębiorstwo otrzymujące pomoc prowadzi działalność gospodarczą, w zakres której wchodzi handel pomiędzy państwami członkowskimi.
- (61) Dofinansowanie przyznał kraj związkowy Dolna Saksonia, a tym samym należy uznać je za pomoc państwa. Przynosi to stoczni Rolandwerft korzyści, jakich nie osiągnęłaby na rynku. Stocznia Rolandwerft zajmuje się budownictwem statków morskich. Ponieważ chodzi o ich sprzedaż, środek ten grozi zakłóceniem konkurencji i wpływa na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi. Tym samym dofinansowanie stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE i należy ją odpowiednio ocenić.

2. Wyłączenia zgodnie z art. 87 ust. 2 i 3 Traktatu WE

- (62) Artykuł 87 ust. 2 i 3 Traktatu WE przewiduje wyłączenia od ogólnego zakazu przyznawania pomocy określonego w ust. 1.
- (63) Komisja wydała zasady ramowe dotyczące oceny pomocy w sektorze stoczniowym. Zawierają one specjalne reguły przyznawania pomocy przemysłowi stoczniowemu, kiedy i o ile istnieje konieczność szczególnego traktowania specyfiki sektora przemysłu stoczniowego. W rozumieniu

tych zasad wyrażenie „przemysł stoczniowy” oznacza budowanie we Wspólnocie pełnomorskich statków handlowych z własnym napędem. „Naprawa statków” oznacza naprawę lub odnawianie we Wspólnocie pełnomorskich statków handlowych z własnym napędem. Działalność handlowa stoczni Rolandwerft odpowiada tym definicjom, więc należy rozpatrywać kwestionowaną pomoc w świetle zasad ramowych. Stocznia Rolandwerft nie produkuje żadnych statków rybackich dla Wspólnoty. Według wytycznych dla celów analizy pomocy państwa dla rybołówstwa i akwakultury ⁽⁴⁾ pomoc dla stoczni na budowę statków rybackich dla Wspólnoty jest niedozwolona.

(64) W punkcie 26 reguł ramowych ust. alono, że „pomoc regionalna dla przemysłu stoczniowego, naprawiania statków lub adaptacji statków może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem wyłącznie, gdy zostaje ona przyznana na inwestycje przeznaczone na polepszenie stanu infrastruktury lub modernizację istniejących stoczni, niezwiązane z finansową restrukturyzacją danych stoczni, których celem jest poprawienie produktywności istniejących instalacji”.

(65) Intensywność pomocy nie może przekraczać 12,5 % lub obowiązującego pułapu pomocy regionalnej zgodnej z art. 87 ust 3 lit. c) Traktatu WE, przy czym stosuje się wartość niższą. W niniejszym przypadku pułapem granicznym jest 12,5 %. W związku z tym pomoc musi ograniczać się do wspierania wydatków kwalifikowanych zgodnie z definicją określoną w obowiązujących wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej ⁽⁵⁾.

Inwestycje w przedłużenie hali nr 1 i hali nr 3, w przedłużeniu toru podsuwnicowego na nabrzeżu nr 1 i w zakup automatycznych maszyn spawalniczych

(66) Te działania inwestycyjne służą racjonalizacji procesu produkcyjnego stoczni Rolandwerft poprzez dodatkowe wyposażenie instalacji i pokrycie dachem obszarów roboczych, znajdujących się na zewnątrz. Środki te można postrzegać jako inwestycje w modernizację lub polepszenie stanu infrastruktury istniejącej stoczni.

(67) Część projektu dotyczy przedłużenia hali nr 1 oraz przedłużenia hali nr 3 w kierunku północno-zachodnim i południowo-wschodnim. Komisja jest zdania, że te przedłużenia hal okrętowych dotyczą istniejących instalacji. Projekt *de facto* nie prowadzi do budowy nowej dodatkowej hali okrętowej. Przedłużenie ma na celu jedynie umożliwienie wykonywania w hali prac związanych z budowaniem okrętów, przeprowadzanych do tej pory na zewnątrz.

(68) Pozostałe inwestycje w hali nr 3 związane z przedłużeniem toru podsuwnicowego i poszerzeniem bramy hali, oraz modernizację bloków stepkowych należy również postrzegać jako inwestycje w istniejące instalacje. Komisja jest również zdania, że w przypadku prac związanych z przedłużeniem toru podsuwnicowego na nabrzeżu nr 1 i w przypadku inwestycji w nowoczesne automatyczne maszyny spawalnicze również chodzi o inwestycje w istniejące instalacje. Takie stanowisko Komisja prezentowała w swojej

decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego.

(69) Komisja wychodzi z założenia, że inwestycje mają na celu zwiększenie produktywności istniejących instalacji. Przedłużenie hal doprowadzi do wzrostu produktywności, ponieważ prace będą mogły odbywać się niezależnie od stanu pogody. Poszerzenie bramy w hali nr 3 doprowadzi do znacznego obniżenia kosztów, ponieważ nie trzeba będzie już obracać sekcji i będzie możliwe budowanie dłuższych sekcji. To samo dotyczy przedłużenia toru podsuwnicowego w hali nr 3 i nabrzeża nr 1, dzięki któremu można zaoszczędzić na [...] krotnym stosowaniu suwnic samochodowych, zakupu hydraulicznych bloków stepkowych, dzięki któremu zbyteczne staje się ręczne zestawianie poszczególnych sekcji za pomocą suwnic samochodowych oraz zakupu automatycznych maszyn spawalniczych, dzięki któremu zmniejszy się nakład czasu i kosztów w porównaniu ze spawaniem ręcznym.

(70) Podczas gdy projekty inwestycyjne będą znacznie oddziaływać na produktywność, to ich wpływ na zdolność produkcyjną jest już nieznaczny, ponieważ nie powstają żadne nowe instalacje, a każdy wzrost zdolności produkcyjnej byłby skutkiem jedynie wzrostu produktywności istniejących już instalacji. Beneficjent zwrócił również uwagę na to, że wzrost produktywności sam w sobie nie pociąga za sobą zwiększenia zdolności produkcyjnej stoczni wyrażonej w CGT, ponieważ wzrost produktywności instalacji pochłania zwiększona produkcja własna wskutek podjęcia prac dotąd zleczanych podwykonawcom. Dlatego Komisja jest zdania, że nie zachodzi żadne nieproporcjonalne zwiększenie zdolności produkcyjnej.

(71) Komisja dochodzi do wniosku, że środki nr 1 do 6 wymienione w tabeli w pkt 22 należy postrzegać jako inwestycje w modernizację lub polepszenie stanu infrastruktury istniejącej stoczni, z zamiarem poprawy produktywności istniejących instalacji. Związane z tym koszty w wysokości 8 360 000 EUR należy zatem uważać za koszty kwalifikowane.

Budowa dodatkowego nowego nabrzeża i zakup nowej suwnicy

Modernizacja

(72) Środki 7 i 8 wymienione w tabeli w pkt (22) dotyczą budowy dodatkowego nabrzeża i zakupu nowej suwnicy. Komisja jest zdania, że te inwestycje z dwóch powodów można zakwalifikować jako środek związany z polepszeniem stanu infrastruktury lub z modernizacją. Po pierwsze, stocznia Rolandwerft przed projektem inwestycyjnym miała w zwyczaju wyposażać i naprawiać jednocześnie dwa statki, cumując jeden ze statków do statku przycumowanego bezpośrednio do nabrzeża. Ten sposób postępowania okazał się nieefektywny i kosztowny. Dzięki inwestycjom stocznia Rolandwerft będzie mogła cumować dwa statki bezpośrednio przy nabrzeżu, a wyposażanie obu statków może odbywać się w lepszych warunkach. Po drugie, w przypadku tych inwestycji mamy do czynienia

⁽⁴⁾ Dz.U. C 229 z 14.9.2004, str. 5.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 74 z 10.3.1998, str. 74.

z ostatnimi inwestycjami spośród całego szeregu inwestycji rozpoczętych w 1999 r., mających na celu przystosowanie stoczni do budowy większych okrętów. Stocznia przestała swoją produkcję, ponieważ zmieniło się zapotrzebowanie z dużo mniejszych statków dostawczych na takie okręty dostawcze, jakie dziś produkuje stocznia Rolandwerft. Komisja jest zdania, że dostosowanie produkcji do popytu rynkowego może być postrzegane jako modernizacja.

Cel wzrostu produktywności istniejących instalacji

- (73) Celem inwestycji jest podniesienie produktywności istniejących instalacji. Wyposażenie statków na dotychczasowym nabrzeżu stanie się bardziej ekonomiczne, ponieważ statki nie muszą już cumować obok siebie i nie trzeba już przechodzić przez statek znajdujący się bezpośrednio przy nabrzeżu. Mimo że można wyjść z założenia, iż w przypadku nowego nabrzeża niekoniecznie chodzi jedynie o przeniesienie instalacji, która istniała już wcześniej, to Komisja jest zdania, że budowa nowego nabrzeża wyposażeniowego doprowadzi do wzrostu produktywności dotychczasowego nabrzeża.
- (74) Także druga suwnica, która zostanie zainstalowana na przedłużonym nabrzeżu, przyczyni się do wzrostu produktywności dotychczasowego nabrzeża. Udźwig obu suwnic wynosi razem 85 ton w porównaniu do wcześniejszego udźwigu maksymalnego, który wynosił 50 ton. Dzięki temu suwnice nabrzeżne mogą podnosić także ciężary, do których podnoszenia potrzebowano wcześniej dźwigu pływającego. Po zakończeniu inwestycji zastosowanie dźwigu pływającego konieczne będzie jeszcze tylko do montażu silnika okrętowego. Wszystkie pozostałe prace związane z podnoszeniem mogą być wykonywane za pomocą obu suwnic znajdujących się na przedłużonym nabrzeżu. Po drugie, dotychczasowa suwnica będzie także stosowana przy pracach na mniejszym, położonym bezpośrednio za nabrzeżem zewnętrznym placu budowy. Po zakończeniu inwestycji druga suwnica może być stosowana w razie, gdy pierwsza suwnica będzie potrzebna przy pracach na zewnętrznym placu budowy. Dzięki temu prace wyposażeniowe w takich przypadkach nie będą musiały być przerywane.
- (75) Dlatego Komisja doszła do wniosku, że celem inwestycji jest wzrost produktywności instalacji istniejących w stoczni.

Wpływ na zdolność produkcyjną

- (76) Komisja jest ponadto zdania, że inwestycje nie doprowadzą do nieproporcjonalnego zwiększenia zdolności produkcyjnej.
- (77) Na początek Komisja stwierdza, że w stoczni Rolandwerft od ponad 15 lat wyposażano jednocześnie dwa statki. Wyposażenie statków w drugiej linii miało być rozwiązaniem przejściowym, do czasu przeprowadzenia inwestycji w nabrzeże. Według danych Niemiec fakt, że to przejściowe rozwiązanie utrzymało się przez tak długi czas, można wytłumaczyć szczególną sytuacją na rynku i szczególnymi okolicznościami w stoczni. Grupa Hegemann jako właściciel stoczni postanowiła inwestować posiadane środki najpierw w stocznię Peene. Po zakończeniu projektu restrykturyzacyjnego w stoczni Peene w roku 2005 i w związku z ponownym ożywieniem na rynku, Grupa Hegemann mogła doprowadzić do końca projekt modernizacyjny związany ze stocznią Rolandwerft. W oparciu

o fakt, że stocznia Rolandwerft w ciągu ostatnich 15 lat (z przerwami w czasach zmniejszonego popytu) regularnie wyposażała jednocześnie dwa statki, Komisja nie widzi żadnego powodu by uważać, że stocznia Rolandwerft w okresie przedinwestycyjnym miała zdolność produkcyjną do wyposażania jedynie pojedynczych statków.

- (78) Z technicznego punktu widzenia, wąskie gardło we wstępnych etapach procesu roboczego, tzn. w halach budowy statków i na zewnętrznym placu budowy, nie pozwala stoczni Rolandwerft na zwiększenie produkcji nowych okrętów i zintensyfikowanie prac naprawczych. Hale i zewnętrzny plac budowy są obecnie obciążone maksymalnie, co uniemożliwia potencjalny wzrost produkcji. W odniesieniu do działań naprawczych stoczni Niemcy wyjaśniły, że około 50 % każdego zlecenia naprawy musi być przeprowadzane na lądzie, czyli na zewnętrznym placu budowy, ale jego zdolność produkcyjna jest obecnie wykorzystywana przez prace związane z budową nowych okrętów. Przeprowadzanie dodatkowych prac naprawczych możliwe jest tylko kosztem, a nie oprócz budowy nowych okrętów. Te same argumenty można przytoczyć dla przebudowy statków. Ponieważ inwestycje nie dotyczą wąskich gardeł, zdolność produkcyjna w zakresie budowy nowych okrętów oraz napraw i przebudowy nie może wzrosnąć. W dalszej kolejności należy podkreślić, że zlikwidowanie wąskich gardeł charakteryzujących instalacje wymagałoby dużego nakładu pracy, ponieważ trzeba by było powielić w tym celu cały proces produkcyjny.
- (79) Komisja zbadała następnie, czy nowe nabrzeże mogłoby doprowadzić do zwiększenia zdolności produkcyjnej stoczni w dziedzinie wyposażania kadłubów okrętów, wyprodukowanych przez inną stocznnię. Ale także i w tym przypadku przeszkodą jest wąskie gardło hal do budowy okrętów. Podczas gdy produkowane przez stocznnię Rolandwerft nowe okręty wstępnie wyposaża się w halach do budowy statków, to kadłuby okrętów wyprodukowanych przez inną stocznnię są zazwyczaj całkowicie puste i wymagają obszernych prac związanych z wyposażaniem. Do wyposażania kadłubów okrętów na nabrzeżu konieczne są techniczne instalacje, które zazwyczaj potrzebne są w halach do budowy nowych okrętów. Gdy hale do budowy statków i przynależne do nich instalacje są w pełni wykorzystywane, to nie mogą one jednocześnie zajmować się wyposażaniem kadłubów okrętów. Zatem nie jest możliwe, aby stocznia Rolandwerft mogła rozszerzyć swoją działalność w zakresie wyposażania kadłubów wyprodukowanych w innych stoczniach przy jednoczesnym utrzymywaniu produkcji nowych okrętów i napraw na dotychczasowym wysokim poziomie.
- (80) Niemcy wyjaśniły ponadto że obecnie nie wyposaża się kadłubów okrętów, i takie prace nie są również planowane. Poza tym taka działalność w latach dużego popytu jest mało prawdopodobna, ponieważ potencjalni dostawcy kadłubów wynajęci są na lata z góry i dlatego stocznia Rolandwerft nie może zakupić na rynku prefabrykowanych kadłubów okrętów o wymaganej wysokiej jakości. Informację tą potwierdza rzeczywista działalność handlowa stoczni Rolandwerft w ciągu ostatnich lat, w czasie których stocznia nie wyposażała dodatkowo żadnych prefabrykowanych kadłubów, mimo że teoretycznie byłoby to możliwe na równoległym postoju statków. Niemcy stwierdziły poza tym, że w razie pogorszenia sytuacji na rynku, w wyniku której dostawcy mieliby znowu wolne moce produkcyjne, w związku z czym kadłuby byłyby dostępne

na rynku, mogłoby się zdarzyć, że także sytuacja pod względem zamówień w stoczni Rolandwerft zmieniłaby się na niekorzyść. W takim wypadku z powodów ekonomicznych stocznia Rolandwerft wykorzystalaby swoje własne zdolności produkcyjne raczej do budowy kadłubów statków niż do wyposażania prefabrykowanych kadłubów. Nawet jeśli stocznia wyposażałaby prefabrykowane kadłuby, to wyposażanie odbywałoby się zamiast budowy nowych statków, a nie jako prace dodatkowe.

(81) Komisja stwierdza, że nawet jeśli w wyniku inwestycji doszłoby hipotetycznie do lekkiego zwiększenia zdolności produkcyjnej w dziedzinie wyposażania kadłubów wyprodukowanych w innej stoczni, to taki wzrost ze względu na zaprezentowane wyżej przyczyny techniczne byłby i tak minimalny. Ponieważ osiągnięty wzrost produktywności, który jest głównie skutkiem oszczędności finansowych z racji niekorzystania z wynajmowanych suwnic, byłby znaczny, to nieznaczne zwiększenie zdolności produkcyjnej związanej z okazjonalnym wyposażaniem kadłubów nie może być postrzegane jako nieproporcjonalne.

(82) Komisja stwierdza następnie, że stocznia Rolandwerft na poparcie swojego stanowiska mówiącego, że nie dąży ona do zwiększenia zdolności produkcyjnej, zaproponowała zobowiązanie się do niezwiększania wykorzystania nowego nabrzeża przez okres pięciu lat. To złożone przez Niemcy zobowiązanie przewiduje, że stocznia ograniczy swoje działania na nowym nabrzeżu w dziedzinie budowania nowych statków, wyposażania prefabrykowanych kadłubów oraz naprawy i przebudowy statków do [...] w roku, na okres pięciu lat od zakończenia inwestycji na nowym nabrzeżu. Wykorzystanie nowego nabrzeża podczas jedynie [...] odpowiada planom działalności stoczni na najbliższe lata, jakie przedłożono Komisji. Poza tym stocznia Rolandwerft zobowiązała się nie budować statków na równoległym postoiu w tym samym okresie. Komisja stwierdza, że tych zobowiązań nie można traktować jako dowodu na to, że inwestycje nie prowadzą do zwiększenia zdolności produkcyjnej. Komisja postrzega jednak zobowiązanie stoczni jako kolejny dowód na to, że przedstawione przez beneficjenta przyczyny techniczne, praktyczne i gospodarcze są uzasadnione i że celem inwestycji nie jest zwiększenie zdolności produkcyjnej, lecz wzrost produktywności.

(83) Dlatego Komisja jest zdania, że w przypadku inwestycji w nabrzeże i zakup nowej suwnicy chodzi o polepszenie stanu infrastruktury lub modernizację istniejącej stoczni z zamiarem poprawy produktywności istniejących instalacji. Inwestycja nie prowadzi do nieproporcjonalnego zwiększenia zdolności produkcyjnej. Dlatego Komisja uważa, że budowa nowego nabrzeża i zakup nowej suwnicy spełnia zawarte w zasadach ramowych warunki przyznania regionalnej pomocy inwestycyjnej. Inwestycje w wysokości 4 640 000 EUR są zatem kosztami kwalifikowanymi.

VII. WNIOSKI

(84) Komisja stwierdza, że planowana pomoc regionalna na rzecz stoczni Rolandwerft, czyli 12 % z kwoty 13 000 000 EUR, to jest 1 560 000 EUR, spełnia warunki określone w zasadach ramowych dotyczących pomocy regionalnej. Planowana pomoc spełnia zatem wszystkie warunki konieczne do uznania jej za zgodną z zasadami wspólnego rynku,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Planowana przez Niemcy pomoc państwa na rzecz stoczni Rolandwerft w wysokości 12 % z kwoty 13 000 000 EUR, to jest 1 560 000 EUR, jest zgodnie z art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE zgodna ze wspólnym rynkiem.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Federalnej Niemiec.

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 grudnia 2006 r.

W imieniu Komisji

Neelie KROES

Członek Komisji