

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

OTSUSED

KOMISJONI OTSUS,

27. oktoober 2010,

riigiabi C 15/08 (ex N 318/07, N 319/07, N 544/07 ja N 70/08) kohta, mida Itaalia kavatses anda äriühingule Cantiere Navale De Poli

(teatavaks tehtud numbri K(2010) 7253 all)

(Ainult itaaliakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2013/197/EL)

EUROOPA KOMISJON,

8 kuu võrra, laeva nr C 242 tarnetähtaega 6 kuu võrra, laeva nr C 243 tarnetähtaega 9 kuu võrra ja laeva nr C 244 tarnetähtaega 10 kuu võrra.

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

- (2) Teatised olid seotud riigiabiga, mille Itaalia andis äriühingule De Poli Itaalia abikava N 59/2004 alusel, mille komisjon kiitis heaks 19. mail 2004. aastal⁽³⁾, tuginedes nõukogu 27. juuni 2002. aasta määrusele (EÜ) nr 1177/2002, mis käsitleb laevaehituse ajutist kaitsemehhanismi⁽⁴⁾, mida on muudetud nõukogu määrusega (EÜ) nr 502/2004⁽⁵⁾ (edaspidi vastavalt „Itaalia ajutise kaitsemehhanismi kava” ja „ajutise kaitsemehhanismi määrus”).

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

- (3) 31. juuli 2007. aasta, 31. augusti 2007. aasta, 7. septembri 2007. aasta, 12. novembri 2007. aasta ja 25. jaanuari 2008. aasta kirjas esitas Itaalia komisjonile kõnealuste teatistega seotud täiendava teabe.

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool osutatud sätetele⁽¹⁾ ja võttes nende märkusi arvesse

- (4) 16. aprilli 2008. aasta kirjaga teavitas komisjon Itaaliat, et ta on otsustanud algatada teatatud pikendustaotluste suhtes Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping”) artikli 108 lõikes 2⁽⁶⁾ sätestatud menetluse. Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas*⁽⁷⁾. Huvitatud isikutel paluti esitada oma märkused.

ning arvestades järgmist:

I. MENETLUS

- (1) Itaalia esitas 6. juuni 2007. aasta, 24. septembri 2007. aasta ja 6. veebruari 2008. aasta kirjaga nelja kemikaalitanteri (tähistatakse numbritega C 241, C 242, C 243 ja C 244), mida ehitatakse Itaalia laevatehases Cantiere Navale De Poli (edaspidi „De Poli” või „laevatehas”),⁽²⁾ kolmeaastase tarnetähtaja pikendamise taotlused. Täpsemalt palus Itaalia pikendada laeva nr C 241 tarnetähtaega

⁽³⁾ ELT C 100, 26.4.2005, lk 27.

⁽⁴⁾ EÜT L 172, 2.7.2002, lk 1.

⁽⁵⁾ ELT L 81, 19.3.2004, lk 6.

⁽⁶⁾ Alates 1. detsembrist 2009 on EÜ asutamislepingu artiklist 87 saanud ELi toimimise lepingu artikkel 107 ja EÜ asutamislepingu artiklist 88 ELi toimimise lepingu artikkel 108. Kõnealused artikli-paarid on sisult identsed. Käesolevas otsuses tuleb viiteid ELi toimimise lepingu artiklitele 107 ja 108 käsitada vajaduse korral viidetena EÜ asutamislepingu artiklitele 87 ja 88.

⁽⁷⁾ *Idem* 1.

⁽¹⁾ ELT C 208, 15.8.2008, lk 14.

⁽²⁾ Teatised registreeriti järgmiste numbrite all: N 319/07 – laev nr C 243 (6. juuni 2007. aasta kiri), N 318/07 – laev nr C 244 (6. juuni 2007. aasta kiri), N 544/07 – laev nr C 242 (24. septembri 2007. aasta kiri) ja N 70/08 – laev nr C 241 (6. veebruari 2008. aasta kiri).

- (5) Itaalia esitas oma märkused menetluse algatamise otsuse kohta 16. juuni 2008. aasta kirjas (registreeritud 17. juunil 2008). De Poli esitas komisjonile oma märkused samuti 16. juuni 2008. aasta kirjas (registreeritud 17. juunil 2008). Itaalia esitas täiendava teabe 30. juuni 2008. aasta kirjas (registreeritud samal kuupäeval) ja 29. oktoobri 2008. aasta kirjas (registreeritud 3. novembril 2008).
- (6) 15. juuli 2008. aasta kirjas (registreeritud 22. juulil 2008) palus Itaalia teist korda pikendada kahe laeva tarnetähtaega järgmiselt: laeva nr C 242 puhul kuni 30. septembrini 2008 ja laeva nr C 244 puhul kuni 30. septembrini 2008.
- (7) 20. jaanuari 2009. aasta kirjas (registreeritud 22. jaanuaril 2009) palus Itaalia tarnetähtaegu kolmandat korda pikendada, nimelt laeva nr C 242 puhul kuni 31. detsembrini 2008 ja laeva nr C 243 puhul kuni 28. veebruarini 2009. 14. aprillil 2009. aasta kirjas (registreeritud 15. aprillil 2009) palus Itaalia tarnetähtaegu neljandat korda pikendada, nimelt laeva nr C 242 puhul kuni 30. juunini 2009, laeva nr C 243 puhul kuni 30. septembrini 2009 ja laeva nr C 244 puhul kuni 30. novembrini 2009.
- (8) 8. mai 2009. aasta kirjas (registreeritud samal kuupäeval) nõudis komisjon Itaalialt täiendavat teavet, saates 12. juunil 2009 meeldetuletuse. Itaalia vastas 23. septembri 2009. aasta kirjaga⁽⁸⁾, et teatada komisjonile vaid seda, et De Poli suhtes on algatatud kollektiivne pankrotimenetlus (*concordato preventivo*)⁽⁹⁾.
- (9) 28. jaanuari 2010. aasta kirjaga (registreeritud 1. veebruaril 2010) võttis Itaalia laevade nr C 242 ja C 243 tarnetähtaegade pikendamise taotlused ametlikult tagasi⁽¹⁰⁾.
- (10) 2. märtsi 2010. aasta elektronkirjas palus komisjon Itaaliat selgitada, milline on laevu nr C 241 ja C 244 käsitlevate teatiste staatus.
- (11) 10. juuni 2010. aasta elektronkirjas (registreeritud 17. juunil 2010) teatas Itaalia komisjonile, et laeva nr

C 241 ehitus lõpetati 31. augustil 2008 ja laev anti tellijale üle 3. novembril 2008 ning et selle laeva tarnetähtaja pikendamise taotluse teatis kehtib.

- (12) 16. juuni 2010. aasta kirjaga (registreeritud 28. juunil 2010) võttis Itaalia laeva nr C 244 tarnetähtaja pikendamise taotluse ametlikult tagasi.

II. TAUST

- (13) Võttes arvesse, et Itaalia võttis laevade nr C 242, C 243 ja C 244 tarnetähtaja pikendamise taotlused tagasi, käsitlevad järgmised asjaolud ainult laeva nr C 241.
- (14) De Poli on Pellestrinas (Venetos) asuv Itaalia laevatehas, mis on alates 1990. aastatest spetsialiseerunud kemikaali- ja naftasaaduste tankerite ehitamisele. 2007. aastal oli laevatehasel koos alltöövõtjatega 320 töötajat ning selle aastakäive oli 70 miljonit eurot. 11. veebruaril 2010. aastal kinnitas pädev Itaalia kohus, et laevatehase suhtes algatatakse kollektiivne pankrotimenetlus⁽¹¹⁾.
- (15) 28. jaanuaril 2005 sõlmis De Poli äriühinguga Arcotur Srl lepingu laeva nr C 241 ehitamiseks. Kõnealuse lepingu kohaselt on laev nr C 241 kemikaalitanker, mille peamised tehnilised omadused on järgmised: üldpikkus 125 meetrit, teoreetiline laius 19 meetrit, kandevõime umbes 7 300 tonni ja kiirus 85 % suurima kestva võimsuse juures 15 sõlme. Müügilepingus oli sätestatud, et laev nr C 241 antakse ostjale Arcotur Srl üle 31. detsembriks 2007 ja selle müügihind on 30 miljonit eurot.
- (16) 26. mail 2006 tellis laevatehas tarnijalt (edaspidi „tarnija“) laeva jaoks reductori – tarnija kinnitatud tellimus, mille täitmise tähtpäev oli 3. september 2007. De Poli esitatud teabe kohaselt oli laeva nr C 241 reductor eritellimusel valmistatud ainulaadsete omadustega reductorimudel, mis erines sama tarnija toodetud standardsest reductorimudelist mitme tehnilise omaduse poolest.
- (17) 6. juulil 2006 muutsid Arcoini SpA (endine Arcotur Srl) ja De Poli oma 28. jaanuaril 2005 sõlmitud lepingut, et teha laeva tehnilises kirjelduses järgmised muudatused: üldpikkus 112 meetrit, teoreetiline laius 16,8 meetrit ja kandevõime 5 300 tonni, alandades hinda 23 miljoni euron.

⁽⁸⁾ Komisjon sai selle kirja kätte ja registreeris alles 19. veebruaril 2010.

⁽⁹⁾ Itaalia pankrotimenetluses (*concordato preventivo*), st võlausaldajatega kokkuleppe sõlmimisel, mida reguleerib pankrotiõigus, peab võlgnik esitama võlausaldajatele võlgade ümberkorraldamise kava. Seejärel uurib seda kava äriühingu asukoha kohus. Kohus võib anda vastava määrusega loa menetluse algatamiseks või taotluse rahuldamata jätta ja kuulutada äriühingu ametlikult pankrotis olevaks. Kui nõusutakse kokkuleppemenetlusega, säilitab võlgnik pankrotihalduri järelevalve all kontrolli äriühingu varade ja tegevuse üle.

⁽¹⁰⁾ Nende taotluste tagasivõtmist kinnitati 13. mai 2010. aasta kirjaga (registreeritud 15. mail 2010).

⁽¹¹⁾ Äriühing oli alates 2009. aasta algusest palunud algatada enda suhtes *concordato preventivo* (*concordato preventivo* lühikirjeldus on esitatud joonealuses märkuses 9).

- (18) 20. juulil 2006 andis Arcofin SpA laeva nr C 241 ehitamise lepingu üle äriühingule Elbana di Navigazione SpA.
- (19) 26. mail 2006 tellitud reductor ei olnud kokkulepitud tarnekuupäevaks, s.o 3. septembriks 2007 valmis. Tarnija teatas 23. oktoobri 2007. aasta kirjas De Polile, et turul valitseva toorainepuuduse tõttu ja sellest tingitud allhankija tarnete viibimise tõttu ei saa ta reductorit õigeaks ajaks tarnida. Tarnija kinnitas 18. jaanuaril 2008, et reductor tarnitakse 2008. aasta veebruaris, st kuus kuud algsest tarnetähtpäevast hiljem.
- (20) Seetõttu taotles Itaalia laeva nr C 241 tarnetähtaja pikendamist 31. augustini 2008, st ta palus pikendada tarnetähtaega kaheksa kuu võrra alates laeva lepingulisest tarnetähtpäevast (31. detsember 2007).
- (21) Komisjon märgib saadud teabele tuginedes, et laev nr C 241 tarniti 3. novembril 2008⁽¹²⁾.

III. RIIGIABI

- (22) Ajutise kaitsemehhanismi määruses⁽¹³⁾ on sätestatud erakorralised ja ajutised meetmed, et aidata ELi laevatehaseid nendes turusegmentides, mis on Korea ebaausa konkurentsi tõttu kandnud tõsist kahju⁽¹⁴⁾.
- (23) Ajutise kaitsemehhanismi määruses on sätestatud, et teatud liiki kaubalaevade (konteinerlaevad, kemikaali-, naftasaaduste ja veeldatud maagaasi tankerid⁽¹⁵⁾) ehitamiseks antud otsetoetust, mille suurus on kuni 6 % laevaehitusala lepingu toetuseelsest maksumusest⁽¹⁶⁾, võib pidada siseturuga kokkusobivaks, kui on täidetud järgmised tingimused: sama lepingu sõlmimise konkursil on osalenud madalamat hinda pakkunud Korea laevatehas⁽¹⁷⁾; lõplik leping on sõlmitud enne ajutise kaitsemehhanismi määruse aegumist (31. märts 2005)⁽¹⁸⁾ ja laev tarnitakse kolme aasta jooksul pärast lõpliku lepingu sõlmimist⁽¹⁹⁾.
- (24) Ajutise kaitsemehhanismi määruse artikli 2 lõike 4 kohaselt võib komisjon kolmeaastast tarnetähtaega pikendada, kui see on õigustatud „asjaomase laevaehitusprojekti

tehnilise keerukuse tõttu või viivituste tõttu, mis tulenevad laevatehase tööprogrammi olulistest ja põhjendatavatest ootamatutest häiretest, mille on tinginud ettenägematud ja ettevõtjavälised erakorralised asjaolud”.

- (25) Komisjon kiitis 2004. aasta mais ajutise kaitsemehhanismi määruse alusel heaks Itaalia ajutise kaitsemehhanismi kava, mille raames anti laevaehituseks toetust⁽²⁰⁾ tingimustel, mis vastasid ajutise kaitsemehhanismi määruse tingimustele. Itaalia ajutise kaitsemehhanismi kavas oli eelkõige ette nähtud, et toetust, mille suurus on kuni 6 % lepingu toetuseelsest maksumusest, võib anda nende laevade ehitamiseks, mis tarnitakse kolme aasta jooksul pärast lõpliku lepingu sõlmimist, ja kõnealust tähtaega on lubatud pikendada ainult juhul, kui komisjon peab seda õigustatuks „asjaomase laevaehitusprojekti tehnilise keerukuse tõttu või viivituste tõttu, mis tulenevad laevatehase tööprogrammi olulistest ja põhjendatavatest ootamatutest häiretest, mille on tinginud ettenägematud ja ettevõtjavälised erakorralised asjaolud” (Itaalia ajutise kaitsemehhanismi kava punkt 29).
- (26) 31. jaanuaril 2005 esitas De Poli Itaalia ametiasutustele taotluse 1,3 miljoni euro suuruse abi saamiseks Itaalia abikava alusel laeva nr C 241 ehitamiseks.
- (27) 25. jaanuaril 2008 palus De Poli Itaalia ametiasutustel lükata laeva nr C 241 tarnetähtpäev 31. detsembrilt 2007 edasi 31. augustile 2008.
- (28) Itaalia kinnitas, et abisummat ei ole veel välja makstud. Ta lisas, et pärast komisjoni 21. oktoobri 2008. aasta otsust⁽²¹⁾, milles leiti, et Itaalia ajutise kaitsemehhanismi kava eelarve suurendamine 10 miljoni euro võrra ei ole siseturuga kokkusobiv, puuduvad vahendid kõnealuse abi andmiseks.

IV. MENETLUSE ALGATAMISE OTSUS

- (29) Komisjon kahtles menetluse algatamise otsuses, kas asjaolusid, millele tuginevad Itaalia ja De Poli, et põhjendada laeva nr C 241 (ja ka laevade nr C 242, C 243 ja C 2444, mis ei ole enam uurimise all) hilinenud tarnimist, saab pidada „viivitusteks, mis tulenevad laevatehase tööprogrammi olulistest ja põhjendatavatest ootamatutest häiretest, mille on tinginud ettenägematud ja ettevõtjavälised erakorralised asjaolud” Itaalia ajutise kaitsemehhanismi kava punkti 29 tähenduses.

⁽¹²⁾ Laeva nr C 241 valmimise kuupäev, mis Itaalia ametiasutuste sõnul oli 30. august 2008, ei ole oluline, sest ajutise kaitsemehhanismi määruses ja Itaalia ajutise kaitsemehhanismi kavas viidatakse ainult tarnetähtpäevale.

⁽¹³⁾ Vt joonealused märkused 4 ja 5.

⁽¹⁴⁾ Ajutise kaitsemehhanismi määruse põhjendus 3.

⁽¹⁵⁾ Nagu on määratletud kõnealuse määruse artiklis 1.

⁽¹⁶⁾ Määruse artikli 2 lõige 3.

⁽¹⁷⁾ Määruse artikli 2 lõige 1.

⁽¹⁸⁾ Määruse artiklid 4 ja 5, mida on muudetud nõukogu määruse (EÜ) nr 502/2004 artikliga 1 – vt joonealused märkused 4 ja 5.

⁽¹⁹⁾ Määruse artikli 2 lõige 4.

⁽²⁰⁾ *Idem* 3.

⁽²¹⁾ Komisjoni 21. oktoobri 2008. aasta otsus riigiabi C 20/08 (ex N 62/08) kohta, mida Itaalia kavatseb rakendada, muutes abikava N 59/04, mis käsitleb laevaehituse ajutist kaitsemehhanismi (ELT L 17, 22.1.2010, lk 50); see otsus on hetkel Üldkohtus lahendamisel olevate hagide esemeks (kohtuasjad T-584/08 ja T-3/09).

- (30) Kuigi menetluse algatamise otsuses avaldatud kahtlused käsitlesid kõiki nelja laeva (nr C 241, C 242, C 243 ja C 244), on need asjakohased ka ainult laevaga nr C 241 seotud uurimise seisukohast.
- (31) Komisjon kahtles oma otsuses esiteks selles, kas äriühinguga Arcofin SpA sõlmitud lepingud olid lõplikud lepingud või sõlmis De Poli need selleks, et tagada enesele lepingud enne abikõlblike laevaehituslepingute lõpptähtpäeva saabumist, eesmärgiga leida hiljem laevadele lõplik ostja.
- (32) Teiseks tõstatas komisjon küsimuse, kas tarnimise viibimine võis olla ka tingitud müügilepingute üleandmisest ühelt laevaomanikult teisele.
- (33) Kolmandaks leidis komisjon, et De Poli võis olla vastu võtnud rohkem tellimusi, kui tema tegelik tootmisvõimsus tal täita võimaldas, sest ajavahemikul 2005–2008 kavatses laevatehas ehitada 18 laeva, kusjuures pooled neist pidi ehitatama laevatehase enda kahel põhiellingul ja ülejäänud väiksematel rajatistel.
- (34) Komisjon kahtles ka selles, kas väidetavad viivitused põhiosade tarnimisel olid tõepoolest ettenägematud, nagu väitis Itaalia, või oli tegemist tavapärase äririskiga, mida hoolikas laevatehas peaks oma tööprogrammis ette nägema. Komisjon arvas eelkõige, et De Poli võis viibimise ohtu suurendada, tellides mõned laevaosad liiga hilja.
- Liikmesriikide märkused ja huvitatud isikute väited**
- (35) Seoses laevaga nr C 241 väidab Itaalia oma 16. juunil 2008 esitatud märkustes menetluse algatamise otsuse kohta, et De Polil oli vajalik võimsus, et tarnida laev 36 kuu jooksul pärast müügilepingule allakirjutamise kuupäeva. Tarne viibis vaid seetõttu, et tarnija ei tarninud reduktorit õigel ajal – asjaolu, mida Itaalia peab oluliseks, erakorraliseks, ettenägematuks ja ettevõtjavaliseks Itaalia ajutise kaitsemehhanismi kava punkti 29 tähenduses.
- (36) De Poli väidab samal kuupäeval esitatud märkustes, et asjaolu, et nii laevatehas kui ka Arcofin SpA kuuluvad mõlemad De Poli kontserni, ei ole piisav, et kahelda 28. jaanuaril 2005 sõlmitud lepingu autentsuses. Seda väidet toetavad Itaalia ametiasutused, kes juhivad tähelepanu asjaolule, et laeva nr C 241 käsitleva lepingu sõlmimise ajal puudusid laevatehase ja Arcofin SpA vahel otsesed omandisuhted (välja arvatud asjaolu, et Arcofin SpA omanikeks olid De Poli perekonna liikmed, kuid mitte kõik neist ei omanud osalust De Polis).
- (37) Sellega seoses väidab De Poli, et müügilepingute üleandmine laevaehituse ajal või isegi pärast töö lõpetamist, on laevaehitustööstuses tavaline.
- (38) Seoses laeva nr C 241 ehitamise ajakavaga märgib De Poli, et laevaehitusprojektide tehnilise keerukuse tõttu on normaalne, et töö algab mitu kuud pärast müügilepingu sõlmimist. Laevatehas väidab, et lepingu sõlmimise ja töö tegeliku alguse vahele jääb enamasti teatud ajavahemik ning et see aeg on vajalik ettevalmistuste tegemiseks, näiteks tehnilise projekti koostamiseks ja läbirääkimiste pidamiseks eri tarnijatega.
- (39) De Poli poolt Itaalia ametiasutustele esitatud esialgse tööprogrammi kohaselt⁽²²⁾, pidi laeva nr C 241 ehitamine algama 2006. aasta esimeses kvartalis ja tarnimine toimuma 2007. aasta teises pooles. Muudetud tööprogrammi kohaselt pidi aga laeva nr C 241 ehitamine algama 28. septembril 2006 laevatehase lõunaellingul (*scalo sud* – üks laevatehase kahest ellingust).
- (40) De Poli sõnul on reduktori tarnimine laevaehituse vältimatu etapp – pärast seda monteeritakse reduktor mootori külge, paigaldatakse sõukruvi ja lõpetatakse laevakere ehitus. Mitmesuguseid monteerimis-, ettevalmistus- ja ehitustöid saab teha alles pärast reduktori paigaldamist. De Poli väidab, et hoiustamiskulude ja ettemaksu vältimiseks selliseid osi nagu reduktor tavaliselt ette ei tellita, ja rõhutab, et tarnija, kellega ta ühendust võttis, on üks asjaomase valdkonna juhtivaid ja tunnustatud ettevõtjaid, seega polnud põhjust kahelda, et reduktor tarnitakse tähtjaks.
- (41) De Poli väidab, et tal oli vajalik võimsus, et tarnida ajavahemikul 2005–2008 tellitud 18 laeva tähtjaks, sest kõnealuste tellimustega seotud kogukandevõime oli 10 000 tonni aastas, samas kui laevatehase aastavõimsus on läbi aegade olnud üle 12 000 tonni aastas. Lisaks rõhutas De Poli, et pooled sel ajavahemikul tellitud kaheksateistkümnest laevast olid väikesed (üldpikkusega 20 meetrit ja kandevõimega 25 tonni) ja ainult ülejäänud üheksa laeva olid samasuguse kogusuurusega nagu laev nr C 241. De Poli sõnul näitab see seda, et laevatehasel oli vajalik võimsus, et täita kõik vastuvõetud tellimused määratud tähtjaks ja et ta ei võtnud vastu rohkem tellimusi, kui tema tootmisvõimsus lubas.

⁽²²⁾ Itaalia esitas tööprogrammi koopia koos selle muudetud versiooniga 25. veebruaril 2008 seoses laeva nr C 241 käsitleva teatisega N 70/08.

- (42) Lisaks märgib De Poli, et komisjon on varem mitmel korral, sealhulgas ka De Poli enda puhul, rahuldanud esmatähtsate osade tarne viibimisest tingitud tarnetähtaja pikendamise taotlused.

VI. ABI HINDAMINE

- (43) Esiteks tuleb märkida, et kuna Itaalia võttis laevade nr C 242, C 243 ja C 244 tarnetähtaegade pikendamise taotlusi sisaldavad teatised ametlikult tagasi ja et raha välja ei makstud, ei ole Itaalia poolt eelnimetatud kolme laeva kohta esitatud taotluste ametlik uurimine vajalik ja see menetlus lõpetatakse hinnangut andmata.

- (44) Seega käsitletakse alljärgnevalt ainult laeva nr C 241 ja laevadele nr C 242, C 243 ja C 244 viidatakse ainult siis, kui see on käesoleva hindamise seisukohast asjakohane.

Riigiabi olemasolu ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses

- (45) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust. Seega on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kumulatiivsed tingimused, mille alusel saab riigi meedet pidada riigiabiks: meede annab valikulise eelise, hõlmab riigi ressursside kasutamist, sellel on konkurentsi kahjustav mõju ja see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.

- (46) Pooled on ühel meelel selles, et meede, mida Itaalia kavatseb rakendada, et toetada äriühingut De Poli laeva nr C 241 ehitamisel, ja mis kujutab endast rahalist toetust, mille suurus on kuni 6 % lepingu toetuselest maksumusest (umbes 1,3 miljonit eurot), on riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Meedet rahastab Itaalia valitsus. Toetus annab De Polile eelise, sest selle eesmärk on katta kulud, mida laevatehas laeva ehitamisel tavaliselt kannab. Meede on valikuline, sest sellest saab kasu ainult De Poli, ja kuna meede tugevdab De Poli positsiooni, võrreldes tema Euroopa konkurentidega, võib see kahjustada konkurentsi Euroopa laevaehitusturul ning mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

Abi kokkusobivus ELi toimimise lepinguga

- (47) Komisjonil tekkisid kahtlused De Polile antava abi kokkusobivuses siseturuga uurimisel juhtumi kahe aspekti

põhjal. Itaalia ajutise kaitsemehhanismi kava punktis 29 on sätestatud, et toetust tohib anda ainult nende laevade ehitamiseks, mis tarnitakse kolme aasta jooksul pärast lõpliku lepingu sõlmimist, ja punktis 33 on sätestatud, et lõplikud lepingud peavad olema sõlmitud enne ajutise kaitsemehhanismi määramise kehtivuse lõppemist (st enne 31. märtsi 2005).

- (48) Teise aspekti kohta märkisid Itaalia ametiasutused, et lepingute üleandmist ühelt laevaomanikult teisele pärast ajutise kaitsemehhanismi määramise kehtivuse lõppemist ei saa tõlgendada nii, et 28. jaanuaril 2005 sõlmitud laeva nr C 241 ehitamist käsitlev esialgne leping ei olnud „lõplik leping” Itaalia ajutise kaitsemehhanismi kava punkti 29 tähenduses.

- (49) Komisjon tunnustab, et lepingu üleandmine kolmandale isikule näib olevat laevaehitustööstuses tavaline. Näiteks eelmises otsuses⁽²³⁾, mis käsitles samuti kahe laeva kolmeaastase tarnetähtaja pikendamist, leidis komisjon, et olenemata lepingute üleandmisest võis esimest lepingut pidada lõplikuks, võttes arvesse seda, et tooteliik jäi samaks ja uus omanik võttis üle eelmise omaniku õigused ja kohustused. Kõnealusel juhul leidis komisjon seega, et omandiõiguse üleminek iseenesest ei muutnud lepingute olemust ega nende abikõlblikkust.

- (50) Käesoleval juhul ei kaasnud lepingu üleandmisega ühelt laevaomanikult teisele tooteliigi ega lepingu olemuse muutumist ning uus omanik võttis endale sisuliselt samad õigused ja kohustused nagu olid esialgsel lepinguosalisel. Selle põhjal leiab komisjon, et esialgselt lepingut saab pidada lõplikuks ja seega on see Itaalia ajutise kaitsemehhanismi kava alusel abikõlblik.

- (51) Seoses kahtlustega kolmeaastase tarnetähtaja pikendamise tingimustes tuleb märkida, et Itaalia ajutise kaitsemehhanismi kavas on sätestatud, et komisjon võib tähtaega pikendada, kui see on õigustatud „asjaomase laevaehitusprojekti tehnilise keerukuse tõttu või viivituste tõttu, mis tulenevad laevatehase tööprogrammi olulistest ja põhjendatavatest ootamatutest häiretest, mille on tinginud ettenägematud ja ettevõtjavälised erakorralised asjaolud”.

- (52) Seega peab komisjon hindama, kas Itaalia on nõuetekohaselt tõendanud, et Itaalia ajutise kaitsemehhanismi kavas sätestatud erandi tegemise tingimused on laeva nr C 241 tarnimise viibimise puhul täidetud.

⁽²³⁾ Vt juhtum C 33/2004, milles komisjon leidis, et olenemata lepingute üleandmisest tuleks esimest lepingut pidada lõplikuks lepinguks.

- (53) Enne Itaalia märkuste hindamist märgib komisjon esiteks, et Euroopa Liidu Üldkohus leidis oma 16. märtsi 2000. aasta otsuses kohtuasjas *Astilleros Zamacona* ⁽²⁴⁾, et (erakorralisi asjaolusid käsitlevat) sätet, millega kehtestatakse süsteem, mis on erandiks selle sätte esimeses lõigus sätestatud põhimõtetest (kolmeaastane tähtaeg), tuleb „tõlgendada kitsendavalt”. Üldkohtu sõnul tähendab sättes kasutatud väljend „erakorralised asjaolud”, et ühenduse seadusandja eesmärk oli kohaldada seda sätet ainult väga erandlikel juhtudel. Seetõttu leidis üldkohus, et asjaomane liikmesriik peab tõendama, et väidetavad erakorralised asjaolud kujutasid endast piisavat häiret, et mõjutada laevatehase tööprogrammi ja põhjustada viivitusi laeva tarnimisel, tehes kindlaks, et kahe sündmuse vahel on põhjuslik seos.
- (54) Itaalia ametiasutused väidavad, et laeva nr C 241 tarnimine viibis, kuna reductori tarnimine hilines (6 kuud) ja seetõttu lükati monteerimine ühe kuu võrra edasi. Komisjon märgib, et see on ainus viivituse põhjus, millele Itaalia tugineb; eeskätt ei viidata pikendustaotluses lepingu üleandmisest tulenevale uuele tehnilisele kirjeldusele.
- (55) Komisjoni väljakujunenud tava ⁽²⁵⁾ kohaselt välistab tingimus, et asjaolud peavad olema „erakorralised”, tavalised või vähemalt reeglipärased sündmused, millega laevatehas oleks pidanud oma tööprogrammis mõistlikult arvestama. Pikki viivitusi esmatahtsate osade tarnimisel võib pidada erakorraliseks, kuid väiksemaid viivitusi ei peeta nii pikas ja keerukas protsessis, nagu seda on laevaehitusprojektid, tingimata erakorraliseks. Võttes arvesse seda, et erandit tuleb tõlgendada kitsendavalt, hindab komisjon hoolikalt, kas on märke sellest, et asjaomane laevatehas oleks saanud neid viivitusi ette näha ja vältida või vähemalt leevendada, võttes näiteks tellimuste ajastamisel arvesse asjaomast tööprogrammi. Tingimus, et sündmus peab olema ettenägematu, välistab kõik tegurid, mida pooled oleksid võinud põhjendatult eeldada.
- (56) Komisjon tunnustab, et laeva ehitamiseks vajalike esmatahtsate osade tarne viibimise ja laeva tarnetähtaja pikendamise taotluse vahel võib olla põhjuslik seos ⁽²⁶⁾. Käesoleva juhtumi konkreetseid asjaolusid arvesse võttes kahtleb komisjon peamiselt siiski väidetavate erakorraliste ja ettenägematute asjaolude olemasolus: käesolevas juhtumis puuduvad tõendid, mille alusel saaks järeldada, et viivitusi, millele tuginetakse, vastab Itaalia ajutise kaitsemehhanismi kava punktis 29 sätestatud tingimustele.
- (57) Nagu eespool märgitud, on komisjon varem möönnud, et pikki viivitusi esmatahtsate osade tarnimisel võib pidada erakorralisteks. Pikendustaotlust tuleb siiski alati hinnata iga juhtumi konkreetsete asjaolude alusel. Kuna De Poli puutus mitmel korral kokku samasuguste häiretega (lisaks tema poolt esitatud varasematele sarnastele pikendustaotlustele ⁽²⁷⁾ taotleti laeva nr C 241 käsitleva lepinguga samal päeval sõlmitud kolme lepingu puhul samuti korduvalt tarnetähtaja pikendamist – vt eespool põhjendused 1, 6 ja 7), leiab komisjon, et selliseid viivitusi ei saa enam pidada tõeliselt erakorralisteks. Kuna need esinesid korduvalt, ei saa selliste korduvate viivituste põhjustatud häireid pidada täiesti ettenägematuteks.
- (58) Neid varasemaid takistusi arvesse võttes näib tõepoolest, et De Poli ei olnud oma tootmise kavandamisel hoolikas.
- (59) Esialgse tööprogrammi kohaselt pidi laeva nr C 241 ehitamine algama 2006. aasta esimeses kvartalis ja selle tarnimine toimuma 2007. aasta teises pooles, seega oli tellimuse täitmiseks aega 15–24 kuud.
- (60) Muudetud tööprogrammi kohaselt pidi ehitamine algama alles 28. septembril 2006 ja laev pidi üle antama 30. detsembril 2007, st vaid üks kuu enne lõplikku tarnetähtpäeva 28. jaanuari 2008. See muudatus kavandamises jättis laeva ehitamiseks vastavalt lepingu tingimustele ainult 15 kuud. Itaalia esitatud teabe kohaselt on sama liiki või isegi väiksemat sorti laeva (st laevade nr C 229 ja C 240) ehitamiseks samal lõunaellingul (*scala sud*) kavandatud vastavalt 22 ja 20 kuud, alates ehitamise algusest kuni laeva üleandmiseni.
- (61) Lisaks ei jätnud asjaolu, et laevaehitus pidi algama alles 28. septembril 2006 ja laev pidi üle antama 30. detsembril 2007, st ainult üks kuu enne lõplikku tarnetähtpäeva 28. jaanuari 2008, tootmisprotsessis ruumi viivitusteks, kui laevatehasel oli varasemaid kogemusi viivitustega nii osade tarnimisel kui ka tootmisprotsessis endas, mida tõendavad De Poli esitatud muud tarnetähtaegade pikendamise taotlused.

⁽²⁴⁾ Vt otsus kohtuasjas T-72/98: *Astilleros Zamacona SA vs. komisjon* (EKL 2000, lk II-1683). Kõnealusel kohtuotsuses viidatakse samasugusele sättele, mis kehtis vastavalt eelnevale nõukogu määrusele (EÜ) nr 1540/98 laevaehitusele antava riigiabi kohta ja mis võeti üle ajutise kaitsemehhanismi määrusesse.

⁽²⁵⁾ Vt näiteks *Giacalone*, juhtum N 69/08, punkt 21.

⁽²⁶⁾ Vt näiteks juhtumid N 586/03, N 587/03 ja N 589/03 ning juhtumid N 68/08 ja N 69/08.

⁽²⁷⁾ Vt juhtumid N 586/03, N 587/2003 ja N 589/03.

- (62) Asjaolust, et kõnealust ajavahemikku iseloomustas suur nõudlus (Itaalia esitas tõendid selle kohta, et diiselmootorite tellimuste arv kasvas ajavahemikul 2003–2005 umbes 60 %), võib järeldada, et selliste esmatähtsate osade nagu reductori tellimist ja kokkulepitud tarneaegu oleks olnud mõistlik ette kavandada. Arvestades eelkõige suurt nõudlust ja viivitustega seotud varasemaid kogemusi, ei piisa De Poli väitest, et selline tegutsemisviis ei ole tavaline, järeldamiseks, et laevatehase tegutsemine oli põhjendatav, sest võeti mõistlikke meetmeid viivituste vältimiseks või leevendamiseks.
- (63) Komisjon märgib, et reductor telliti 26. mail 2006 ja see pidi tarnitama 2007. aasta septembris ning seega jäi võimalikeks viivitusteks tõepoolest vähe aega, kui üldse, võttes arvesse seda, et laeva tarnetähtpäev oli 31. detsember 2007. De Poli ise rõhutas, et pärast reductori tarnimist on vaja teha palju tööd (vt eespool põhjendus 39), ja see kinnitab, et tavaliselt tuleks esmatähtsate osade tarnimiseks laevatehase tootmise ajakavas ette näha mõningane ajavaru.
- (64) Seoses komisjoni poolt uurimismenetluse algatamise otsuses avaldatud kahtlusega, kas asjaolu, et leping anti üle uuele omanikule, põhjustas tarne viibimise, märgib komisjon eelkõige, et Arcofin SpA andis lepingu äriühingule Elbana di Navigazione SpA üle alles 20. juulil 2006, st mitu kuud pärast esialgses ajakavas ette nähtud laevaehitustööde algust (2006. aasta esimene kvartal). Seetõttu ei saa käesoleva juhtumi puhul välistada seda, et lepingu üleandmine ühelt laevaomanikult teisele põhjustas iseeneest viivitusi tootmisprotsessi alguses ja laeva tarnimise viibimise, võttes eelkõige arvesse seda, et lepingu üleandmine ühelt laevaomanikult teisele tähendas teatud muudatusi laeva spetsifikatsioonis.
- (65) Arvestades seda, et tarnetähtaja erakorralise pikendamise taotlusi tuleb tõlgendada kitsendavalt, ei ole Itaalia suutnud arusaadavalt põhjendada, miks De Poli ei oleks saanud tellimuste hoolika kavandamise ja haldamisega vältida asjaolusid, millele ta toetub, või miks ta ei oleks saanud nende asjaolude kahjulikku mõju märkimisväärselt vähendada. Eeltoodud kaalutlustest lähtudes leiab komisjon, et pikendustaotluse toetuseks esitatud asjaolusid ei saa kirjeldada erakorraliste ja ettenägematutena ning et laeva nr C 241 tarnimise viibimine ei olnud ootamatu või põhjendatav Itaalia ajutise kaitsemehhanismi kava punkti 29 tähenduses.
- (66) Lisaks esitas Itaalia taotluse pikendada laeva nr C 241 tarnetähtaega kaheksa kuu võrra, 31. detsembrilt 2007 kuni 31. augustini 2008, kuid esitas põhjendusi üksnes seitsme kuu kohta kaheksast.
- (67) Vastupidi De Poli ehitatavate laevade varasematele tarnetähtaegade pikendamise taotlustele⁽²⁸⁾ on Itaalia poolt käesoleval juhul taotletav pikendus pikem kui viivitus, millele Itaalia ametiasutused ainsana tuginevad (reductori tarnimise viibimine); seega ei ole tuvastatud, et pikendustaotluse aluseks oleva viivituse ja esmatähtsate osade tarnimise viibimise vahel on põhjuslik seos.
- (68) De Poli tarnis laeva tegelikult alles 3. novembril 2008. Teisiti öeldes, tarne ei viibinud mitte ainult kauem kui seda tingisid asjaolud, millele tugineti pikenduse taotlemisel, vaid ei peetud kinni ka taotletud tähtpäevast. Itaalia ei ole laeva tarnimisel tekkinud üle kahe kuu pikkuse täiendava viivituse põhjusi selgitanud ja komisjon ei ole asjaomase kahe kuu kohta ühtegi pikendustaotlust saanud.
- (69) Isegi kui esialgne viivitus oleks olnud põhjendatud ja komisjon oleks tarnetähtaja pikendamise taotluse rahuldanud, ei oleks laeva nr C 241 ehitus olnud Itaalia ajutise kaitsemehhanismi kava alusel abikõlblik, sest pikendatud tähtajast ei oleks kinni peetud.

VII. JÄRELDUSED

- (70) Võttes arvesse seda, et Itaalia võttis tarnetähtaegade pikendamise taotlusi sisaldavad teatiseid ametlikult tagasi, ja asjaolu, et raha välja ei makstud, ei ole ametlik uurimismenetlus laevade nr C 242, C 243 ja C 244 suhtes vajalik ja see lõpetatakse.
- (71) Seoses laevaga nr C 241 tuleb järeldada, et eeltoodud hinnangu põhjal ei ole kolmeaastase tarnetähtaja pikendamise tingimused täidetud ja igal juhul tarniti laev taotletud pikendatud tähtajast hiljem. Laeva nr C 241 ehitus ei ole seega ajutise kaitsemehhanismi määruusel põhineva Itaalia ajutise kaitsemehhanismi kava N 59/2004 alusel abikõlblik.
- (72) Võttes arvesse, et Itaalia ametiasutused kinnitasid, et abisummat ei ole De Polile välja makstud, ei ole kokkusobimatu abi tagasinõudmine vajalik,

⁽²⁸⁾ Vt juhtumid N 586/03, N 587/03 ja N 589/03.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Riigiabi, mida Itaalia kavatses rakendada äriühingu De Poli suhtes, nimelt laeva nr C 241 kolmeaastase tarnetähtaja pikendamise ajutise kaitsemehhanismi määrusel põhineva Itaalia ajutise kaitsemehhanismi kava N 59/2004 alusel, on siseturuga kokkusobimatu.

Seega ei või kõnealust abi rakendada.

Artikkel 2

Itaalia teavitab kahe kuu jooksul pärast käesoleva otsuse teatavakstegemist komisjoni otsuse täitmiseks võetud meetmetest.

Artikkel 3

Võttes arvesse seda, et Itaalia võttis tarnetähtaegade pikendamise taotlusi sisaldavad teatised ametlikult tagasi, ja asjaolu, et raha välja ei makstud, ei ole ametlik uurimismenetlus laevade nr C 242, C 243 ja C 244 suhtes vajalik ja see lõpetatakse.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud Itaalia Vabariigile.

Brüssel, 27. oktoober 2010

Komisjoni nimel
asepresident

Joaquín ALMUNIA