

# KOMISJA

## DECYZJA KOMISJI

z dnia 6 grudnia 2006 r.

w sprawie pomocy państwa C 6/2006 (ex N 417/2005), którą Niemcy zamierzają przyznać na rzecz  
Volkswerft Stralsund

(notyfikowana jako dokument nr C(2006) 5790)

(Jedynie tekst w języku niemieckim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/402/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

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

uwzględniając porozumienie o Europejskim Obszarze Gospo-  
darczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag  
zgodnie z wyżej wymienionymi postanowieniami<sup>(1)</sup> i po  
uwzględnieniu tych uwag,

a także mając na uwadze, co następuje:

### I. PROCEDURA

- (1) Pismem z dnia 22 sierpnia 2005 r., zarejestrowanym dnia 26 sierpnia 2005 r., Niemcy zgłosiły zamiar przyznania regionalnej pomocy inwestycyjnej na rzecz Volkswerft Stralsund. W piśmie z dnia 13 września 2005 r. Komisja poprosiła Niemcy o informacje, których Niemcy udzieliły pismem z dnia 14 października 2005 r., zarejestrowanym dnia 17 października 2005 r. Pismem z dnia 18 listopada 2005 r. Komisja zwróciła się do Niemiec o informacje uzupełniające, które Niemcy przedstawiły w piśmie z dnia 19 grudnia 2005 r., zarejestrowanym dnia 20 grudnia 2005 r.
- (2) Dnia 22 lutego 2006 r. Komisja wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające w sprawie domniemanej pomocy państwa. Decyzja Komisji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*<sup>(2)</sup>. Komisja zwróciła się do wszystkich zainteresowanych stron o przedstawienie uwag dotyczących tej pomocy. Benefi-

cjent, Volkswerft Stralsund, przedstawił je w piśmie z dnia 10 maja 2006 r., zarejestrowanym dnia 11 maja 2006 r. niemiecki Związek Budownictwa Okrętowego i Techniki Morskiej (Verband für Schiffbau und Meerestechnik) przedstawił swoje stanowisko w piśmie z dnia 11 maja 2006 r., zarejestrowanym w tym samym dniu, podobnie uczynił duński Związek Przedsiębiorstw Gospodarki Morskiej – Danske Martime.

- (3) Uwagi te przekazano władzom niemieckim pismami z dnia 12 maja 2006 r. i z dnia 19 maja 2006 r. Odpowiedź Niemiec nadeszła w piśmie z dnia 2 czerwca 2006 r., zarejestrowanym tego samego dnia.

- (4) Niemcy ustosunkowały się do wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego w piśmie z dnia 7 kwietnia 2006 r., zarejestrowanym tego samego dnia. Pismem z dnia 26 lipca 2006 r. Komisja zwróciła się do Niemiec o informacje uzupełniające, których udzieliły one w piśmie z dnia 22 sierpnia 2006 r., zarejestrowanym dnia 23 sierpnia 2006 r.

### II. OPIS

- (5) Beneficjentem pomocy jest Volkswerft Stralsund GmbH (zwana dalej „stocznią VWS”), mająca siedzibę w kraju związkowym Meklemburgia-Pomorze Przednie (Niemcy), czyli na obszarze objętym pomocą zgodnie z art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu WE. Stocznia VWS należy do duńskiej grupy A.P. Møller i wchodzi w skład grupy stoczni kierowanej przez spółkę Odense Steel Shipyard Ltd. Stocznia VWS jest dużym przedsiębiorstwem i nie zalicza się do małych i średnich przedsiębiorstw w rozumieniu zalecenia Komisji 2003/361/WE z dnia 6 maja 2003 r. dotyczącego definicji mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw<sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 90 z 13.4.2006, str. 36.

<sup>(2)</sup> Patrz przypis 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 124 z 20.5.2003, str. 36.

- (6) Stocznia VWS zajmuje się projektowaniem i budową statków morskich oraz naprawą i przebudową statków. Buduje głównie średnie kontenerowce, ale również statki pasażerskie, promy i statki specjalistyczne, takie jak pogłębiarki, kablownce, holowniki typu AHTS oraz statki do usuwania substancji szkodliwych. Stocznia jest przystosowana do budowy statków o długości do 260 m.
- (7) Prefabrykacja poszczególnych elementów aż do wielkości sekcji odbywa się na specjalnych liniach produkcyjnych. Montaż końcowy następuje po wcześniejszej konserwacji i malowaniu w hali budowy statków, która umożliwia budowę kadłubów o długości nawet 300 m. Wodowanie statków odbywa się przy pomocy podnośnika dokowego o długości 230 m. Ogranicza to plany budowy statków w stoczni VWS do statków o długości maksymalnej 260 m.
- (8) Aby móc sprostać konkurencji na rynku światowym, stocznia VWS planuje modernizację i racjonalizację produkcji oraz dostosowanie się do zmieniającego się popytu międzynarodowego. Stocznia VWS wychodzi z założenia, że korzystne warunki rynkowe dla statków handlowych utrzymają się jeszcze przez wiele lat oraz że wzrost popytu będzie dotyczył przede wszystkim statków typu „panamax”, których stocznia VWS nie jest w stanie produkować po kosztach konkurencyjnych. Statki typu „panamax” są największymi statkami pływającymi po Kanale Panamskim, tzn. są to statki o maksymalnej długości 300 m i maksymalnej szerokości 32,2 m.
- (9) W celu zwiększenia zdolności produkcyjnej stoczni i umożliwienia bardziej ekonomicznej produkcji większych statków typu „panamax” stocznia VWS wdraża obecnie projekt inwestycyjny. Pozwoli on stoczni VWS osiągnąć pozycję konkurencyjną w segmencie rynkowym statków typu „panamax” i zwiększyć tym samym potencjał zbytu stoczni. Stocznia VWS zakłada, że doprowadzi to do bardziej równomiernego wykorzystania istniejących urządzeń produkcyjnych, a tym samym do zmniejszenia kosztów produkcji statku, dzięki czemu wzrośnie zdolność produkcyjna stoczni.
- (10) Inwestycje dotyczą z jednej strony przetwarzania stali (budowa paneli i sekcji, konserwacja) w celu umożliwienia produkcji i obróbki większych konstrukcji stalowych (sekcji), z drugiej zaś wydłużenia podnośnika dokowego o 40 m, co pozwoliłoby na podnoszenie większych statków.
- (11) W dziedzinie budowy paneli i sekcji, w istniejącej hali należy zbudować nową linię produkcyjną przeznaczoną dla paneli i sekcji częściowych do większych typów statków. Ponadto na pochylni należy stworzyć cztery dodatkowe stanowiska przystosowane do budowy większych sekcji. W dziedzinie konserwacji inwestycje dotyczą powiększenia dwóch z czterech istniejących kabin instalacji konserwujących, aby możliwe było przyjmowanie większych sekcji. Ze względów gospodarczych i technicznych do budowy większych statków konieczna jest zdolność do tworzenia i obróbki większych konstrukcji stalowych, ponieważ montaż końcowy większych statków z mniejszych sekcji byłby nieefektywny. Dzięki wydłużeniu podnośnika dokowego jego wielkość zostanie przystosowana do wielkości hali budowy statków.
- (12) Po zrealizowaniu projektu inwestycyjnego zdolność produkcyjna stoczni VWS wzrośnie zgodnie z informacjami przedstawionymi przez Niemcy z ok. [...] (\*) t stali/1 000 roboczogodzin w 2005 r. do [...] t/1 000 roboczogodzin. Zdolność produkcyjna stoczni mierzona w CGT (skompensowana pojemność rejestrowa brutto) nie zwiększy się z powodu inwestycji; nastąpi jedynie przesunięcie punktu ciężkości ze średnich kontenerowców na duże. Zdolność produkcyjna stoczni w zakresie przetwarzania stali zwiększy się z 56 000 t w 2005 r. do 64 000 t rocznie po zakończeniu projektu inwestycyjnego.
- (13) Realizację projektu rozpoczęto na początku 2005 r. a zakończono dnia 28 lutego 2006 r. Dzięki niemu powstanie 207 nowych miejsc pracy bezpośrednio związanych z inwestycją.
- (14) Projekt inwestycyjny wymaga zmniejszenia pionowej integracji stoczni. Udział prac zleczanych wykonawcom zewnętrznym ma zostać zwiększony z 17 % godzin produkcyjnych w 2005 r. do 28 % do końca 2007 r. Oczekuje się, że wraz z rosnącym udziałem prac zleczanych na zewnątrz w regionie Stralsund powstanie 400 nowych miejsc pracy.
- (15) Całkowite koszty projektu wynoszą 18 669 000 EUR i są tym samym równe kosztom kwalifikowalnym. Koszty te można obliczyć w sposób następujący:
- | (EUR)                |            |
|----------------------|------------|
| Podnośnik dokowy     | 10 512 000 |
| Budowa paneli/sekcji | 3 910 000  |
| Konserwacja          | 4 247 000  |
| Razem                | 18 669 000 |
- (16) Niemcy zamierzają przyznać pomoc państwa w wysokości 4 200 500 EUR, co odpowiada 22,5 % kwalifikowalnych kosztów inwestycji wynoszących 18 669 000 EUR. Pomoc przyznawana jest zgodnie z dwoma zatwierdzonymi programami pomocy regionalnej (\*). Wniosek o przyznanie pomocy złożono przed rozpoczęciem realizacji projektu inwestycyjnego.

(\*) Informacja poufna, również w dalszej części dokumentu oznaczona symbolem [...].

(4) Program wspólnotowy „Poprawa regionalnej struktury gospodarczej” – 34. plan ramowy; Ustawa o dotacjach na inwestycje 2005.

### III. POWODY WSZCZĘCIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (17) Formalne postępowanie wyjaśniające wszczęto z uwagi na wątpliwości Komisji co do zgodności ze wspólnym rynkiem. Komisja nie była pewna, czy inwestycje w budowę panelową i sekcijną nie wykraczają poza zwykle inwestycje dotyczące poprawy zdolności produkcyjnej istniejących instalacji. Ponadto Komisja miała wątpliwości, czy w przypadku inwestycji w urządzenia do konserwacji i wydłużenia podnośnika dokowego chodzi o inwestycje kwalifikowalne, ponieważ ich cel nie wydaje się prowadzić do zwiększenia zdolności produkcyjnej tych urządzeń.
- (18) Ponadto Komisja miała wątpliwości, czy inwestycje stoczni VWS nie spowodowałyby zwiększenia zdolności produkcyjnej stoczni, co z kolei mogłoby być niezgodne z Zasadami ramowymi dotyczącymi pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego<sup>(5)</sup> i ze wspólnym rynkiem.

### IV. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (19) Do Komisji wpłynęły uwagi beneficjenta, niemieckiego Związku Budownictwa Okrętowego i Techniki Morskiej oraz duńskiego Związku Przedsiębiorstw Gospodarki Morskiej.

#### 1. Uwagi beneficjenta (stoczni VWS)

- (20) Stocznia VWS podkreśla w swoim stanowisku, że celem projektu inwestycyjnego jest zwiększenie produktywności i poprawa wykorzystania istniejących instalacji produkcyjnych. Celem projektu inwestycyjnego nie jest ponadto zwiększenie zdolności produkcyjnej stoczni; takich konsekwencji nie będzie także miała sama realizacja tego projektu. Projekt inwestycyjny jest raczej warunkiem wprowadzenia innowacyjnych produktów, do czego dąży stocznia VWS oraz do wprowadzenia na rynek statków typu „panamax”. Stocznia VWS twierdzi, że rynek statków o pojemności załadowczej od 2 500 TEU do 4 999 TEU<sup>(6)</sup> jest dla stoczni rynkiem optymalnym, ponieważ ten segment wyróżnia się najwyższym potencjałem zbytu na świecie, a konkurencyjność w Europie jest niewielka.
- (21) Ponadto stocznia VWS zwraca uwagę, że w latach 1993–1998 została ona przebudowana i przystosowana do budowy statków typu „panamax”, czego dowodzi odpowiednia wielkość hali budowy statków. Co więcej w momencie przebudowy nie można było przewidzieć zwiększenia popytu na rynku światowym na rzecz statków typu „panamax”. Ponieważ ówczesny właściciel stoczni VWS, Bremer Vulkan, posiadał już stocznie, które zajmowały się produkcją statków tej klasy, uznał, że stocznia VWS będzie zajmować się produkcją mniejszych statków i w takim wypadku pochylnia dokowa o długości 230 m będzie wystarczająca.

- (22) Stocznia VWS twierdzi, że jej pozycja rynkowa – z różnych powodów – zmieniła się w ciągu ostatnich lat. Bremer Vulkan już nie istnieje. W wyniku niewielkiego zapotrzebowania na dotychczasową paletę produktów stoczni VWS skoncentrowała się ona na budowie kontenerowców o pojemności załadowczej do 3 000 TEU oraz dużych, specjalistycznych statków zaopatrzeniowych do obsługi platform. Zapotrzebowanie na masowce, statki rybackie, promy, statki pasażerskie i tankowce, wcześniej produkowane przez stocznnię VWS, spadło, więc zrezygnowano z ich produkcji. Stocznia VWS wyjaśnia poza tym, że rynek mniejszych kontenerowców charakteryzuje się ostrą konkurencją w Niemczech, a częściowo także w Polsce, podczas gdy większe kontenerowce typu „panamax” są produkowane jedynie w niewielu stoczniach europejskich. Stocznia VWS podkreśla, że techniczne wyposażenie stoczni VWS, zwłaszcza hala budowy statków, umożliwia budowę kontenerowców typu „panamax”.

- (23) Aby produkcja kontenerowców typu „panamax” była zasadna z ekonomicznego punktu widzenia, konieczne jest przeprowadzenie w stoczni zmian technicznych. Dotychczas stocznia VWS budowała statki o pojemności od 2 100 TEU do 3 000 TEU i długości od 197 m do 237 m. Statki te budowano z 95 do 111 sekcji stalowych o długości do 16 m. Wielkość tych sekcji jest ograniczona wielkością dostępnego pomieszczenia w warsztatach i w miejscach konserwacji. Długość kontenerowców typu „panamax” wynosi 295 m. Bez zmiany instalacji technicznych jeden statek trzeba by budować ze 170 sekcji, co przy niezmienionej wielkości sekcji spowodowałoby wzrost nakładu pracy o 60 do 70 %. Ponieważ jednak cena rynkowa tych statków jest wyższa jedynie o 20 do 23 %, stocznia VWS musi zwiększyć swoją zdolność produkcyjną, aby móc je produkować w sposób ekonomiczny. W związku z tym niezbędne są inwestycje w celu powiększenia dwóch z istniejących kabin w instalacjach do konserwacji i rozbudowy produkcji paneli i sekcji, aby możliwa była budowa i obróbka sekcji o długości do 32 m.

- (24) Stocznia VWS zwraca uwagę na możliwość wodowania kontenerowców typu „panamax” za pomocą istniejącego podnośnika dokowego o długości 230 m. Jednak wtedy wystająca część kadłuba musiałaby być asekurowana np. przez dźwиг pływający. Taki sposób wodowania związany jest jednak z pewnym ryzykiem i zwiększa koszty.

- (25) Co do zdolności produkcyjnej stoczni, stocznia VWS stwierdza, że mierzona w CGT całkowita zdolność produkcyjna stoczni nie ulegnie zwiększeniu. W 2005 r. stocznia VWS wyprodukowała sześć kontenerowców o pojemności załadowczej 2 500 TEU każdy, co odpowiada 110 000 CGT. W czasie 1 725 000 roboczogodzin przetworzono 56 000 t stali. Po zakończeniu projektu inwestycyjnego stocznia w latach 2006–2007 będzie mogła produkować siedem kontenerowców typu „panamax” rocznie, zużywając 64 000 t stali w czasie 1 900 000 roboczogodzin. Odpowiada to każdorazowo 108 000 CGT w 2006 r. i 2007 r. Wartość CGT pozostanie niezmienną a liczba roboczogodzin i przetwarzana ilość stali wzrosną o 14 %.

<sup>(5)</sup> Dz.U. C 317 z 30.12.2003, str. 11.

<sup>(6)</sup> Twenty-foot equivalent unit (jednostka pojemności odpowiadająca kontenerowi o długości 20 stóp).

- (26) Stocznia VWS podkreśla, że umowy dotyczące produkcji kontenerowców typu „panamax” zawarła w 2003 r., kiedy to popyt zmienił się z mniejszych statków na rzecz większych typu „panamax” i ta zmiana poważnie zagroziłaby pozycji stoczni, gdyby wciąż budowała tylko mniejsze statki. Analizy procesu produkcji stoczni wykazały, że dzięki inwestycjom, o których mowa, możliwe jest produkowanie większych statków przy utrzymaniu konkurencyjnego poziomu zdolności produkcyjnej.
- (27) Segment rynku statków o pojemności od 2 500 TEU do 4 000 TEU (22 000 CGT do 50 000 CGT), tzn. segment, który w przyszłości będzie obsługiwać stocznia VWS, zaopatrują następujące stocznie: niemiecka stocznia Aker TW (HDW i Schichau Seebeck) oraz polskie stocznie w Gdyni i Szczecinie.
- (28) Stocznie europejskie mają drugi co do wielkości udział w tym segmencie rynku – 26,3 %, po Korei (39,1 %) i przed Chinami (24,8 %). Największymi konkurentami w tym segmencie są więc Korea i Chiny i te państwa będą w przyszłości dyktować warunki konkurencji. Gdyby stocznia VWS nie weszła na rynek kontenerowców typu „panamax”, działałaby w dalszym ciągu na rynku statków zaopatrzeniowych, charakteryzującym się dużą konkurencją w Europie, co wykluczyłoby ją z szybko rozwijającego się rynku kontenerowców typu „panamax”. Stocznia VWS przedłożyła dane, które potwierdzają przesunięcie zapotrzebowania rynku na większe statki i ponadprzeciętny wzrost zapotrzebowania na statki o pojemności od 2 500 TEU do 5 000 TEU.
- ## 2. Stanowisko niemieckiego Związku Budownictwa Okrętowego i Techniki Morskiej
- (29) 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 dotyczących pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego. Wątpliwości nie potwierdza także obecna sytuacja rynkowa, a zwłaszcza fakt, że planowana pomoc nie spowoduje do zakłóceń konkurencji.
- (30) Związek twierdzi, że kierunek polityki wspólnotowej w zakresie pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego zmienił się w ciągu ostatnich lat. Zasady ramowe dotyczące pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego nie zawierają przepisów zabraniających przyznawania pomocy inwestycyjnej na zwiększanie zdolności produkcyjnej. Związek wychodzi zatem z założenia, że obecnie tego rodzaju przepisy nie byłyby celowe. Następnie Związek wskazuje, że w Zasadach ramowych dotyczących pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego zrezygnowano – w miarę możliwości – z uregulowań sektorowych. Kwestia zdolności produkcyjnej pojawia się jedynie w związku z pomocą na zamykanie przedsiębiorstw. Inne rodzaje pomocy, jak np. pomoc na restrukturyzację, podlegają ogólnym przepisom dotyczącym pomocy państwa.
- (31) Związek twierdzi również, że restrykcyjna wykładnia przepisów jest sprzeczna z inicjatywą LeaderSHIP 2015, będącą elementem realizacji strategii lizbońskiej. Konkurencyjność i produktywność przemysłu europejskiego powinny rosnąć dzięki inwestycjom w badania, rozwój i innowację, w tym także w nowoczesne instalacje produkcyjne. Gdyby pomoc państwa na cele inwestycyjne nie mogła pociągać za sobą zwiększenia zdolności produkcyjnej, byłoby to sprzeczne z celem inicjatywy LeaderSHIP 2015, zwłaszcza z celem utrzymania i poprawy pozycji w określonych segmentach rynku. Jednym z tych segmentów jest rynek małych i średnich kontenerowców, na którym Europa w dalszym ciągu utrzymuje dobrą pozycję w stosunku do Korei i Chin.
- (32) Związek jest zdania, że planowane inwestycje nie zakłócają konkurencji. Obecnie nie istnieją żadne nadwyżki zdolności produkcyjnej, ponieważ światowy przemysł stoczniowy przeżywa rozkwit. Popyt powinien być stale korzystny, przy czym w latach 2008–2009 oczekiwany jest jego lekki spadek. Dzięki ciągle rosnącemu handlowi światowemu rozwija się także transport morski. Dotyczy to przede wszystkim transportu dóbr przemysłowych za pomocą kontenerowców. Zapotrzebowanie na tego typu statki będzie coraz większe.
- (33) Planowane inwestycje stwarzają stoczni VWS możliwość produkcji kontenerowców o pojemności załadowczej do 5 000 TEU. Do tej pory w stoczni VWS budowano statki o pojemności do 3 000 TEU. Rynek kontenerowców o pojemności do 3 000 TEU charakteryzuje się dużą konkurencją, ponieważ ten typ statków budowany jest przez wiele stoczni niemieckich, jak również inne stocznie europejskich, zwłaszcza polskie stocznie w Gdyni i Szczecinie. Mimo to największymi konkurentami na rynku są w dalszym ciągu Korea i Chiny.
- (34) Rynek statków o pojemności załadowczej powyżej 3 000 TEU posiada odmienną strukturę. Wprawdzie niektóre stocznie niemieckie i polskie dysponują warunkami do budowy takich statków, ale budowane są one niemal wyłącznie w Korei i Chinach.
- (35) Związek pozytywnie ocenia potencjał rozwojowy segmentu rynku statków o pojemności powyżej 3 000 TEU na postawie stałego wzrostu obserwowanego w ostatnich latach w segmencie kontenerowców typu „panamax”. Związek podkreśla, że inwestycje stoczni VWS nie spowodują zakłóceń na rynku wewnątrz europejskiego, ponieważ ten typ statków budowany jest obecnie niemal wyłącznie przez stocznie koreańskie i chińskie. Następnie Związek podkreśla, że Chiny w dalszym ciągu zwiększają swoje zdolności produkcji statków i udział w rynku, co potwierdza, że mamy do czynienia z konkurencją globalną a nie konkurencją europejską. Ograniczenie inwestycji stoczni europejskich przyniosłoby zatem korzyści tylko konkurentom w Korei i Chinach.

### 3. Uwagi duńskiego Związku Przedsiębiorstw Gospodarki Morskiej

- (36) Stowarzyszenie Stoczniovców Duńskich stwierdza, że wspomniana pomoc nie spowoduje zakłócenia konkurencji, ponieważ statki produkowane przez stocznię VWS, jak również statki, które będzie ona produkować w przyszłości nie zagrażają programom produkcyjnym stoczni duńskich. Związek Przedsiębiorstw Gospodarki Morskiej podkreśla, że planowana pomoc państwa ma na celu poprawę konkurencyjności stoczni VWS na rynku większych kontenerowców. Konkurenci w tym nowym segmencie rynku pochodzą przeważnie z państw nieeuropejskich. Poza tym widoczne jest ogólne przesunięcie zapotrzebowania w stronę większych statków.
- (37) Związek Przedsiębiorstw Gospodarki Morskiej zauważa poza tym, że przemysł stoczniowy otrzymuje duże dotacje w państwach nieeuropejskich. Aby móc sprostać rosnącej konkurencji, należy dokonać poważnych inwestycji w europejski przemysł stoczniowy.

### V. UWAGI NIEMIEC

- (38) Niemcy w swoich uwagach dotyczących wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego zwracają uwagę na to, że pkt 26 Zasad ramowych dotyczących pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego nie zawiera żadnych przepisów 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 wyjaśniają również, że wzrost produktywności w przemyśle stoczniowym jest jednym z głównych założeń polityki wspólnotowej w tym sektorze. Inicjatywa LeaderSHIP 2015 ma na celu poprawę konkurencyjności stoczni europejskich oraz zlikwidowanie trudności, które powstały w europejskim przemyśle stoczniowym z racji dotowania budowy statków w Azji. Ten cel, według Niemiec, można osiągnąć tylko poprzez zwiększenie produktywności.
- (39) Niemcy uważają, że z pkt 3 Zasad ramowych dotyczących pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego nie można wyprowadzać twierdzenia, iż przy ocenie zgodności ze wspólnym rynkiem należy uwzględnić oddziaływanie projektu inwestycyjnego na zdolność produkcyjną. Niemcy przekonują dalej, że czynniki, o których mowa w pkt 3 Zasad ramowych, nie mają już wpływu na przemysł stoczniowy, który charakteryzuje się obecnie przede wszystkim dobrą sytuacją pod względem zamówień, wysokimi cenami i deficytem zdolności produkcyjnej.
- (40) Niemcy podkreślają ponadto, że udział europejskiego przemysłu stoczniowego w rynku w ostatnich dziesięcioleciach zmalał, a Japonia, Korea i Chiny zwiększyły swoje udziały dzięki dotacjom państwowym. Dotacje te wymienio
- niono w pkt 3 lit. c) Zasad ramowych dotyczących pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego jako jeden z czynników, które należy brać pod uwagę. Stocznie europejskie muszą zatem podjąć wysiłki na rzecz zwiększenia swojej produktywności.
- (41) Zgodnie ze stanowiskiem Niemiec każde zwiększenie produktywności prowadzi automatycznie do zwiększenia wydajności linii produkcyjnej. Wzrost zdolności produkcyjnej zgodnie z Zasadami ramowymi dotyczącymi pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego nie może więc oznaczać takiej samej wielkości produkcyjnej przy zmniejszonym nakładzie. Niemcy zwracają uwagę na cel pomocy regionalnej, która ma przyczynić się do rozwoju regionalnego i tworzenia miejsc pracy. W tym rozumieniu wzrost produktywności nie może pociągać za sobą zmniejszenia liczby miejsc pracy.
- (42) Niemcy, odnosząc się do sytuacji rynkowej, zauważają, że zwiększa się ruch towarowy, a w segmencie kontenerowców daje się zauważyć zapotrzebowanie na większe statki. Już teraz istnieją statki o pojemności ładowniczej 5 000 TEU, a w najnowszych prognozach mowa jest o statkach o pojemności ładowniczej 8 000 TEU. Ponieważ tak duże statki mogą wpływać tylko do nielicznych portów, potrzebne są mniejsze statki do rozładowywania ładunku, które w przyszłości będzie budować stocznia VWS. Przesunięcie zapotrzebowania na większe statki nie spowoduje zatem spadku popytu na mniejsze, produkowane przez stocznnię VWS.
- (43) Niemcy przedstawiają dokładne dane o projekcie inwestycyjnym stoczni VWS, mówiące o zdolności produkcyjnej w zakresie przetwarzania stali, nakładzie pracy i zdolności produkcyjnej stoczni przed rozpoczęciem realizacji projektu i po jej zakończeniu. Niemcy twierdzą, że inwestycje są konieczne w celu utrzymania konkurencyjności stoczni i utrzymania 1 200 istniejących miejsc pracy.
- (44) Odnosząc się do potencjalnego zwiększenia zdolności produkcyjnej stoczni, jakie miałyby nastąpić w wyniku inwestycji, Niemcy wskazują, że inwestycje nie dotyczą dziedzin, które można by zakwalifikować jako techniczne wąskie gardła stoczni. Komisja w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego uznała, że właśnie one decydują o zdolności produkcyjnej danej stoczni. Niemcy wyjaśniają, że zdolność produkcyjna stoczni, mierzona według kryteriów ustalonych przez Komisję, nie zmieni się.
- (45) Ponadto Niemcy podkreślają, że art. 87 ust. 1 Traktatu WE o przyznaniu pomocy inwestycyjnej nie zostanie naruszony i zwracają uwagę na zasadę prywatnego inwestora. Ponieważ stocznia VWS sama ponosi 77,5 % kosztów inwestycyjnych, a tym samym podejmuje ryzyko, można przyjąć, że inwestycje te odpowiadają kryteriom gospodarki rynkowej.

(46) Zgodnie ze stanowiskiem Niemiec ta pomoc inwestycyjna nie zakłóca konkurencji, i tym samym nie narusza art. 87 ust. 1, ponieważ przemysł stoczniowy jest częścią rynku światowego, na którym konkurencję zakłócają już dotacje dla stoczni azjatyckich. Ponadto zdolności produkcyjne stoczni europejskich są w dużym stopniu wykorzystane i w przyszłości należy liczyć się ze znacznym potencjałem wzrostowym. Ponadto przy ocenie sytuacji na rynku należy brać pod uwagę wyłącznie konkurentów, którzy działają w tym samym segmencie rynku, tzn. zajmują się produkcją kontenerowców typu „panamax”. Księgi zamówień konkurencyjnych stoczni są już zapełnione na najbliższe lata, a zatem ich zdolności produkcyjne są w pełni wykorzystane.

(47) W odniesieniu do rozwoju rynku w przyszłości i potencjalnej nadwyżki zdolności produkcyjnej, na które Komisja zwróciła uwagę w decyzji o wszczęciu formalnej procedury wyjaśniającej, Niemcy wskazują na zawodność prognoz i zauważają, że Komisja nie dostarczyła żadnych dowodów na taki właśnie rozwój sytuacji na rynku. Fakt, że w przyszłości może pojawić się pewna nadwyżka zdolności produkcyjnej, nie może prowadzić do stwierdzenia, że obecnie planowana pomoc może spowodować zakłócenie konkurencji w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE. Z tych samych powodów nie wpłynie ona również na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

(48) Co do kwestii zgodności z art. 87 ust. 3 Traktatu WE, Niemcy twierdzą, że pomoc jest zgodna z europejską polityką przemysłową, której celem jest poprawa pozycji i zdolności konkurencyjnej europejskiego przemysłu stoczniowego zgodnie z celem inicjatywy LeaderSHIP 2015.

(49) Niemcy zauważają, że uwagi zainteresowanych stron popierają ocenę Niemiec, z której wynika, że planowana pomoc jest zgodna ze wspólnym rynkiem.

## VI. OCENA POMOCY

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

(50) Zgodnie z art. 87 Traktatu WE wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek 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 między państwami członkowskimi. Zgodnie z orzecznictwem sądów Wspólnoty Europejskiej, kryterium wpływu na handel jest spełnione wówczas, gdy

przedsiębiorstwo otrzymujące pomoc prowadzi działalność gospodarczą, w zakres której wchodzi handel między państwami członkowskimi.

(51) Dofinansowanie przyznał kraj związkowy Meklemburgia-Pomorze Przednie, tym samym należy uznać je za pomoc państwa. Stwarza to stoczni VWS korzyści, jakich nie uzyskałaby na rynku.

(52) Stocznia VWS produkuje statki morskie. Ponieważ chodzi o sprzedaż statków na dużą skalę, pomoc grozi zakłóceniem konkurencji i wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi. W związku z tym argumenty przedstawione przez Niemcy są nieprzekonujące. Zgodnie z orzecznictwem pomoc, która powoduje wzmocnienie pozycji jednego przedsiębiorstwa wobec jego konkurentów w ramach handlu wewnątrzspółnotowego, wpływa w sposób ciągły na wymianę handlową między tymi państwami członkowskimi (7).

(53) Wobec zarzutu Niemiec, że potencjalna przyszła nadwyżka zdolności produkcyjnej nie została udowodniona, jak również nie dowiedziono, że nastąpi zakłócenie konkurencji w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE, należy nadmienić, że pomoc spełnia warunki dotyczące zastosowania art. 87 ust. 1 Traktatu WE, jeśli grozi zakłóceniem konkurencji i jest w stanie wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi (8).

(54) W odniesieniu do argumentu Związku, że pomoc, o której mowa, nie zakłóci konkurencji na rynku europejskim, ponieważ statki, które w przyszłości będzie budować stocznia VWS, produkowane są obecnie niemal wyłącznie przez Koreę i Chiny, Komisja zwraca uwagę, że kontenerowców produkowanych w przyszłości przez stocznnię VWS nie należy postrzegać jako całkowicie odrębnego rynku, ponieważ będą one konkurować z innymi kontenerowcami produkowanymi przez stocznie europejskie.

(55) W następstwie powyższego dofinansowanie stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE i należy ją odpowiednio ocenić.

### 2. Odstępstwo na mocy art. 87 ust. 2 i 3 Traktatu WE

(56) Artykuł 87 ust. 2 i 3 Traktatu WE przewiduje wyjątki od ogólnego zakazu udzielania pomocy określonego w art. 87 ust. 1.

(7) Porównaj wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-730/79 *Philip Morris przeciwko Komisji*, Rec. 1980, str. 2671, pkt 11.

(8) Porównaj orzeczenie Sądu Pierwszej Instancji w sprawie T-23/98 *Alzetta przeciwko Komisji*, Rec. 2000, II-2319, pkt 80.

- (57) W celu oceny pomocy przyznawanej na rzecz przemysłu stoczniowego Komisja przyjęła Zasady ramowe dotyczące pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego. W myśl tych zasad „przemysł stoczniowy” oznacza budowanie we Wspólnocie pełnomorskich statków handlowych z własnym napędem. Działalność handlowa stoczni VWS podlega tej definicji, więc pomoc należy rozpatrywać w świetle Zasad ramowych dotyczących pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego. Komisja nie dysponuje przesłankami wskazującymi, że stocznia VWS produkuje także statki rybackie dla Wspólnoty. Według Wytycznych dla celów analizy pomocy państwa dla rybołówstwa i akwakultury <sup>(9)</sup> pomoc dla stoczni na budowę statków rybackich dla Wspólnoty jest niedozwolona.
- (58) Punkt 26 Zasad ramowych dotyczących pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego stanowi, że „Pomoc regionalna dla przemysłu stoczniowego, naprawiania statków lub adaptacji statków może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem wyłącznie, gdy spełnia następujące warunki [...] [jest] 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”.
- (59) Intensywność pomocy nie może przekraczać 22,5 % lub obowiązującego pułapu pomocy regionalnej w regionach, o których mowa w art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu WE, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa. Ponadto pomoc musi ograniczać się do wydatków kwalifikowalnych zgodnie z definicją zawartą w odpowiednich wytycznych wspólnotowych w sprawie pomocy regionalnej.
- (60) Realizacja projektu inwestycyjnego umożliwi stoczni VWS zasadną z ekonomicznego punktu widzenia produkcję kontenerowców typu „panamax”. Zgodnie z danymi przedstawionymi przez beneficjenta budowanie statków typu „panamax” (dużo dłuższych od tych budowanych do tej pory przez stocznnię) możliwe byłoby przy pomocy istniejących instalacji. Trzeba by je było jednak montować ze 170 sekcji o długości do 16 m, a cały proces byłby nierentowny i niekonkurencyjny. W celu podniesienia tych statków potrzebny byłby dźwig pływający, który asekurowałby część korpusu statku wystającą poza długość podnośnika dokowego. Byłoby to nierentowne i niosło ze sobą podwyższone ryzyko wypadku.
- (61) Po zakończeniu projektu inwestycyjnego w stoczni będzie można budować statki typu „panamax” ze 110 sekcji o długości do 32 m. Inwestycje w nowe linie produkcyjne dla paneli i sekcji częściowych oraz inwestycje w stworzenie czterech dodatkowych stanowisk na potrzeby budowy sekcji jest konieczne do produkcji tych większych sekcji. Powiększenie kabin w instalacjach do konserwacji stwarza stoczni możliwość budowy statków z ww. większych sekcji. Projekt inwestycyjny spowoduje racjonalizację procesu produkcyjnego stoczni VWS.
- (62) Inwestycje w wydłużenie podnośnika dokowego dostosują długość podnośnika do długości podnoszonych statków. Nie będzie wtedy konieczne korzystanie z dźwigu pływającego. Wydłużenie podnośnika dokowego uprości zatem podnoszenie statków typu „panamax”.
- (63) Komisja jest zdania, że dostosowanie instalacji produkcyjnych do potrzeb zasadnej z ekonomicznego punktu widzenia produkcji kontenerowców typu „panamax” można uznać za polepszenie stanu lub modernizację istniejącej stoczni.
- (64) Po zakończeniu realizacji projektu inwestycyjnego zdolność produkcyjna wzrośnie z 32,6 t stali na 1 000 roboczogodzin w 2005 r. do około 38,2 t stali na 1 000 roboczogodzin. Projekt inwestycyjny zwiększy wydajność produkcyjną istniejących instalacji. Zdolność produkcyjna stoczni mierzona w CGT nie zmieni się <sup>(10)</sup>. Zdolność produkcyjna w zakresie przetwarzania stali wzrośnie z 56 000 t w 2005 r. do 64 000 t w 2006 r. Komisja uważa, że wzrost zdolności produkcyjnej w zakresie przetwarzania stali jest zjawiskiem ubocznym ogólnego wzrostu produktywności i nie jest niewspółmierny do wzrostu zdolności produkcyjnej.
- (65) Komisja uznaje zatem, że projekt inwestycyjny, o którym mowa, spełnia wszystkie niezbędne warunki, ponieważ obejmuje inwestycje związane z polepszeniem stanu lub modernizacją istniejących stoczni z zamiarem poprawienia produktywności istniejących instalacji. Komisja przyjmuje do wiadomości, że pomoc ograniczona jest do wsparcia kosztów kwalifikowalnych zgodnie z wytycznymi w sprawie pomocy regionalnej i że obowiązujący górny pułap na poziomie 22,5 % zostanie dochowany.

## VII. WNIOSEK

- (66) Komisja stwierdza, że planowana pomoc regionalna na rzecz stoczni VWS jest zgodna z warunkami przyznawania pomocy regionalnej określonymi w Zasadach ramowych dotyczących pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego. Pomoc spełnia zatem warunki konieczne dla uznania jej za zgodną ze wspólnym rynkiem,

<sup>(9)</sup> Dz.U. C 229 z 14.9.2004, str. 5.

<sup>(10)</sup> Zdolność produkcyjna w 2005 r. wyniosła 110 000 CGT, a w latach 2006–2007 wyniesie około 108 000 CGT w skali roku (po przestawieniu produkcji ze średnich na duże kontenerowce).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 2*

*Artykuł 1*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Federalnej Niemiec.

Pomoc państwa, którą Niemcy zamierzają przyznać na rzecz Volkswerft Stralsund w wysokości 4 200 500 EUR, jest zgodna ze wspólnym rynkiem w rozumieniu art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE.

Sporządzono w Brukseli, dnia 6 grudnia 2006 r.

W związku z powyższym zezwala się na przyznanie pomocy w wysokości 4 200 500 EUR.

*W imieniu Komisji*

Neelie KROES

*Członek Komisji*