

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2006. július 4.)

az Olaszország által a Cantieri Navali Termoli S.p.A számára biztosítani kívánt állami Támogatásról (n. C 48/2004 [ex N 595/2003])

(az értesítés a C(2006) 2972. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2006/948/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

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

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

tekintettel a hajógyártáshoz ⁽¹⁾ nyújtott támogatásokról szóló 1540/98/EK tanácsi rendeletre (a továbbiakban: a hajógyártásról szóló rendelet) és különösen annak 3. cikke (2) bekezdésére,

miután felszólították az érdekelteket, hogy nyújtsák be észrevételeiket ⁽²⁾, és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

AZ ELJÁRÁS

- (1) Az olasz hatóságok 2003.12.22-én kelt és ugyanaznap iktatott levelükben a hajógyártásról ⁽¹⁾ szóló rendelet 3. cikkének 2. bekezdése szerint a működési támogatásban részesülő C.180 megnevezésű hajó három éves átadási határidejének meghosszabbítására vonatkozó kérelmet jelentettek be a Bizottságnál. A hajó gyártását a Cantieri Navali Termoli S.p.A. végzi (a továbbiakban: a hajógyár).
- (2) 2004.12.30-án kelt levelében a Bizottság tájékoztatta Olaszországot határozatáról, miszerint az Európai Közösséget létrehozó szerződés 88. cikkének (2) bekezdésével összhangban megindítja a kérelem elbírálására vonatkozó eljárást a jelzett témakörben.
- (3) Az eljárás megindításáról hozott bizottsági határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽²⁾ került kihirdetésre. A Bizottság felszólította az érdekelteket, hogy a szóban forgó intézkedéssel kapcsolatban nyújtsák be észrevételeiket.
- (4) 2005. január 28-án, 2005. április 1-én, 2005. június 1-én, 2005. július 6-án kelt és sorrendben 2005. február 2-án, 2005. április 6-án, 2005. június 6-án és 2005. július 7-én iktatott leveleiben Olaszország kérelmezte a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatára vonatkozó észrevételek benyújtási határidejének meghosszabbítását, amely levelekre a Bizottság sorrendben a 2005. február 4-én, 2005. április 8-án, 2005. június 29-én, illetve 2005. július 17-én kelt levelekben válaszolt.

⁽¹⁾ HL L 202., 1998.7.18., 1. o.

⁽²⁾ HL C 42., 2005.2.18., 15. o.

- (5) Olaszország 2005. július 26-án kelt és 2005. július 29-én iktatott levelében nyújtotta be észrevételeit. Ezzel kapcsolatban 2006. január 6-án kelt levelében a Bizottság további kiegészítést kért, amelyre az olasz hatóságok 2006. január 23-án és 2006. február 2-án kelt leveleikben válaszoltak, további időt kérve a válaszadásra. 2006. január 27-én és 2006. február 9-én kelt leveleiben a Bizottság engedélyezte a válaszadási határidő meghosszabbítását. 2006. március 6-án kelt, és ugyanaznap iktatott levelükben az olasz hatóságok megadták a kért tájékoztatást, amelyet 2006. április 6-án kelt levelükben egészítettek ki.
- (6) A Bizottsághoz érdekelt harmadik féltől észrevétel nem érkezett.

AZ ÁLLAMI TÁMOGATÁS RÉSZLETES LEÍRÁSA

- (7) Olaszország a hajó átadási határidejeként megállapított 2003.12.31-i határidő meghosszabbítását kérelmezte a Bizottságtól a hajógyártásról szóló rendelkezés figyelembevételével, amely a hajó-szerződésekkel összefüggő működési támogatások igénybevételéről rendelkezik. A halasztási kérelmet a C.180 megnevezésű, Molise megyében található Cantieri Navali Termoli S.p.A. vállalat által gyártott hajóval kapcsolatosan nyújtották be. A halasztási kérelmet kezdetben 2004.10.31.-ig (10 hónap futamidőre) kérték.
- (8) A 2000.12.30-án aláírt hajóépítési szerződés teljesítési határidőként eredetileg 2003.06.30-át jelölte meg. A vegyianyag-szállító tartályhajót a Marnavi S.p.A., egy olasz hajózási vállalat rendelte meg. Az említett szerződéssel kapcsolatban a hajózási vállalat 9 %-os – az adott hajó esetében 3,9 millió eurónak megfelelő – működési költség támogatásra kapott ígéretet a hajógyártásról szóló rendelet 3. cikke (1) bekezdésének rendelkezéseivel összhangban.
- (9) Mindazonáltal az olasz hatóságok szerint a hajóépítés az előreláthatónál hosszabb ideig tartott, több körülmény együttes megléte miatt, amelyek a következők: a 2001. szeptember 11-én bekövetkezett események hatása, és az ezt követően felmerült igény, hogy a hajót megfeleltessék a megváltozott műszaki-kereskedelmi igényeknek; majd két természeti katasztrófa – egy földrengés és egy árvíz –

bekövetkezte. A hajógyártó tehát kénytelen volt a C.180 megnevezésű hajó 2003.12.31-ére megállapított átadási határidejére a hajógyártásról szóló rendelettel összhangban 10 hónapos halasztást kérni.

(10) Az olasz hatóságok a kérelemben a Bizottság 2002. június 5-én hozott határozatára hivatkoznak, amellyel a németországi Papenburgban található Meyer Werft hajógyárban gyártott tengerjáró utasszállítók esetében hasonló halasztást engedélyeztek a 2003. december 31-i teljesítési határidőhöz képest (a továbbiakban: a „Meyer Werft határozat”). Az olasz hatóságok számos alapvető hasonlóságot emeltek ki a két eset között, a következő szempontok alapján: (i) a halasztási kérelem alapjául szolgáló ok tekintetében (vagyis a 2001. szeptember 11-i terrorista támadás hatása), (ii) az érdekelt piacra (vagyis a kőolaj- és kémiai termékek tengeri szállítása) és (iii) a hajógyár és a hajózási vállalat⁽³⁾ között fennálló konszolidált kereskedelmi kapcsolatokra vonatkozóan. Összefoglalóan, az olasz hatóságok azt állítják, hogy a Meyer Werft határozat egyértelműen precedens értékű az adott kérelem kivételes indok alapján történő engedélyezéséhez. Megemlítik továbbá, hogy 2002. november 13-án a Bizottság egy másik határozatot is hozott, amelyben hasonló indokok alapján engedélyezte a finnországi Kvaerner Masa hajógyárban épített tengerjáró utasszállító átadási határidejének elhalasztását (a továbbiakban: a „Kvaerner Masa határozat”).

(11) Halasztási kérelme indoklásaként az olasz hatóságok olyan – véleményük szerint – rendkívüli, előre nem látható és a hajógyártól független körülményeket hoznak fel, amelyek váratlan, súlyos és bizonyítható zavart okoztak, és befolyásolták a hajógyár munkaprogramját. A késedelmet a következő tényezők eredményezték (lásd a későbbi összefoglaló táblázatot):

(i) *A 2001. szeptember 11-i események hatása*

2001. október 1-én a munka megkezdését megelőzően a hajózási vállalat a teljesítési szerződés hatálytalanítása helyett annak 2003.9.30-ig történő felfüggesztésére kérte a Cantieri Navali Termoli vállalatot. Végül a hajózási vállalat 2003.9.29-én visszavonta a szerződés felfüggesztésre vonatkozó kérelmét.

(ii) *A hajó módosításának szükségessége a megváltozott műszaki-kereskedelmi követelményeknek való megfeleltetés érdekében*

Az említett eseményekhez az a tény is hozzájárul, hogy a szerződés-felfüggesztés visszavonásával egy időben a hajózási vállalat kérte a hajó építési terveinek módosítását – a szerződésben eredetileg meghatározott adatoktól eltérve –, hogy azt megfeleltesse a megváltozott műszaki-kereskedelmi

követelményeknek. A változtatások a tartályok számát és méreteit, valamint a hajó teljes hosszát és szélességét érintették. A módosított tervrajzokat jóváhagyás végett benyújtották a R.I.N.A.-hoz, az olasz hajó-osztályozási szervezethez. A módosításokat végül 2003.12.10-én tették hivatalossá az eredeti szerződéshez csatolt mellékletben.

(iii) *Természeti katasztrófák hatásai*

2002.10.31-én Molise megyét földrengés sújtotta, amely kihatott a hajógyárra, annak személyi állományára és beszállítóira. Később, 2003.1.23 és 2003.1.25. között a megyét árvíz sújtotta, amelynek további megrendítő hatásai voltak a hajógyárra, annak személyi állományára és beszállítóira. A két természeti csapás a személyi állomány inaktivitása következtében egyrészt közvetlen, másrészt közvetett kárt okozott a hajógyárnak, mivel a helyi vállalkozások, amelyekkel a hajógyár alvállalkozói szerződést kötött a C.180 hajó munkáira, egyoldalúan elálltak a megkötött szerződésektől, a természeti csapások által beszállítóik termelő infrastruktúrájában okozott károkról hivatkozva. Az olasz hatóságok különösen azzal érveltek, hogy az említett események a hajó építésének szakaszában az előkészítő mérnöki munkát károsították.

Noha elismerték, hogy mindkét természeti csapás a szerződés felfüggesztésének időszaka alatt történt, az olasz hatóságok azt állítják, hogy az események felborították a hajógyár termelési programját, hangsúlyozva azt a tényt, hogy egy minisztertanácsi elnöki rendelet értelmében mindkét esetben szükségállapotot rendeltek el 2004. február 1-ig.

Az olasz hatóságok hangsúlyozták a hajógyár korlátozott pénzügyi és ipari erőforrásai⁽⁴⁾ miatt a támogatás szükségességét, hiszen a hajó szerződésben rögzített árának megállapítása a törvény szerint nyújtandó szubvenció figyelembevételével történt. Az olasz hatóságok véleménye szerint továbbá, amennyiben a Bizottság nem engedélyezi a hajó átadási határidejének meghosszabbítását (a hajó 2003.12.16-án 25,65 %-os készletességi szintet ért el), és így az nem részesül állami támogatásban, a hajót nem lehet a hajógyár jelentős gazdasági kára nélkül megépíteni. Ez munkahelyek megszűnését eredményezné úgy a hajógyárban, mint a beszállító cégeknél. Az olasz hatóságok mindezt kiegészítették azzal, hogy a Marnavi hajózási vállalat és a hajógyár közös akarattal semmissé nyilvánította a C.173 megnevezésű hajóra vonatkozó szerződésüket, mert annak gyártását az említett események szintén megzavarták, és úgy döntöttek, hogy a C.173 már rendelkezésre álló alkatrészeit átirányítják a C.180 hajóhoz.

⁽³⁾ 2000-2004 között a Marnavi megrendelése a Cantieri Navali Termoli bevételeinek 43 %-át adták; a megelőző időszakban, 1995-1999 között, ugyanez az érték szinte nulla volt.

⁽⁴⁾ A hajógyár nagyon kicsi, mindössze 51 dolgozót foglalkoztat.

1. sz. táblázat

A C.180 hajó gyártása során felmerült késedelmek összefoglaló táblázata

Hajó	A késedelem oka	Felelős	Problémák	Késés (hónap)	Plusz hónapok
C.180	(i) 2001.9.11-i események: — megrendelés felfügg. és későbbi újraindítása	Marnavi. S.p.A. (hajózási vállalat)	A szerződés felfüggesztése 2001.10.1 – 2003.9.30-ig. Felfüggesztés visszavonása 2003.9.29-én	24	Nem pontosított
	(ii) Műszaki módosítások	Marnavi. S.p.A. (hajózási vállalat)	A tartályok számára és méretére, a hajó hosszára és szélességére vonatkozó módosítások	Nem pontosított	Nem pontosított
	(iii) A Molise megyét sújtó természeti csapásoknak tulajdonítható késés: — Földmozgások 2002.10.31. — Árvíz 2003.1.23-25.	Vis maior	A természeti csapásoknak a hajógyárra, személyi állományára és alvállalkozóira gyakorolt hatásai	> 2	> 2
	Összesen			Több, mint 26 h.	Több, mint 2 h.
A kért hosszabbítás					10 hónap

AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK INDOKLÁSA

- (12) Az eljárás megindításáról hozott határozatával a Bizottság azon kétségeinek adott hangot, miszerint a tárgyalat esetben a késés magyarázatoként felhozott indokok megfelelnek-e a hajógyártásról szóló rendelet 3. cikke (2) bekezdésének második albekezdésében foglaltaknak, tehát kétségbe vonta, hogy az EK szerződés 87. cikke (3) bekezdésének e) pontja alapján a szóban forgó intézkedés a közös piaccal összeegyeztethető lenne.

Álláspontjuk védelmében azzal érvelnek, hogy a Bizottság értékelése egy 2003⁽⁵⁾ őszén, vagyis az események után két évvel készült jelentésen alapul, noha az események azok megtörténtekor hatnak a gazdasági szereplők kereskedelmi stratégiáira, akiknek akkoriban, tehát 2001 szeptemberében vagy az azt követő hónapokban kellett határozatokat hozni.

AZ OLASZ HATÓSÁGOK ÉSZREVÉTELEI

- (13) Az olasz hatóságok, a Bizottságnak az eljárás megindításáról hozott határozatában megfogalmazott kétségei eloszlatására, további adatokkal és magyarázatokkal szolgáltak, hogy az átadási határidő elhalasztására irányuló kérelmük indokaira vonatkozó álláspontjukat, valamint a szóban forgó intézkedés összeegyeztethetőségét alátámasztják.

- (i) A 2001. szeptember 11-én történt események hatásai

Az olasz hatóságok kijelentik, hogy rendkívüli, előre nem látható és a hajógyártól független körülményekről van szó, és a Bizottság álláspontjával szemben kitanak emellett, hogy ezek váratlan, súlyos és bizonyítható zavart okoztak a hajógyár munkaprogramjában.

Az olasz hatóságok szerint köztudott, és azt utólag a Clarkson-jelentések⁽⁶⁾ is igazolták, hogy az eseményeknek nemcsak egyfajta hajótípusra, vagyis a tengerjáró utasszállítókra volt hatásuk, hanem a tengeri áruszállítás teljes piacára. Álláspontjuk alátámasztására az olasz hatóságok újabb információkkal szolgáltak, hogy bizonyítsák az eseményeknek a hajógyártásra gyakorolt hatását, és bemutatták a Marnavi hajózási vállalat és a houstoni (USA) székhelyű Novamar társaság közötti – két vegyi anyag-szállító hajó bérletére vonatkozó – bérleti szerződés másolatát. A két hajót a hajózási vállalat rendelte meg a Cantieri Navali Termolitól⁽⁷⁾. 2001. szeptember 11-ét követően a Novamar elállt az

⁽⁵⁾ Az olasz hatóságok pontosítják, hogy a Bizottság hivatkozása a Clarkson-féle jelentésre az eljárás megindításáról szóló határozat 10 pontjában helytelen, 2003. november helyett 2003. októbert jelöl.

⁽⁶⁾ 2003. ősz: Clarkson „Shipping Review & Outlook”, 7-44 és 127 oldalak; 2003. október: Clarkson „Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets and Newbuilding Investment over 2001 and onwards”, 17-20 oldalak.

⁽⁷⁾ A kérdéses hajók a későbbiekben vizsgált C.173 és C.180.

említett szerződésektől. Az olasz hatóságok tehát a Bizottság véleményétől eltérően kitartanak amellett, hogy a tragikus események hatása nem korlátozódott a tengerjáró utasszállítókra, hanem kiterjedt a tárgyalt hajóra is. Az olasz hatóságok így megerősítik álláspontjukat, miszerint az említett események hatása kimeríti a hajógyártásról szóló rendelet 3. cikke (2) bekezdésének második albekezdésében foglaltakat.

- (ii) *A hajó módosításának szükségessége a megváltozott műszaki-kereskedelmi követelményeknek való megfeleltetés érdekében*

Az olasz hatóságok a C.180 hajón végzett változtatásokra vonatkozó információkat közölték.

Előadták, hogy 2000-ben a hajózási vállalat és a hajógyár két vegyianyag-szállító hajó a C.173 és a C.180 gyártására kötöttek szerződést; a szerződésben szállítási határidőként eredetileg 2002.3.31-ét (C.173) és 2003.06.30-át (C.180) jelölték meg, amelyeket később módosítottak 2003.3.31-re (C.173) és 2003.12.31-re (C.180). Hozzáadték továbbá azt is, hogy a 2001. szeptember 11-én történt események és a későbbi két természeti csapás olyan következményeket gyakoroltak a hajógyár munkaprogramjára, amely az említett két hajó helyett csak az egyik átadását tette lehetővé 2003.12.31-ig.

2002. novemberében a hajózási vállalat úgy döntött, hogy lemond a két hajó egyikének megépítéséről, hogy a hajógyár így a másikat be tudja fejezni. A gyakorlatban ehhez először is átkeresztelték a C.173 hajót C.180 hajóvá – amely a megrendelt két hajó közül a nagyobbik volt –, másodsorban pedig a C.180⁽⁸⁾,⁽⁹⁾,⁽¹⁰⁾ alapvető szerkezeti jellemzőinek módosítását kérte és felbontotta a C.173 szerződését. Következésképpen a C.180 (a korábbi C.173) nagyobb méretű, teherbírású és gyorsabb hajó lett, szerződéses ára magasabb lett az eredeti C.173-hoz képest, ugyanakkor általános teljesítménye alacsonyabb a C.180 hajóra vonatkozó eredeti szerződéshez képest.

Mindazonáltal az olasz hatóságok kijelentik, hogy az említett módosítások csak közvetetten lassították a

hajó építését, és hogy a késedelmek a természeti csapások következményeinek tulajdoníthatóak, amelyek a C.180 (korábbi C.173) hajó módosításának tervezésével megbízott tanácsadó vállalkozás részéről a szerződés felbontásához vezettek.

- (iii) *A természeti katasztrófák hatása (a 2002.10.31-i földrendezés és a 2003.1.23- 2003.1.25. közötti árvíz)*

Az olasz hatóságok hangsúlyozzák a hajógyár telephelye szerinti régiót sújtó természeti katasztrófák nagyságát és következményeit.

Általánosságban véve megemlítik, hogy a csapások által sújtott területek nagyságára, valamint a köz- és egyéni biztonság nagyfokú veszélyeztetettségére való tekintettel a régióban szükségállapotot hirdettek ki a minisztertanács elnökének 2002.10.31-i rendeletével 2003.6.30-ig, amelyet később a 2003.1.31-i rendelettel 2004. február 1-ig hosszabbítottak meg. Az olasz hatóságok felhívják továbbá a Bizottság figyelmét arra tényre, hogy ezen eseményeket követően a régiós szintű felhasználásra szánt állami támogatások dokumentációja ellenőrzésének keretében a Molisét és Termolit – vagyis azt a területet, ahol a hajógyár található – sújtó természeti csapások hatásainak figyelembevételével a Bizottság engedélyezte⁽¹¹⁾ a hosszabbítást.

Ami a hajógyárat illeti, az olasz hatóságok által biztosított információk szerint az említett természeti csapásokat követően a 2002. november és 2003. február közötti időszakban a hajógyár munkaprogramja késéseket szenvedett, egyrészt a kezdeti késésnek, másrészt a későbbi számos szerződés-felbontás következtében azon vállalkozók részéről, akik az elengedhetetlenül szükséges anyagokat és szolgáltatásokat⁽¹²⁾ biztosították a hajógyárnak a C.180⁽¹³⁾ (korábbi C.173) hajó gyártásához.

- (iv) *A C.180 (korábbi C.173) hajó gyártásának felfüggesztése 2004-ben*

2005. júliusában, a vizsgálat elindítására válaszul az

⁽⁸⁾ Elsősorban a tartályok számára és méreteire, valamint a hajó hosszára és szélességére vonatkoznak.

⁽⁹⁾ Az olasz hatóságok kijelentik, hogy a módosítások úgy az eredeti C.173-at, mint a C.180-at (korábbi C.173) érintették, és ezekről a hajózási vállalat és a hajógyár már a szerződés 2001. évi felfüggesztése előtt megállapodtak a Novamar 2001. februári levelét követően, amelyben hozzájárultak a két hajó módosításához. Az olasz hatóságok kijelentik továbbá, hogy a módosított C.180 (korábbi C.173) munkálatait már azelőtt elkezdték, hogy 2003. decemberében ennek hivatalossá tétele a szerződéshez csatolt kiegészítő melléklettel megtörtént volna.

⁽¹⁰⁾ Az olasz hatóságok által a Bizottság 2003.7.9-i 691/2003 sz. és 1993.12.21-i 727/1993 sz. határozatainak adott értelmezés szerint a Bizottság által „műszaki összetettség” címén elfogadott érvénytelenítést a hajó típusa és az említett módosítások igazolhatják.

⁽¹¹⁾ A 147/2004. számú ügyre vonatkozó 2004. szeptember 8-i C(2004) 3344 végleges módosított bizottsági határozat.

⁽¹²⁾ A hajótest alrendszeri, a hajó ács munkái és felszerelése, rozsdamentes acéllemezek szállítása, elektronikus berendezések szállítása és beszerelése, valamint a C.180 hajóvá átkeresztelt C.173 teherbírásának és teljesítményének növeléséhez a C.173 módosításához szükséges tanácsadói szolgáltatások.

⁽¹³⁾ A szerződések felbontását követően a hajógyár arra kényszerült, hogy a hajózási vállalattal „vis maior”-t fogadtasson el, és így az lemondjon a hajógyártól megrendelt hajók egyikének megépítéséről.

olasz hatóságok közölték a Bizottsággal, hogy a hajó mintegy 66 %-os készütségi fokot ért el. A hajót 2004 augusztusában vízre bocsátották. Gyártását a hajógyár leállította arra az időre, amíg a Bizottság engedélyezi az átadási határidő meghosszabbítását. Az olasz hatóságok tehát a hajózási vállalat és a hajógyár kérésének megfelelően kitartanak amellett, hogy a 10 hónapos hosszabbításnak a Bizottság engedélyezéséről hozott határozatával egyidőben kell életbe lépnie.

- (14) Az olasz hatóságok azzal zárják észrevételeiket, hogy az említett tárgyban a kérelem magyarázataként felhozott indokok kielégítik a hajógyártásról szóló rendelet 3. cikke (2) bekezdésének második albekezdésében foglaltakat, és hogy a Bizottság végleges határozatának életbe lépésével kezdődő három éves szállítási határidő 10 hónapos meghosszabbítása az EK szerződés 87. cikke (3) bekezdésének e) pontja értelmében összeegyeztethető a közös piaccal.

ÉRTÉKELÉSI SZEMPONTOK

- (15) Az EK szerződés 87. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy abban a mértékben, amennyire befolyásolja a tagországok közötti árucserét, a közös piac fogalmával összeegyeztethetetlen az állami támogatás, azaz állami forrásból nyújtott segítség bármilyen formája, amely valamely gazdasági ágazat vagy adott vállalkozás számára előnyt biztosítva torzítja a versenyt vagy annak torzításával fenyeget. Az Európai Közösségek Bíróságának állandósult gyakorlata szerint a torzítás ténye abban az esetben áll fenn, ha a kedvezményezett gazdasági társaság tagállamok közötti gazdasági tevékenységet folytat.
- (16) A Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének e) pontja kimondja, hogy a közös piaccal összeegyeztethetők azok az állami támogatások, amelyeket a Bizottság javaslatára a Tanács minősített többséggel hozott határozatával alkalmaznak. A Bizottság megállapítja, hogy a Tanács 1998. június 19-én ezen a jogi alapon hozta meg a hajógyártásról szóló rendeletet. Noha nevezett rendelet 2003. december 31-én hatályát veszítette, rendelkezései alkalmazhatóak az átadási határidő meghosszabbítására vonatkozó kérelmek elbírálásakor, mivel a támogatás magán a rendelkezésen alapul és a hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás⁽¹⁴⁾ szabályozása ezen ügyekben nem nyújt iránymutatást.
- (17) A Bizottság kimondja, hogy a hajógyártásról szóló rendelet 3. cikke értelmében a teljesítésre megállapított maximális időtartam meghosszabbításának kérdése döntő fontosságú a szerződés elfogadása tekintetében, amely a működési támogatás odaítélésének feltétele. A szóban forgó működési támogatás azon költségek egy részének állami alapokból történő finanszírozása, amelyet a hajógyárnak egy hajó építése során állnia kell. Ehhez a Bizottság hozzáteszi, hogy a hajógyártás tagállamok közötti árucserével jár. A szóban forgó támogatás tehát az EK Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének alkalmazási körébe tartozik.
- (18) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a hajógyártásról szóló rendelet értelmében „hajógyártás” alatt saját hajtóerővel rendelkező tengeri áruszállító hajók gyártását kell érteni. A Cantieri Navali Termoli által épített – vegyianyag-szállító hajó – egy olyan saját hajtóerővel rendelkező tengeri hajó, amelyet speciális tengeri szolgáltatásokra – vagyis kőolaj- és vegyipari termékek szállítására – tettek alkalmassá, így tehát az 1. cikk a) pontja értelmében a fenti rendelet rendelkezéseinek hatálya alá tartozik.
- (19) A hajógyártásról szóló rendelet 3. cikk (1) bekezdése 2000. december 31-ig valamely szerződéssel összefüggő működési támogatás címén maximum 9 %-os hozzájárulást irányoz elő. Ugyanezen rendelet 3. cikkének (2) bekezdése alapján a szerződés alapján biztosítható maximális támogatás a végleges szerződés aláírásakor hatályos legnagyobb összeg. Ezt azonban nem alkalmazzák azon hajók esetén, amelyek a szerződés aláírását követő három éven túl kerülnek átadásra. Ebben az esetben a legnagyobb támogatási összeg az, ami a hajó átadása előtt három évvel volt hatályos. A működési támogatás, az alapelv szerint, a 2003. december 31-ig átadott hajóhoz kapcsolódóan adható.
- (20) A nevezett hajónak – az 502/00 sz. állami támogatás címén – nyújtandó támogatás a Bizottság által jóváhagyott 2001.3.16-i 88. sz. törvény 3. cikke alapján kerülne kifizetésre. A kifizetett támogatás a C.180 hajó esetében mintegy 3,9 millió euro lenne, amely nem haladná meg a vonatkozó szerződéses ár 9 %-át.
- (21) A hajógyártásról szóló rendelet 3. cikke (2) bekezdésének, második albekezdése kimondja: „A Bizottság ugyanakkor engedélyezheti a három éves teljesítési határidő meghosszabbítását, amennyiben azt a kérdéses hajógyártási tervek műszaki összetettsége indokolja, vagy ha azt váratlan, súlyos és bizonyítható okok miatti, a hajógyár munkaprogramját megzavaró, és rendkívüli, előre nem látható, a hajógyártól független körülmények okozzák.” A Bizottság megjegyzi, hogy a halasztási kérelmet az indokolja, hogy a Cantieri Navali Termoli számára az előre nem látható és a hajógyártól független körülmények miatt lehetetlen volt az említett hajó gyártását időben befejezni.
- (22) A hajógyártásról szóló rendelet előírja, hogy az átadási határidő meghosszabbítását (a) rendkívüli, (b) előre nem látható és (c) a társaságtól független körülmények indokolják. Ezen kívül bizonyítani szükséges (d) a kérelemben hivatkozott események és a kérelemből okozó nem várt zavaró körülmények közötti egyértelmű kapcsolatot, valamint (e) a zavaró körülmények fennállásának időtartamát és

⁽¹⁴⁾ HL C 317., 2003.12.31., 11. o.

(f) komoly, illetve bizonyítható jellegét. A következő pontokban az olasz hatóságok érvelésének Bizottság általi mérlegelése olvasható.

(i) A 2001. szeptember 11-i események hatása

E pontnál a Bizottság megállapítja az események hajógyártól független, előre nem látható jellegét. A Bizottság korábbi határozatai alapján azonban az indoklás a szóban forgó ügyben nem elfogadható. A Bizottságnak gyanús a határozathozatal⁽¹⁵⁾ tárgykörében általános gyakorlata szerint „a gazdasági növekedés lassulása vagy a piaci helyzet egy adott hajótípusra vonatkozó romlása a hajógyártásról szóló rendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében nem tekinthető kivételes esetnek”. A testület emlékeztet arra, hogy jelen indoklást csak a tengerjáró hajók esetén fogadták el, mivel erre a típusra a nevezett események közvetlen hatást fejtettek ki, míg az egyéb hajótípusokra vonatkozó következmények közvetett és általánosabb jellegűek voltak.

Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság emlékeztet arra, hogy a Clarkson Research Intézet által 2003 novemberében elkészített jelentés⁽¹⁶⁾ szerint „A 2001. szeptember 11-én bekövetkezett események kétségkívül tovább súlyosbították az egyébként is lassuló ütemű világgazdaságból következő problémákat”. Ezen túlmenően a 20 000 tonna bruttó teherbírásnál kisebb vegyianyag-szállító hajókra irányuló befektetésekről, mint amilyen a C.180 hajó is, a Clarkson Research már idézett jelentésében a következő olvasható: „Az 1998. és 2000. közötti időszakot nem jellemezte nagy aktivitás, és a 2001. elején regisztrált felledülés ellenére a befektetési tevékenység 2001. harmadik negyedévében az iparág többi szegmensében tapasztalathoz hasonlóan újra csökkent. A megrendelések tekintetében 2002. elején jelentős felledülést regisztráltak, és a befektetési kedv azóta is meglehetősen erős maradt.”

A olasz hatóságok azon érvelése tekintetében továbbá, amely kétségbe vonja a Bizottság nevezett események hatására vonatkozó ítéletének illetékességét, mivel az egy *ex post* jelentésen alapul, a Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy határozatának meghozatalakor éppen az olasz hatóságok által benyújtott jelentést vette figyelembe. Másodsorban kiemeli, hogy a jelen eljárás keretében az olasz hatóságok is 2003. végén készült jelentésekre hivatkoznak. Végül pedig a Bizottság megjegyzi, hogy az olasz hatóságok által hivatkozott további jelentések egyike sem ellentétes az adott tárgyra vonatkozó bizottsági értékeléssel.

A Bizottság emlékeztet arra, hogy az olasz hatóságok indoklásának ügyében hozott mérlegelése megegyezik az Olaszország által elfogadott, hasonló ügyekben hozott – vegyianyag-szállító hajók átadására meghatározott három éves időszak meghosszabbítására és PB-gáz szállítására vonatkozó – határozatokkal.

(ii) A hajó módosításának szükségessége a megváltozott műszaki-kereskedelmi követelményeknek való megfeleltetés érdekében

Az olasz hatóságok által adott második indoklás tekintetében a Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy a műszaki módosítások elvégzésére a hajózási vállalat kérésére került sor a megváltozott műszaki-kereskedelmi követelmények kielégítése céljából. Továbbá, a 2003.12.10-i, az eredeti szerződéshez csatolt kiegészítő mellékletben leírtak tanúsága szerint a hajógyár a C.180 hajó átadási határidejének meghosszabbítását kérte a hajózási vállaltól oly módon, hogy az állami támogatás – amelynek kedvezményezettje volt – esetleges kifizetésével/biztosításával kapcsolatos valamennyi terhet és kockázatot magára vállalta.

A Bizottság megállapítja, hogy mivel a hajózási vállalat bármikor kérheti a hajóépítési szerződés módosítását, ezen változtatások nem számítanak ritkának a hajógyártási iparágban, és azok a hajógyár szokványos tevékenységének részét képezik. A jelen esetben tehát az adott indoklás nem fogadható el.

A teljesség igényére törekedve a Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a vizsgálat folyamán az olasz hatóságok elmondták, a C.173 és a C.180 hajóra is vonatkozó kérdéses módosításokat a Novamar amerikai bérlő vállalkozás már 2001 februárjában jelezte a hajózási vállalatnak írt levelében, azokat a hajógyár és a hajózási vállalat már egymás között leegyeztette a szerződés 2001-ben megtörtént felfüggesztése előtt. Azt is hozzáteszi továbbá, hogy az olasz hatóságok nyilatkozata értelmében a C.173 hajót az eredeti konfiguráció szerint már jóval előbb meg kellett volna építenie egy másik hajógyárnak, amely azonban a kilencvenes években csődbe ment. A C.173 hajó tehát egy, a nagyobb méretekkel és teherbírással rendelkező új generációs hajótípus által túlhaladott típushoz tartozik.

A fentiek fényében egyértelműnek tűnik, hogy a hajón végzett változtatások nem voltak sem kivételes jellegűek, sem előre nem láthatóak. Így tehát a Bizottság úgy véli, hogy az Olaszország által e pontra vonatkozóan nyújtott indoklás nem elfogadható.

(iii) A Molise régiót sújtó természeti csapások hatása (a hajógyár telephelye itt található)

A földmozgások, az áradások és a „vis maior” esetek a Bizottság számára általában elfogadható indoklást szolgáltatnak. A Bizottság azt is elismeri, hogy az események következményekkel jártak Molise régió életére – amint azt a Minisztertanács Elnöke által rendeletben kihirdetett szükségállapot is tanúsítja –, és így a hajógyár munkáját is befolyásolhatták.

⁽¹⁵⁾ Idézet a N 99/02 esetből (HL C 262. 2002.10.29.), Odense Hajógyár – A három éves teljesítési határidő meghosszabbítása (Dánia).

⁽¹⁶⁾ Clarkson Research, 2003. november, „Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets & Newbuilding Investment over 2001 e onwards” 19-20. oldal.

Mindazonáltal a hajógyártásról szóló rendelet értelmében a három éves átadási határidő meghosszabbítása kivételt képez a szerződéshez kapcsolódó működési támogatás biztosítását engedélyező általános szabályok alól, amelyek pedig kivételt képeznek az állami támogatásokról szóló közösségi rendelkezések alól. Az alapelv – amely szerint a kivétel tárgyában hatályos jogszabályok szűkítő értelmezése szükséges – előírja, hogy a késedelem okaként felhozott körülmények és a hajóépítés elhúzódása közötti közvetlen kapcsolatnak bizonyíthatónak kell lennie. A Bizottsággal közölt információk azonban, beleértve azokat is, amelyeket az olasz hatóságok adtak a hivatalos vizsgálat megindítását követően, meglehetősen bizonytalanok, és általános utalást tesznek a természeti csapások hatásaira anélkül, hogy számadatakkal bizonyítanák az eseményeknek a hajógyár munkaprogramjára és a kérdéses hajó építésére gyakorolt pontos következményét.

A Bizottság kifogásolja, hogy határozott információkérései és a válaszadásra adott bő hosszabbítások ellenére sem nyújtottak be részletes tájékoztatást sem a természeti csapásoknak a hajógyár általános munkaprogramjára gyakorolt hatásairól, sem pedig azoknak a C.180 (korábbi C.170) hajó munkáütemezését befolyásoló vonatkozó egyértelmű hatásáról. Az olasz hatóságok valóban benyújtottak olyan levélmásolatokat, amelyekben a hajógyárnak anyagot szállító és szolgáltatásokat biztosító vállalkozások közül néhányan felbontották a megkötött szerződéseiket. Nem dokumentálták azonban pontosan az egyértelmű kapcsolatot, és nem fejezték ki pontos számokban a hajógyár munkaprogramjára, valamint a kérdéses C.180 (korábbi C.173) hajó építésére gyakorolt következményeket, hogy megindokolják az átadási határidő 10 hónapos késését.

(23) Mindezek tükrében a Bizottság úgy véli, hogy a fent leírt kivételes körülmények nem játszottak akkora szerepet a vizsgált hajó munkaprogramjában, amely az átadási határidő 10 hónapos meghosszabbítására vonatkozó kérelmet igazolhatná. Így az (i), (ii) és (iii) pontokban feltárt indokok nem elfogadhatóak.

(24) Mivel a közölt indokok nem rendelkeztek bizonyító erővel, a fenti érvelés alapján a hosszabbítás nem engedélyezhető.

(iv) A C.180 (korábbi C.173) hajó munkálatainak 2004-ben történt felfüggesztése

A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az olasz hatóságok közlése szerint a C.180 (korábbi C.173) hajó építése mintegy 66 %-os elkészültségi fokot ért el, de a munkálatokat felfüggesztették, és a hajót 2004

augusztusában vízre bocsátották. Az olasz hatóságok tehát úgy vélték, hogy a 10 hónap időtartamra szóló hosszabbításnak a kérelmet jóváhagyó bizottsági határozat napjától kell érvénybe lépnie.

Először is az olasz hatóságok által benyújtott kérelem, miszerint a 10 hónapos hosszabbításnak a Bizottság erre vonatkozó határozatának időpontjától kellene életbe lépnie, nem összeegyeztethető a hajógyártásról szóló rendelkezéssel, mivel további, indokolatlan késedelmet okozna. A Bizottság megjegyzi, hogy a munka felfüggesztését a hajógyár saját felelősségére döntötte el, ami a hajógyártásról szóló rendelet értelmében további, indokolatlan késést okozott.

Másodsorban a Bizottság hangsúlyozza, hogy a jegyzék szerint a C.180 (korábbi C.173) hajót 2004.10.31-ig kellett volna átadni. Ugyanakkor – tekintettel az olasz hatóságok által benyújtott kérelemre, miszerint a 10 hónapos hosszabbítás a Bizottság határozatával lépjen életbe, és tekintettel arra, hogy a hajógyár 2004. augusztusában vízre bocsátotta a befejezetlen C.180 (C.173) hajót – egyértelműnek tűnik, hogy a hajógyárnak az eredetileg kért 10 hónapos hosszabbítási határidő lejártakor sem sikerült volna a hajót átadnia.

Az olasz hatóságok kérelmét tehát a munkálatok 2004-ben bekövetkezett indokolatlan felfüggesztése miatt mindenesetre vissza kell utasítani.

KÖVETKEZTETÉSEK

- (25) A fentiek tükrében a Bizottság megállapítja, hogy a vizsgált intézkedés EK-Szerződésnek az állami támogatásokról szóló 87. cikke (1) bekezdésének hatálya alá esik. Az olasz hatóságok által a hivatalos vizsgálat során közölt információk alátámasztották a Bizottság kétségeit, miszerint az adott ügy során a késedelem magyarázatoként előadott indokok nem teljesítik a hajógyártásról szóló rendelet 3. cikke (2) bekezdésének második albekezdésében foglaltakat, és így a vizsgált intézkedés az EK Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének e) pontjában foglaltak szerint nem összeegyeztethető a közös paccsal.

A következőketekre tekintettel, a Bizottság

A KÖVETKEZŐ HATÁROZATOT HOZTA:

1. cikk

Az 1540/98/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése szerinti három éves átadási határidő a Cantieri Navali Termoli S.p.A által épített C.180 (korábbi C.173) hajó esetében nem hosszabbítható meg.

Ebből kifolyólag a nevezett hajó szerződéséhez kapcsolódó működési támogatás nem érvényesíthető.

2. cikk

Olaszország e határozat kézbesítését követő két hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot a határozat betartására tett intézkedéseiről.

3. cikk

E határozat címzettje az Olasz Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2006. július 4.

A Bizottság részéről

Neelie KROES

a Bizottság tagja