

KOMISSION PÄÄTÖS,**tehty 4 päivänä heinäkuuta 2006,****valtioneudesta, jota Italia aikoo myöntää Cantieri Navali Termoli S.p.A:lle N:o C 48/2004 (ex N 595/2003)***(tiedoksiannettu numerolla C(2006) 2972)***(Ainoastaan italiankielinen teksti on todistusvoimainen)****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)***(2006/948/EY)*

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, JOKA

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

ottaa huomioon laivanrakennusteollisuudelle myönnettävän tuen uusien sääntöjen vahvistamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 1540/98 ⁽¹⁾, jäljempänä 'laivanrakennusasetus', ja erityisesti sen 3 artiklan 2 kohdan,

on kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ⁽²⁾ ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

8 päivänä huhtikuuta 2005, 29 päivänä kesäkuuta 2005 ja 17 päivänä heinäkuuta 2005 päivätyillä kirjeillä.

- (5) Italia toimitti huomautuksensa 26 päivänä heinäkuuta 2005 päivätyillä ja 29 päivänä heinäkuuta 2005 saapuneeksi kirjatulla kirjeellä. Komissio pyysi lisätietoja 6 päivänä tammikuuta 2006 päivätyillä kirjeellä, johon Italian viranomaiset vastasivat 23 päivänä tammikuuta 2006, ja 2 päivänä helmikuuta 2006 päivätyillä kirjeillä, joissa pyydettiin vastausajan pidentämistä. Komissio myönsi lisäaikaa 27 päivänä tammikuuta 2006 ja 9 päivänä helmikuuta 2006 päivätyillä kirjeillä. Italian viranomaiset lähettivät pyydettyt lisätiedot 6 päivänä maaliskuuta 2006 päivätyillä ja samana päivänä saapuneeksi kirjatulla kirjeellä ja täydensivät niitä 6 päivänä huhtikuuta 2006 päivätyillä kirjeellä.

- (6) Komissio ei ole saanut huomautuksia muilta osapuolilta.

MENETTELY

- (1) Italian viranomaiset ilmoittivat komissiolle 22 päivänä joulukuuta 2003 päivätyillä ja samana päivänä saapuneeksi kirjatulla kirjeellä laivanrakennusasetuksen ⁽¹⁾ 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti pyynnön C.180-nimisen, toimintatukea saavan aluksen kolmivuotisen toimitusajan pidentämisestä. Alusta rakennetaan Cantieri Navali Termoli S.p.A.-telakalla, jäljempänä 'telakka'.
- (2) Komissio ilmoitti Italian viranomaisille 30 päivänä joulukuuta 2004 päivätyillä kirjeellä päätöksestään aloittaa ilmoitetun toimenpiteen osalta EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely.
- (3) Komission päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ⁽²⁾. Komissio pyysi asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa kyseisistä toimenpiteistä.
- (4) Italia pyysi 28 päivänä tammikuuta 2005 päivätyillä ja 2 päivänä helmikuuta 2005 saapuneeksi kirjatulla kirjeellä, 1 päivänä huhtikuuta 2005 päivätyillä ja 6 päivänä huhtikuuta 2005 saapuneeksi kirjatulla kirjeellä, 1 päivänä kesäkuuta 2005 päivätyillä ja 6 kesäkuuta 2005 saapuneeksi kirjatulla kirjeellä ja 6 päivänä heinäkuuta 2005 päivätyillä ja 7 heinäkuuta 2005 saapuneeksi kirjatulla kirjeellä, että menettelyn aloittamisesta tehty komission päätöstä koskevien huomautusten esittämisen määräaika pidennettäisiin. Komissio vastasi kirjeisiin 4 päivänä helmikuuta 2005,

YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS TUESTA

- (7) Italia pyysi komissiota siirtämään aluksen luovuttamiselle asetettua laivanrakennusasetuksen mukaista määräaika (31 päivä joulukuuta 2003), joka oli edellytyksenä sopimuskohtaisen toimintatuen myöntämiselle. Määräajan pidentämistä koskeva pyyntö liittyi Cantieri Navali Termoli S.p.A.:n Molisessa sijaitsevalla telakalla rakenteilla olevaan alukseen C.180. Pidennystä pyydettiin aluksi 31 päivään lokakuuta 2004 (10 kuukautta).
- (8) Joulukuun 30 päivänä 2000 allekirjoitetun laivanrakennus-sopimuksen mukaan alus piti alun perin luovuttaa 30 päivänä kesäkuuta 2003. Aluksen tilasi italialainen varustamo Marnavi S.p.A. kemikaalien ja öljytuotteiden kuljetusta varten. Sopimuksen tekemisen yhteydessä varustamolle oli luvattu 9 prosentin suuruinen laivanrakennusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan mukainen toimintatuki, joka vastaa noin 3,9 miljoonan euron tukea alukselle.
- (9) Italian viranomaisten mukaan rakentaminen kesti kuitenkin ennakoitua pidempään monien syiden yhteisvaikutuksesta. Näitä olivat erityisesti 11 päivänä syyskuuta 2001 tehtyjen terrori-iskujen vaikutus, tarve mukauttaa alukset muuttuneisiin teknisiin ja kaupallisiin vaatimuksiin sekä kaksi peräkkäistä luonnononnettomuutta: maanjäristys ja tulva.

⁽¹⁾ Ks. alaviite 1.

⁽²⁾ Ks. alaviite 2.

Telakan oli pyydyttävä lupaa ylittää C.180-aluksen luovuttamiselle asetettu, laivanrakennusasetuksen mukainen määräaika kymmenellä kuukaudella (31 päivään joulukuuta 2003).

- (10) Italian viranomaiset viittaavat ilmoituksessaan 5 päivänä kesäkuuta 2002 tehtyyn komission päätökseen, jäljempänä 'Meyer Werft –päätös', jossa Meyer Werftin telakalla Papenburgissa Saksassa rakennettavana oleville risteilyaluksille hyväksyttiin vastaava luovutuksen määräajan pidentäminen 31 päivään joulukuuta 2003. Italian viranomaiset esittivät useita perustavanlaatuisia vastaavuuksia näiden kahden tapauksen välillä. Näitä olivat erityisesti seuraavat: i) määräajan pidentämisen syy (11 päivänä syyskuuta 2001 tehtyjen terrori-iskujen vaikutus), ii) markkinat (kemikaalien ja öljytuotteiden merikuljetukset) ja iii) telakan ja varustamon väliset vahvat siteet ⁽³⁾. Italian viranomaiset toteavat, että Meyer Werft –päätös tarjoaa selkeän ennakkotapauksen poikkeuksen hyväksymiselle tällaisessa erityistapauksessa. Lisäksi ne muistuttavat, että komissio teki 13 päivänä marraskuuta 2002 päätöksen, jossa se hyväksyi Kvaerner Masa-Yards –telakalla Suomessa rakenteilla olleen risteilijän luovutuksen määräajan pidentämisen (jäljempänä 'Kvaerner Masa –päätös') vastaavista syistä.
- (11) Italian viranomaiset toteavat perusteluksi pyynnölleen, että niiden näkemyksen mukaan poikkeukselliset, ennalta arvaamattomat ja telakasta riippumattomat olosuhteet ovat aiheuttaneet odottamattomia, merkittäviä ja perusteltavissa olevia häiriöitä telakan työsuunnitelmaan. Myöhästyminen johtuu tarkemmin seuraavista syistä (ks. yhteenvedotaulukko 1 jäljempänä):

- (i) *11 päivänä syyskuuta 2001 tehtyjen terrori-iskujen vaikutus*

Varustamo pyysi ennen rakentamisen aloittamista 1 päivänä lokakuuta 2001 Cantieri Navali Termolia keskeyttämään sopimuksen täytäntöönpanon 30 päivään syyskuuta 2003 perumisen sijasta. Varustamo perui sopimuksen keskeyttämisspyynnön lopulta 29 päivänä syyskuuta 2003.

- (ii) *Tarve mukauttaa alusta muuttuneiden teknisten ja kaupallisten vaatimusten mukaiseksi*

Edellä mainittujen tapahtumien lisäksi varustamo pyysi keskeyttämistä perussaan, että aluksen rakennussuunnitelmaa muutettaisiin eli sopimukseen alun perin sisällyneistä ominaisuuksista poikettaisiin uusien teknisten ja kaupallisten vaatimusten

huomioon ottamiseksi. Muutokset koskivat säiliöiden mittoja ja määrää sekä aluksen kokonaispituutta ja -leveyttä, joiden muutetut luonnokset toimitettiin hyväksyttäväksi Italian varmennuselimelle R.I.N.A.:lle. Muutokset vahvistettiin virallisesti 10 päivänä joulukuuta 2003 lisäyksellä, joka liitettiin alkuperäiseen laivanrakennussopimukseen.

(iii) *Luonnononnettomuudet*

Molisen alueella koettiin 31 päivänä lokakuuta 2002 maanjäristys, jolla oli vaikutusta telakkaan, henkilöstöön ja tavarantoimittajiin. Tämän jälkeen alueella koettiin 23–25 päivänä tammikuuta 2003 tulva, jolla samoin oli vaikutusta telakkaan, henkilöstöön ja tavarantoimittajiin. Nämä katastrofit aiheuttivat telakalle vahinkoa sekä suoraan, kun työntekijät eivät päässeet töihin, että välillisesti, kun C.180-aluksen alihankkijoina toimineet paikalliset yritykset irtisanoivat sopimuksia yksipuolisesti tavarantoimittajiensa tuotantoinfrastruktuurin vaurioiden vuoksi. Italian viranomaisten mukaan tämä tilanne haittasi erityisesti aluksen rakentamisen toimeenpanovaihetta edeltävää valmistelevaa teknistä työtä.

Italian viranomaiset toteavat, että vaikka luonnononnettomuudet sattuivat laivanrakennussopimuksen keskeytyksen aikana, ne mullistivat telakan tuotantoaikataulun. Viranomaiset muistuttavat, että tapahtumien vuoksi julistettiin hätätila pääministerin asetuksella (decreto del presidente del Consiglio) 1 päivään helmikuuta 2004 asti.

Italian viranomaiset korostavat, että tuki oli kiireellinen telakan taloudellisten ja tuotannollisten voimavarojen rajallisuuden vuoksi ⁽⁴⁾, sillä aluksen sopimushinta oli vahvistettu olettaen, että hankkeelle myönnetään lakisääteisiä tukia. Lisäksi viranomaiset toteavat, että jos aluksen (joka oli 16 päivänä joulukuuta 2003 25,65-prosenttisesti valmis) luovuttamisen määräaika ei jatketa eivätkä aluksen rakennustyöt tämän vuoksi saa tukea, aluksen rakentamista ei voida saattaa päätökseen aiheuttamatta telakalle huomattavaa taloudellista vahinkoa, minkä seurauksena sekä telakan että sen alihankkijoiden henkilöstö menettäisi työpaikkoja. Viranomaisten mukaan Marnavi-varustamo ja telakka olivat päättäneet peruuttaa toisen sopimuksen C.173-nimisen aluksen rakentamisesta, joka oli vaikeuksissa kyseisten tapahtumisen vuoksi, ja siirtää jo valmiit osat C.180-alukseen.

⁽³⁾ Vuosina 2000–2004 Marnavin tilaukset muodostivat noin 43 prosenttia Cantieri Navali Termolin liikevaihdosta, kun edellisellä kaudella 1995–1999 vastaava luku oli lähes nolla.

⁽⁴⁾ Telakka on hyvin pieni yritys, joka työllistää 51 henkilöä.

Taulukko 1

Yhteenveto C.180-aluksen luovuttamiseen liittyvistä viiveistä

Alus	Viiveen syy	Vastuu	Ongelmat	Viive (kuukautta)	Ylimääräiset kuukaudet
C.180	(i) <i>Attentats du 11.9.2001:</i> — tilauksen keskeyttäminen ja keskeytyksen myöhäinen lopettaminen	Marnavi. S.p.A. (varustamo)	Sopimuksen keskeyttäminen 1.10.2001 -30.9.2003 Keskeytyksen peruuttaminen 29.9.2003	24	Määrittämätön
	(ii) Tekniset muutokset	Marnavi. S.p.A. (varustamo)	Säiliöiden mittoja ja määrää sekä aluksen kokonaispituutta ja -leveyttä koskevat muutokset	Määrittämätön	Määrittämätön
	(iii) Molisen alueen luonnononnettomuuksien aiheuttamat viiveet: — Maanjäristys 31.10.2002 — Tulvat 23 -25.1.2003	Force majeure	Vaikutukset telakalle, henkilöstölle ja alihankkijoille/aliyhankkijoille	> 2	> 2
			Yhteensä	Yli 26 kuukautta	Yli 2 kuukautta
	Pyydetty pidennys				

MENETTELYN ALOITTAMISEN SYYT

- (12) Komissio esitti menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään epäilyjä siitä, ovatko esitetyt viivästymisen syyt laivanrakennusasetuksen 3 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan mukaisia ja epäili näin toimenpiteen soveltumista yhteismarkkinoille EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan e alakohdan nojalla.

odottamattomia, vakavia ja perusteltavissa olevia ongelmia.

Viranomaiset puolustivat analyysinsä sillä, että komission arvio perustui syksyllä 2003 eli kaksi vuotta tapahtumien jälkeen laadittuun raporttiin⁽⁵⁾, kun taas heidän mukaansa tapahtumat vaikuttivat kaupallisiin strategioihin, jotka taloudellisten toimijoiden oli määriteltävä tapahtumahetkellä eli syyskuussa 2001 tai sitä seuraavien kuukausien aikana.

ITALIAN VIRANOMAISTEN HUOMAUTUKSET

- (13) Italian viranomaiset toimittivat lisätietoja ja selvityksiä luovuttamisen määräajan pidentämisen hyväksyttävyydestä sekä toimenpiteen soveltuvuudesta poistaakseen komission menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään esittämiä epäilyjä.

- (i) 11 päivänä syyskuuta 2001 tehtyjen terrori-iskujen vaikutus

Italian viranomaiset toistivat, että kyseessä olivat poikkeukselliset, merkittävät ja telakasta riippumattomat olosuhteet ja olivat komissiosta poiketen sitä mieltä, että ne aiheuttivat telakan työsuunnitelmalle

Italian viranomaisten ja myöhemmin Clarkson-raportin⁽⁶⁾ mukaan tapahtumat vaikuttivat tavaroiden merikuljetusten alaan kokonaisuudessaan eivätkä vain tietyn tyyppiin aluksiin eli risteilyaluksiin. Viranomaiset toimittivat näkemyksensä tueksi uusia tietoja, jotka osoittivat tapahtumien vaikuttaneen laivanrakennusalaan. Kyseessä oli jäljennös Marnavi-varustamon ja Houstonissa Yhdysvalloissa toimivan Novamar-yrityksen välisestä rahtausopimuksesta, joka koski kahden varustamon Cantieri Navali Termolilta tilaaman kemikaalisäiliöaluksen⁽⁷⁾ rahtamista sekä jäljennös asiakirjasta, jossa Novamar peruuttaa sopimuksen 11 päivän syyskuuta 2001

⁽⁵⁾ Italian viranomaiset huomauttavat, että komission viittaus Clarkson-raporttiin menettelyn aloittamista koskevan päätöksen alaviitteessä 11 on virheellinen, sillä siinä mainitaan marraskuu 2003 lokakuun 2003 sijasta.

⁽⁶⁾ Clarkson: *Shipping Review & Outlook*, syyskuu 2003, ss. 7–44 ja s. 127; Clarkson: *Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets and Newbuilding Investment over 2001 and onwards*, lokakuu 2003, ss. 17–20.

⁽⁷⁾ Alukset olivat C.173 ja tässä tarkasteltu C.180.

johdosta. Viranomaiset vahvistavat näin, että kyseisillä traagisilla tapahtumilla oli vaikutusta kyseiseen alukseen eikä vaikutus rajoittunut komission esittämällä tavalla vain risteilyaluksiin. Näin Italian viranomaiset toistavat näkemyksensä, että edellä mainituilla tapahtumilla on laivanrakennusasetuksen 3 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan kolmannessa virkkeessä tarkoitettuja vaikutuksia.

(ii) *Tarve mukauttaa alusta muuttuneiden teknisten ja kaupallisten vaatimusten mukaiseksi*

Italian viranomaiset ovat toimittaneet tietoja C.180-alukseen tehdyistä muutoksista.

Erityisesti viranomaiset selittivät, että varustamo ja telakka olivat tehneet sopimukset kahden kemikaalisäiliöaluksen, C.173- ja C.180-aluksen rakentamisesta. Sopimusten mukaan alusten luovutuspäivät olivat alun perin 31 päivä maaliskuuta 2002 ja 30 päivä kesäkuuta 2003, mutta niitä lykättiin 31 päivään maaliskuuta 2003 ja 31 päivään joulukuuta 2003. Viranomaiset selittivät myös, että 11 päivän syyskuuta 2001 tapahtumat ja kaksi jäljempänä käsiteltävää luonnononnettomuutta vaikuttivat työsuunnitelmaan siten, että vain toinen aluksista oli mahdollista luovuttaa 31 päivänä joulukuuta 2003.

Tämän vuoksi varustamo päätti marraskuussa 2002 lopettaa toisen aluksen rakentamisen ja keskittyä toisen valmiiksi saamiseen. Käytännössä C.173-alus piti nimetä uudelleen C.180:ksi — joka oli suurempi varustamon tilaamista aluksista — ja pyytää tämän jälkeen huomattavia muutoksia C.180-aluksen ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾ ⁽¹⁰⁾ rakenteeseen sekä lopulta peruuttaa C.173-alusta koskeva sopimus. Kemikaalisäiliöalus C.180 (entinen C.173) oli tämän seurauksena kooltaan, nopeudeltaan, vetoisuudeltaan ja sopimushinnaltaan alkuperäistä C.173-alusta suurempi, mutta kokonaisuudessaan sen ominaisuudet alittivat C.180-alusta koskevassa alkuperäisessä sopimuksessa ilmoitetut.

Italian viranomaiset toteavat kuitenkin, että edellä mainitut muutokset vaikuttivat ainoastaan välillisesti

aluksen rakentamisen myöhästymiseen ja että myöhästymisen johtui varsinaisesti luonnononnettomuuksista, joiden seurauksena C.180-aluksen (entinen C.173) muutosten suunnitteluun kiinnitetty konsulttiyritys irtisanoi sopimuksensa.

(iii) *Luonnononnettomuudet (maanjäristys 31 päivänä lokakuuta 2002 ja tulva 23–25 päivänä tammikuuta 2003)*

Italian viranomaiset korostavat telakkapaikkakunnalla sattuneiden luonnononnettomuuksien laajuutta ja vaikutuksia.

Viranomaiset muistuttavat, että koska luonnononnettomuuksista kärsinyt alue oli laaja ja luonnononnettomuudet aiheuttivat suuren riskin julkisen sektorin toimivuudelle ja väestön hyvinvoinnille, alueelle julistettiin 31 päivänä lokakuuta 2002 annetulla pääministerin asetuksella (decreto del presidente del Consiglio) 30 päivään kesäkuuta 2003 asti hätätila, jota jatkettiin 31 päivänä tammikuuta 2003 annetulla asetuksella 1 päivään helmikuuta 2004. Viranomaiset muistuttavat komissiota myös siitä, että näiden tapahtumien jälkeen komissio hyväksyi aluetukikartan hyväksymisen ⁽¹¹⁾ yhteydessä karttojen voimassaolon jatkamisen Molisen ja Termolin alueita koetelleiden luonnononnettomuuksien vuoksi. Telakka sijaitsee juuri kyseisellä alueella.

Italian viranomaiset lähettivät telakkaa koskevia tietoja, jotka osoittivat, että telakan työaikataulu oli luonnononnettomuuksien jälkeen marraskuusta 2002 helmikuuhun 2003 myöhässä alkuperäisen viiveen vuoksi. Lisäksi useat tärkeitä materiaaleja ja palveluja ⁽¹²⁾ telakalle C.180-alusta ⁽¹³⁾ (entistä C.173-alusta) varten toimittavat urakoitsijat olivat irtisanoneet sopimuksensa.

(iv) *C.180-alukseen (entinen C.173) liittyvien töiden keskeyttäminen*

Italian viranomaiset ilmoittivat komissiolle heinä-

⁽⁸⁾ Erityisesti mittoja ja määrää sekä aluksen kokonaispituutta ja -leveyttä koskevia muutoksia.

⁽⁹⁾ Italian viranomaisten mukaan muutokset koskivat alkuperäistä C.173-alusta ja C.180-alusta (entistä C.173-alusta) ja varustamo ja telakka olivat sopineet niistä ennen sopimuksen keskeyttämistä vuonna 2001, sillä Novamar oli lähettänyt helmikuussa 2001 kirjeen, jossa se totesi, että aluksiin voidaan tehdä muutoksia. Viranomaiset toteavat myös, että muutetun C.180-aluksen (entinen C.173) työt olivat jo käynnissä ennen kuin niistä oli sovittu muodollisesti sopimukseen tehdyllä lisäyksellä joulukuussa 2003.

⁽¹⁰⁾ Viranomaiset ovat tulkinneet 9 päivänä heinäkuuta 2003 tehtyä komission päätöstä 691/2003/EY ja 21 päivänä joulukuuta 1993 tehtyä komission päätöstä 727/1993/EHTY siten, että alusten tyyppi ja kyseiset muutokset ovat perusteluna poikkeukselle ”teknisen monimutkaisuuden” vuoksi.

⁽¹¹⁾ Komission päätös K(2004) 3344, tehty 8 päivänä syyskuuta 2004, asiasta N147/2004.

⁽¹²⁾ Kyseessä ovat erityisesti rungon alajärjestelmät, puutyöt ja aluksen varustelu, ruostumattomasta teräksestä valmistettujen levyjen toimitus, sähkölaitteiden toimitus ja asennus sekä neuvontapalvelut C.173-aluksen (uudelta nimeltään C.180) muutostöissä sen vetoisuuden ja tehon lisäämiseksi.

⁽¹³⁾ Näiden sopimusten purkamisen vuoksi telakan oli pakko vedota ”force majeure” -lausekkeeseen, jotta varustamo päättäisi luopua toisen telakasta tilatun aluksen rakentamisesta.

kuussa 2005 vastauksena menettelyn aloittamiseen, että alus oli miltei 66-prosenttisesti valmiina, mutta telakka oli keskeyttänyt rakentamisen ja alus oli laskettu vesille elokuussa 2004 ennen kuin komissio oli hyväksynyt luovutuksen määräajan pidentämisen. Tämän vuoksi viranomaiset vahvistavat varustamon ja telakan pyynnön mukaisesti, että 10 kuukauden lisäajan olisi alettava sen myöntämistä koskevan komission päätöksen tekopäivästä.

- (14) Italian viranomaiset toteavat, että esitetyt myöhästymisen syyt ovat laivanrakennusasetuksen 3 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan mukaiset ja aluksen luovuttamisen määräajan (kolme vuotta komission lopullisen päätöksen tekopäivästä) pidentäminen 10 kuukaudella soveltuu yhteismarkkinoille EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan e alakohdan nojalla.

ARVIOINTI

- (15) EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltion myöntämä tuki valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotain yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tuki vaikuttaa kauppaan vääristävästi, jos tuensaajayritys harjoittaa taloudellista toimintaa, johon liittyy jäsenvaltioiden välistä kauppaa.
- (16) Perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan e alakohdan mukaan yhteismarkkinoille soveltuvana voidaan pitää tukilajeja, joista neuvosto päättää määränemmistöllä komission ehdotuksesta. Komissio huomauttaa, että neuvosto antoi 29 päivänä kesäkuuta 1998 laivanrakennusasetuksen tämän oikeusperustan nojalla. Vaikka kyseisen asetuksen voimassaoloaika päättyi 31 päivänä joulukuuta 2003, sen säännöksiä sovelletaan edelleen arvioitaessa niitä lopullisen luovutuksen määräajan pidentämistä koskevia pyyntöjä, joihin liittyvän tuen perustana se on, jos laivanrakennusteollisuuden valtiontukea koskevissa puitteissa⁽¹⁴⁾ ei mainita asiasta muuta.
- (17) Komissio huomauttaa, että kysymys määräajan pidentämisestä on ratkaiseva arvioitaessa, voidaanko alukselle myöntää laivanrakennusasetuksen 3 artiklan mukaista sopimuskohtaista toimintatukea. Kyseinen toimintatuki muodostuu valtion varoihin perustuvasta rahoituksesta ja sillä katetaan osittain kustannukset, joista telakka joutuisi tavallisesti itse vastaamaan alusta rakentaessaan. Lisäksi laivanrakennus on taloudellista toimintaa, johon liittyy jäsenvaltioiden välistä kauppaa. Tämä tuki kuuluu näin ollen perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan.
- (18) On muistettava, että laivanrakennusasetuksessa ”laivanrakennuksella” tarkoitetaan omalla käyttövoimalla kulkevien kauppa-alusten rakentamista. Cantieri Navali Termolin rakentama on alus kylläkin kemikaalisäiliöalus, mutta kulkee silti omalla käyttövoimalla. Sillä hoidetaan meriliikenteen erityispalveluja eli kuljetetaan kemikaaleja ja öljyalan tuotteita. Se kuuluu näin edellä mainitun asetuksen 1 artiklan a kohdan mukaisesti asetuksen soveltamisalaan.
- (19) Laivanrakennusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan mukaan 31 päivään joulukuuta 2000 saakka voitiin myöntää sopimuskohtaista toimintatukea, jonka enimmäismäärä oli yhdeksän prosenttia. Mainitun asetuksen 3 artiklan 2 kohdan mukaan yksittäiseen sopimukseen sovellettavan tuen enimmäismäärä on lopullisen sopimuksen allekirjoittamispäivänä voimassa oleva enimmäismäärä. Tämä ei kuitenkaan koske aluksia, jotka luovutetaan yli kolme vuotta lopullisen sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen. Tällöin sovelletaan sitä tuen enimmäismäärää, joka on ollut voimassa kolme vuotta ennen aluksen luovutuspäivää. Näin ollen sellaisen aluksen viimeinen luovutuspäivä, jolle voitiin myöntää toimintatukea, oli periaatteessa 31 päivä joulukuuta 2003.
- (20) Kyseiselle alukselle myönnetty tuki hyväksyttiin 16 päivänä maaliskuuta 2001 annetun lain nro 88 3 pykälän nojalla. Komissio hyväksyi sen numerolla N 502/00. Tuki C.180-alukselle on määrältään noin 3,9 miljoonaa euroa eli se ei ylitä yhdeksää prosenttia sopimuksen arvosta.
- (21) Laivanrakennusasetuksen 3 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan kolmannessa virkkeessä todetaan: ”Komissio voi kuitenkin pidentää kyseistä kolmen vuoden määräaika, jos se on perusteltua kyseisen laivanrakennushankkeen teknisen monimutkaisuuden vuoksi tai jos telakan työsuunnitelma viivästyy sellaisten odottamattomien, merkittävien ja perusteltavissa olevien häiriöiden vuoksi, jotka aiheutuvat poikkeuksellisista, ennalta arvaamattomista ja yrityksestä riippumattomista olosuhteista.” Komissio huomauttaa, että määräajan pidentämistä koskevan pyynnön perusteluna oli se, ettei Cantieri Navali Termolin ollut mahdollista saada alusta valmiiksi ennakoimattomista ja yrityksestä riippumattomista syistä.
- (22) Laivanrakennusasetuksessa edellytetään, että aluksen luovutuksen määräajan pidentämisen syyt ovat a) poikkeuksellisia, b) ennalta arvaamattomia ja c) yrityksestä riippumattomia. Lisäksi on osoitettava d) viiveen aiheuttaneiden tapahtumien ja odottamattomien häiriöiden välinen syy-yhteys sekä häiriöiden e) kesto ja f) merkittävyys ja

⁽¹⁴⁾ EUVL C 317, 30.12.2003, s. 11.

perusteltavuus. Seuraavassa arvioidaan Italian viranomais-
ten esittämiä perusteluja.

(i) *11 päivänä syyskuuta 2001 tehtyjen terrori-iskujen vaikutus*

Komissio myöntää, että tapahtumat olivat ennakoimattomia ja telakasta riippumattomia. Komission aiempien päätösten mukaan nämä perustelut eivät kuitenkaan sovellu tähän tapaukseen. Komission päätöksiin soveltaman käytännön mukaisesti⁽¹⁵⁾ talouskasvun hidastumista ja markkinatilanteen heikentymistä tietyin alustyyppien osalta ei voida katsoa laivanrakennusasetuksen 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua poikkeukselliseksi tapahtumaksi. Komissio muistuttaa, että perustelu hyväksyttiin ainoastaan risteilyalusten osalta, sillä tämänkaltaisilla tapahtumilla on niihin välitön vaikutus. Muihin aluksiin kohdistuva vaikutus on välillinen ja yleisempi.

Komissio muistuttaa menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä, että Clarkson Research –tutkimusinstituutin marraskuussa 2003 laatimassa raportissa⁽¹⁶⁾ todetaan 11 päivänä syyskuuta 2001 tehtyjen terrori-iskujen pahentaneen selvästi jo ennestään hidastuneen maailmankaupan vaikeuksia. Lisäksi Clarkson Researchin raportissa todetaan, että C.180-aluksen kaltaisiin kantavuudeltaan alle 20 000 tonnin kemikaalisäiliöaluksiin tehtiin vuosina 1998–2000 vain niukasti investointeja, ja vaikka niiden havaittiin lisääntyneen vuoden 2001 alussa, vuoden viimeisen neljänneksen aikana ne vähenivät jälleen kuten muutkin alan investoinnit. Vuoden 2002 alusta tilaukset lisääntyivät selvästi ja tämän jälkeen niiden taso on pysynyt suurin piirtein samana.

Italian viranomaisien mukaan komission arvio tapahtumien vaikutuksesta on kyseenalainen, koska se perustuu jälkikäteen tehtyyn raporttiin. Komissio puolestaan toteaa, että arvio perustuu Italian viranomaisien itsensä esittämään raporttiin, sillä Italian viranomaiset perustavat menettelyssä omankin arvionsa vuoden 2003 lopussa tehtyihin raportteihin eikä komission havainnon mukaan yksikään Italian viranomaisien mainitsemista myöhemmin laadituista raporteista ole ristiriidassa komission asiasta tekemän arvion kanssa.

Komissio muistuttaa, että mainittujen perustelujen arviointi vastaa muita samankaltaisia Italian ilmoittamia päätöksiä, jotka koskevat kemikaalisäiliöalusten

ja nestekaasujen kuljettamiseen tarkoitettujen alusten luovuttamiselle asetetun kolmen vuoden määräajan jatkamista.

(ii) *Tarve mukauttaa alusta muuttuneiden teknisten ja kaupallisten vaatimusten mukaiseksi*

Tekniset muutokset tehtiin varustamon pyynnöstä, jotta pystyttäisiin vastaamaan uusiin teknisiin ja kaupallisiin vaatimuksiin. Lisäksi alkuperäiseen laivanrakennussopimukseen 10 päivänä joulukuuta 2003 tehdyn lisäyksen mukaan telakka aikoi pyytää varustamolta C.180-aluksen luovutusajan lykkäämistä, jolloin se olisi ottanut kantaakseen varustamolle mahdollisesti myönnettävään poikkeukseen/valtioneuvoston liittyvät kulut ja riskit.

Komissio katsoo, että koska varustamo voi aina pyytää laivanrakennussopimuksen muuttamista, tällaiset muutokset ovat alalla varsin yleisiä. Tämän kaltaiset tapahtumat ovat osa telakan kaupallista toimintaa. Perusteluja ei siis voi hyväksyä.

Komissio myös toteaa Italian viranomaisien selvittämän tämän tutkintamenettelyn yhteydessä, että yhdysvaltalainen rahtausyhtiö Novamar oli jo ilmoittanut sekä C.173-alusta että C.180-alusta koskevista muutoksista varustamolle helmikuussa 2001 lähettämässään kirjeessä ja että niistä oli sovittu telakan ja varustamon kesken ennen sopimuksen keskeyttämistä vuonna 2001. Lisäksi — kuten Italian viranomaiset muistuttivat — alkuperäisten suunnitelmien mukaan C.173-alus piti rakentaa jo paljon aiemmin eri telakalla, joka joutui kriisiin 1990-luvulla. Näin ollen alus kuului sellaiseen alusluokkaan, joka jäi uuden, mitoiltaan ja kapasiteetiltaan suurempien alusten sukupolven varjoon.

Vaikuttaa siis selvältä, etteivät muutokset olleet poikkeuksellisia eivätkä ennakoimattomia. Komissio on edelleen sitä mieltä, ettei Italian perusteluja voida hyväksyä.

(iii) *Telakan sijaintialueella Molisessa tapahtuneet luonnononnettomuudet*

Maanjäristykset, tulvat ja muut force majeure -syyt ovat yleensä hyväksyttävissä perusteluja. Samoin komissio myöntää, että kyseiset tapahtumat vaikeuttivat toimintaa Molisen alueella ja mahdollisesti telakalla, kuten pääministerin julistama hätätila osoittaa.

⁽¹⁵⁾ Ks. tuki N 99/02 (EYVL C 262, 29.10.2002): Kahden Odensen telakalla rakennettavan aluksen toimitusajan pidentäminen (Tanska).

⁽¹⁶⁾ *Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets and Newbuilding Investment over 2001 and onwards*, Clarkson Research, marraskuu 2003, ss. 19–20.

Aluksen luovuttamiselle asetetun kolmen vuoden määräajan pidentäminen muodostaa laivanrakennusasetuksen mukaan kuitenkin poikkeuksen sopimuskohtaisten toimintatukien myöntämisen tavanomaisiin sääntöksiin, jotka puolestaan muodostavat poikkeuksen yhteisön valtioneuvoston päätöksiin. Näin ollen periaate, jonka mukaan poikkeuksia koskevia sääntöjä on tulkittava tiukasti, edellyttää suoran syy-yhteyden osoittamista viiveen aiheuttajana pidettyjen olosuhteiden ja alusta rakennettaessa aiheutuneen varsinaisen myöhästymisen välillä. Komissiolle toimitetut tiedot, myös Italian viranomaisten muodollisen menettelyn alkamisen jälkeen toimittamat, ovat varsin epämääräisiä. Niissä viitataan yleisesti luonnonnettomuuksien seuraamuksiin eikä osoiteta määrällisesti tapahtumien vaikutusta telakan työsuunnitelmaan tai aluksen rakentamiseen.

Komissio toteaa, ettei sille ole suorista pyynnöistä ja vastausajan huomattavista jatkamisista huolimatta toimitettu yksityiskohtaisia tietoja luonnonnettomuuksien vaikutuksista telakan yleiseen työsuunnitelmaan eikä osoitettu niiden suoraa syy-yhteyttä C.180-aluksen (entinen C.173) työsuunnitelmaan. Sen sijaan Italian viranomaiset ovat toimittaneet jäljennöksiä kirjeistä, joissa tietyt telakalle materiaaleja ja palveluja toimittavat yritykset sanovat sopimuksensa irti. Viranomaiset eivät ole myöskään osoittaneet yksityiskohtaisesti asiakirjoin syy-yhteyttä tai määrittäneet tarkasti sen työsuunnitelmaan tai C.180-aluksen (entinen C.173) rakentamiseen aiheuttamaa viivettä perusteluksi pyynnölle pidentää aluksen luovuttamisen määräaikaan 10 kuukaudella.

(23) Komissio katsoo edellä esitetyn perusteella, ettei kuvatuilla poikkeusolosuhteilla ole ollut kyseisen aluksen työsuunnitelmaan vaikutusta, jolla voitaisiin perustella pyyntö pidentää aluksen luovuttamisen määräaikaan 10 kuukaudella. Edellä i, ii ja iii alakohdassa esitettyjä syitä ei siis voida hyväksyä.

(24) Koska pitäviä todisteita ei ole toimitettu, lisäaika ei voida hyväksyä esitetyn perusteluun.

(iv) C.180-alukseen (entinen C.173) liittyvien töiden keskeyttäminen

Komissio toteaa myös, että Italian viranomaisten mukaan C.180-alus (entinen C.173) oli 66-prosenttisesti valmis, mutta työt keskeytettiin välillä ja alus laskettiin vesille elokuussa 2004. Heidän mukaansa

määräajan pidentäminen 10 kuukaudella pitäisi katsoa alkaneeksi päätöksestä, jolla komissio hyväksyy määräajan pyydetyn pidentämisen.

Italian viranomaisten esittämää pyyntöä, joka koski määräajan 10 kuukauden pidentämisen alkamista komission päätöksen tekopäivästä, ei voida pitää laivanrakennusasetuksen mukaisena, sillä se aiheuttaisi lisää perusteettomia viiveitä myöhemmin. On muistettava, että telakka teki päätöksen aluksen rakentamisen keskeyttämisestä omalla vastuullaan, mikä aiheutti ylimääräisen viiveen, jota ei voi perustella laivanrakennusasetuksen nojalla.

Komissio toteaa myös, että ilmoituksen mukaan C.180-alus (entinen C.173) piti luovuttaa 31 päivänä lokakuuta 2004. Italian viranomaiset esittivät kuitenkin pyynnön, että määräajan pidentäminen 10 kuukaudella tulisi voimaan vasta komission asiasta tekemän päätöksen yhteydessä. Kun vielä otetaan huomioon, että telakka laski C.180-aluksen (entinen C.173) vesille keskeneräisenä, on ilmeistä, ettei telakka olisi pystynyt luovuttamaan alusta alun perin pyydetyn 10 kuukauden jatkoajan jälkeen.

Italian viranomaisten pyyntö on näin ollen hylättävä, koska aluksen rakentaminen keskeytettiin vuonna 2004 perusteettomasti.

PÄÄTELMÄT

(25) Edellä esitetystä syistä komissio katsoo, että tarkasteltava toimenpide on EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtioneutua. Italian viranomaisten toimittamat tiedot, myös muodollisen menettelyn aikana toimitetut, ovat vahvistaneet komission epäilyt siitä, että viiveiden syyt eivät ole laivanrakennusasetuksen 3 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan mukaisia eikä toimenpide näin ollen sovellu yhteismarkkinoille EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan e alakohdan nojalla.

Näiden päätelmien perusteella komissio

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Asetuksen (EY) N:o 1540/98 3 artiklan 2 kohdassa luovuttamiselle asetettua kolmen vuoden määräaikaan ei voida pidentää Cantieri Navali Termoli S.p.A:n rakentaman C.180-aluksen (entinen C.173) osalta.

Tämän vuoksi alukselle ei voida myöntää sopimuskohtaista toimintatukea.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

2 artikla

Tehty Brysselissä, 4. heinäkuu 2006.

Italian on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta niistä toimenpiteistä, jotka se on toteuttanut päätöksen noudattamiseksi.

Komission puolesta

Neelie KROES

Komission jäsen