

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2005 m. gruodžio 7 d.

dėl valstybės pagalbos, kurią Italija ketina suteikti laivų statykiai „Cantieri Navali Termoli“ (n. C 48/2004 (ex N 595/2003))

(pranešta dokumentu Nr. C(2006) 2972)

(Tik tekstas italų kalba yra autentiškas)

(Tekstas svarbus EEE)

(2006/948/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 88 straipsnio 2 dalies pirmąją pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

atsižvelgdama į Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1540/98 dėl pagalbos laivų statybai ⁽¹⁾ (toliau – laivų statybos reglamentas), ypač į 3 straipsnio 2 dalį,papašiusi suinteresuotųjų šalių pateikti pastabas ⁽²⁾ ir atsižvelgdama į šias pastabas,

kadangi:

(5) Italija pateikė pastabas 2005 m. liepos 26 d. laišku, užregistruotu 2005 m. liepos 29 d. Komisija paprašė papildomos informacijos 2006 m. sausio 6 d. laišku, į kurį Italijos valdžios institucijos atsakė 2006 m. sausio 23 d. ir 2006 m. vasario 2 d. laiškais, prašydama pratęsti atsakymo pateikimo terminą. 2006 m. sausio 27 d. ir 2006 m. vasario 9 d. laiškais Komisija pratęsė terminą. 2006 m. kovo 6 d. laišku, užregistruotu tą pačią dieną, Italijos valdžios institucijos perdavė prašomą papildomą informaciją, pridėdama ją prie 2006 m. balandžio 6 d. laiško.

(6) Komisija iš suinteresuotųjų šalių negavo pastabų šiuo klausimu.

PROCEDŪRA

- (1) 2003 m. gruodžio 22 d. laišku, užregistruotu tą pačią dieną, Italijos valdžios institucijos, remdamosi laivų statybos reglamento ⁽¹⁾ 3 straipsnio 2 dalimi, pranešė Komisijai apie prašymą pratęsti laivo, pavadinto C.180, kurio atžvilgiu buvo suteikta pagalba veiklai, trejų metų pristatymo terminą. Laivas yra statomas laivų statykloje „Cantieri Navali Termoli“ (toliau – statykla).
- (2) 2004 m. gruodžio 30 d. laišku Komisija informavo Italiją, kad ji nusprendė inicijuoti procedūrą, numatytą EB Sutarties 88 straipsnio 2 dalyje, dėl pranešime nurodytos priemonės.
- (3) Komisijos sprendimas pradėti procedūrą buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ⁽²⁾. Komisija pakvietė suinteresuotąsias šalis pateikti susijusias pastabas.
- (4) 2005 m. sausio 28 d., 2005 m. balandžio 1 d., 2005 m. birželio 1 d., 2005 m. liepos 6 d. laiškais, atitinkamai užregistruotais 2005 m. vasario 2 d., 2005 m. balandžio 6 d., 2005 m. birželio 6 d. ir 2005 m. liepos 7 d., Italija paprašė pratęsti terminą pastabų, susijusių su Komisijos sprendimu inicijuoti procedūrą, pateikimui. Komisija atitinkamai atsakė 2005 m. vasario 4 d., 2005 m. balandžio 8 d., 2005 m. birželio 29 d. ir 2005 m. liepos 17 d. laiškais.

DETALUS PAGALBOS APRAŠAS

- (7) Italija paprašė Komisijos pratęsti galutinį 2003 m. gruodžio 31 d. pristatymo terminą, kuris numatytas laivų statybos reglamente kaip sąlyga gauti su sutartimis dėl laivų susijusią pagalbą veiklai. Prašymas dėl termino pratęsimo buvo pateiktas dėl C.180 laivo, pastatyto laivų statykloje „Cantieri Navali Termoli“, Molizės regione. Iš pradžių buvo prašoma pratęsti terminą iki 2004 m. spalio 31 d. (dešimčia mėnesių).
- (8) 2000 m. gruodžio 30 d. pasirašytoje statybos sutartyje pristatymo terminas buvo numatytas 2003 m. birželio 30 d. Laivą užsakė „Marnavi S.p.A“ – Italijos laivų savininkas, cheminių ir naftos produktų pervežimui. Pagal minėtą sutartį laivo savininkui buvo pažadėta 9 % pagalba veiklai minėtam laivui, prilygstanti maždaug 3,9 mln. EUR, remiantis laivų statybos reglamento 3 straipsnio 1 dalimi.
- (9) Tačiau, Italijos valdžios institucijų nuomone, laivo statyba užtrūko ilgiau, nei buvo numatyta dėl keleto priežasčių: 2001 m. rugsėjo 11 d. įvykių poveikis, poreikis pritaikyti laivą pagal pakitusius techninius-komercinius reikalavimus ir dvi, viena kitą sekusios stichinės nelaimės – žemės drebėjimas bei potvynis. Laivų statykla buvo priversta

⁽¹⁾ OL L 202, 1998 7 18, p. 1.

⁽²⁾ OL C 42, 2005 2 18, p. 15.

prašyti pratęsti C.180 laivui laivų statybos reglamente nustatytą 2003 m. gruodžio 31 d. terminą dešimčia mėnesių.

- (10) Pranešime Italijos valdžios institucijos remiasi 2002 m. birželio 5 d. Komisijos sprendimu, kuriuo buvo pratęstas Meyer Werft, Papenburge, Vokietijoje statomų kruizinių laivų 2003 m. gruodžio 31 d. pristatymo terminas (toliau – Meyer Werft sprendimas). Italijos valdžios institucijos pabrėžė kelis pagrindinius panašumus abiem atvejais, būtent : (i) svarbi termino pratęsimo priežastis (t. y. 2001 m. rugsėjo 11 d. teroristinių išpuolių poveikis), (ii) susijusi rinka (t. y. naftos ir cheminių produktų transportavimas jūra) ir (iii) jau egzistuojantys stabilūs prekybos ryšiai tarp laivų statyklos ir laivo savininko⁽³⁾. Trumpai, Italijos valdžios institucijos tvirtina, kad Meyer Werft sprendimas – aiškus precedentas šiuo atveju suteikti išimtinį leidimą. Primenama, kad 2002 m. lapkričio 13 d. Komisija priėmė kitą sprendimą, kuriuo dėl panašių priežasčių buvo pratęstas kruizinio laivo, statomo *Kvaerner Masa*, Suomijoje (toliau – *Kvaerner Masa* sprendimas), pristatymo terminas.
- (11) Motyvuodamos prašymą Italijos valdžios institucijos pabrėžia, jų nuomone, išskirtines aplinkybes, kurios buvo nenumatytos ir įvyko ne dėl statyklos kaltės, tačiau sukėlė nelauktus, rimtus ir pateisinamus sutrikimus, turėjusius poveikio statyklos darbo planui. Tiksliau, buvo vėluojama dėl šių priežasčių (žr. toliau pateiktą apžvalginę lentelę Nr. 1):

- (i) 2001 m. rugsėjo 11 d. įvykių poveikis:

2001 m. spalio 1 d., prieš pradėdant statybas, laivų savininkas kreipėsi į laivų statyklą „Cantieri Navali Termoli“, prašydamas atidėti sutarties vykdymą iki 2003 m. rugsėjo 30 d., tačiau nenutraukti jos. Laivų savininkas galiausiai 2003 m. rugsėjo 29 d. atšaukė prašymą atidėti sutarties vykdymą.

- (ii) Būtinybė pritaikyti laivą pagal pakitusius techninius-komercinius reikalavimus

Be jau minėtų įvykių, atšaukdamas prašymą sustabdyti sutarties vykdymą, laivo savininkas paprašė pakeisti laivo projektą, nukrypstant nuo sutartyje jos pasirašymo metu numatytų specifikacijų, kad galėtų pritaikyti jį pagal pakitusius techninius-komercinius reikalavimus. Pakitimai buvo susiję su rezervuarų dydžiu bei skaičiumi, taip pat bendru laivo ilgiu bei

pločiu; siekiant gauti leidimą, projektas su pakeitimais buvo pateiktas Italijos sertifikavimo įstaigai R.I.N. A. Pataisos galiausiai buvo patvirtintos 2003 m. gruodžio 10 d. pirminės statybos sutarties priede.

- (iii) *Stichinių nelaimių pasekmės*

2002 m. spalio 31 d. Molizės regionas patyrė žemės drebėjimą, kuris turėjo poveikio laivų statyklai, darbininkams ir tiekėjams. Vėliau, 2003 m. sausio 23–25 d. regionas patyrė potvynį, kuris taip pat turėjo įtakos laivų statyklai, darbininkams ir tiekėjams. Minėtos stichinės nelaimės tapo tiesioginėmis statyklos nuostolių priežastimis, sustabdžiusiomis statyklos veiklą; netiesiogine priežastimi tapo vienašališkas vietinių įmonių, su kuriomis buvo sudarytos subrangos sutartys dėl laivo C.180 statybos darbų, sutarčių atšaukimas; šios įmonės tvirtino, kad stichinės nelaimės padarė nuostolių jų tiekėjų gamybos infrastruktūrai. Pagrindinis Italijos valdžios institucijų argumentas – minėti įvykiai padarė žalą parengiamiesiems inžineriniams darbams vykdomoju laivo statybos laikotarpiu.

Nors ir pripažįstama, kad stichinės nelaimės įvyko laivo statybos sutarties vykdymo sustabdymo laikotarpiu, tačiau Italijos valdžios institucijos tvirtina, jog šie įvykiai visgi turėjo poveikio statyklos gamybos programai, ir pabrėžia, kad po šių stichinių nelaimių Ministrų Tarybos prezidento dekretu buvo paskelbta nepaprastoji padėtis.

Italijos valdžios institucijos pabrėžė skubios pagalbos poreikį, kurį nulėmė riboti finansiniai ir gamybiniai statyklos ištekliai⁽⁴⁾, nes laivo sutartinė kaina buvo nustatyta atsižvelgiant į pagal įstatymus teikiamą paramą. Kita vertus, remiantis Italijos valdžios institucijų teiginiais, jei nebus pratęstas laivo pristatymo terminas (2003 m. gruodžio 16 d. buvo pastatyta 25,65 % laivo) ir nebus gauta parama, bus neįmanoma pabaigti laivo statybos be didelių nuostolių statyklai; taip pat bus prarasta darbo vietų tiek statykloje, tiek laivų statyklai dirbančiose įmonėse. Italijos valdžios institucija pabrėžė, kad „Marnavi“ laivo savininkas ir laivų statykla nutarė nutraukti kito laivo, pavadinto C.173, statybos sutartį; šio laivo statybai poveikio turėjo tie patys įvykiai, taigi buvo nutarta nukreipti turimus išteklius laivo C.180 statybai.

⁽³⁾ 2000–2004 m. „Marnavi“ užsakymai sudarė apie 43 % visos laivų statyklos „Cantieri Navali Termoli“ apyvartos; 1995–1999 m. laikotarpiu atitinkama apyvartos dalis buvo lygi beveik nuliui.

⁽⁴⁾ Statykla – tai labai maža įmonė, kurioje dirba 51 asmuo.

1 lentelė

Apžvalginė vėlavimo pristatyti laivą C.180 priežasčių lentelė

Laivas	Vėlavimo priežastis	Atsakomybė	Problemos	Vėluota (mėn.)	Papildomi mėnesiai
C.180	(i) 2001 m. rugsėjo 11 d. įvykiai — sustabdymas ir uždelstas pakartotinis užsakymo pateikimas	Marnavi. S.p.A. (laivo savininkas)	Sutarties sustabdymas nuo 2001 m. spalio 1 d. iki 2003 m. rugsėjo 30 d. Sutarties sustabdymas atšauktas 2003 m. rugsėjo 29 d.	24	Nenurodyta
	(ii) Techniniai pakeitimai	Marnavi. S.p.A. (laivo savininkas)	Pakeitimai susiję su rezervuarų dydžiu ir skaičiumi, taip pat bendru laivo ilgiu bei pločiu	Nenurodyta	Nenurodyta
	(iii) Vėlavimas dėl Molizės regionui poveikio turėjusių stichinių nelaimių: — 2002 m. spalio 31 d. žemės drebėjimas — 2003 m. sausio 23–25 d. potvynis	force majeure sukeltos nelaimės	Stichinių nelaimių poveikis statyklai, darbininkams ir tiekėjams	> 2	> 2
				Iš viso	Daugiau nei 26 mėnesiai
Prašoma pratęsti					10 mėn.

PRIEŽASTYS PROCEDŪRAI PRADĖTI

- (12) Sprendime pradėti procedūrą Komisija abejojo ar pateiktos vėlavimo priežastys atitinka laivų statybos reglamento 3 straipsnio 2 dalies 2 pastraipą ir taip pat, ar nurodytos priemonės buvo suderinamos su bendrąja rinka kaip apibrėžta EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies e punkte.

Ypač jos gina savo teiginius argumentuodamos, kad vertinimui Komisija remiasi 2003 m. rudenį parengta ataskaita⁽⁵⁾, t. y. praėjus porai metų po minėto įvykio, taip pat tvirtinama, kad tokie įvykiai turėjo poveikio ūkio subjektų, priverstų priimti sprendimus įvykių metu – 2001 m. rugsėjo mėn. – ar keletą mėnesių po jų, komercinei strategijai.

ITALIJOS VALDŽIOS INSTITUCIJŲ PASTABOS

- (13) Siekdamas išsklaidyti Komisijos abejones dėl sprendimo pradėti procedūrą, Italijos valdžios institucijos pateikė papildomų duomenų ir paaiškinimų, kurie patvirtina jų teiginius dėl argumentų, kad pristatymo terminas būtų pratęstas, pagrįstumo ir atitikimo nagrinėjamai priemonei.

- (i) Dėl 2001 m. rugsėjo 11 d. įvykių poveikio

Italijos valdžios institucijos patvirtino, kad tai yra išskirtinės, nenumatomos ir nuo statyklos nepriklausančios priežastys, priešingai, nei mano Komisija, institucijos teigia, kad tai statyklos darbo programai sukėlė nelauktų, rimtų ir pateisinamų priežasčių.

Italijos valdžios institucijų teigimu iš Clarkson⁽⁶⁾ pranešimo yra žinoma ir dar kartą patvirtinta, kad įvykiai turėjo įtakos visai prekių pervežimo jūros transportu rinkai, o ne tik vienai laivų rūšiai, t. y. kruiziniam laivams. Patvirtindamos pateiktus teiginius, Italijos valdžios institucijos pateikė naujos informacijos, norėdamos įrodyti įvykių poveikį laivo statybai; jos perdavė nuomos sutarties, pasirašytos tarp „Marnavi“ laivo savininko ir bendrovės „Novamar“, veikiančios Hjustone (JAV), dėl dviejų naftos perdurbimo laivų, surinktų laivų statykloje „Cantieri Navali Termoli“⁽⁷⁾ kopiją ir tų sutarčių nutraukimą iš

⁽⁵⁾ Italijos valdžios institucijos patikslina, kad Komisijos nuoroda į sprendimo pradėti procedūrą 11 išnašoje minimą Clarkson ataskaitą, yra netikslė, nes nurodoma data yra 2003 m. lapkritis, o ne 2003 m. spalio.

⁽⁶⁾ 2003 m. rudens Clarkson „Shipping Review & Outlook“, p. 7–44 ir p. 127; Clarkson „Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets and Newbuilding Investment over 2001 and onwards“, 2003 m. spalio, p. 17–20.

⁽⁷⁾ Kalbama apie C.173 ir C.180 laivus, kurie aptariami toliau.

„Novamar“ pusės po 2001 m. rugsėjo 11 d. Italijos valdžios institucijos tvirtina, kad šie tragiški įvykiai taip pat turėjo įtakos ir minimam laivui, ir kad priešingai nei mano Komisija, įvykio poveikis neapsiriboja tik kruiziniais laivais. Dėl to Italijos valdžios institucijos tvirtina, kad jų padėtis po minėtų įvykių atitinka laivų statybos reglamento 3 straipsnio 2 dalies antro punkto trečiąją pastraipą.

- (ii) Būtinybė pritaikyti laivą pagal pakitusius techninius-komercinius reikalavimus

Italijos valdžios institucijos pateikė informaciją apie C.180 laive įvykdytus pakeitimus.

Paaiškino, kad 2000 m. laivų savininkas ir statykla pasirašė sutartį dėl dviejų cheminių medžiagų tanklaidžių C.173 ir C.180, statybos; šiose sutartyse pradinės pristatymo datos buvo atitinkamai 2002 m. kovo 31 d. ir 2003 m. birželio 30 d., vėliau jos buvo atidėtos iki 2003 m. kovo 31 d. ir 2003 m. gruodžio 31 d. Taip pat paaiškino, kad 2001 m. rugsėjo 11 d. įvykiai ir toliau minimos dvi stichinės nelaimės turėjo tokio poveikio laivų statyklos darbo programai, kad iki 2003 m. gruodžio 31 d. buvo galima pristatyti tik vieną iš minėtų laivų.

Dėl šios priežasties 2002 m. lapkritį laivų savininkas nutarė atsisakyti vieno laivo statybos tam, kad būtų baigtas statyti bent vienas laivas. Praktiškai tai įvyko, pirma, pakeitus C.173 laivo pavadinimą į C.180, nes tai buvo pats didžiausias laivų statyklos surinktas laivas, antra, buvo paprašyta su laivu C.180⁽⁸⁾,⁽⁹⁾,⁽¹⁰⁾ susijusių esminių pakeitimų, kol galiausiai buvo nutraukta sutartis dėl C.173 laivo. Dėl to laivas C.180 (buvęs C.173) tapo didesnis, greitesnis, talpesnis ir jo sutartinė kaina pakilo palyginus su pirminiu C.173 laivu, bet bendros specifikacijos liko prastesnės

palyginti su pirmine laivo C.180 sutartimi. Vis dėlto, Italijos valdžios institucijos pareiškia, kad minėti pakeitimai turėjo tik netiesioginės įtakos laivo statybos vėlavimo eigai ir kad buvo pavėluota dėl stichinių nelaimių; dėl to buvo nutraukta sutartis su konsultacine įmone, kuriai buvo patikėtas C.180 (buvusio C.173) laivo pakeitimų projektas.

- (iii) *Stichinių nelaimių poveikis (2002 m. spalio 31 d. žemės drebėjimas ir 2003 m. sausio 23–25 d. potvynis)*

Italijos valdžios institucijos pabrėžia jau minėtų įvykių svarbą ir pasekmes regionui, kur ir yra laivų statykla.

Bendrai, jos primena, kad atsižvelgiant į stichinių nelaimių zonos apimtį ir padidėjusį pavojų visuomenės ir žmonių gerovei, regiono teritorijoje buvo paskelbta nepaprastoji padėtis; 2002 m. spalio 31 d. Tarybos prezidento dekretas paskelbė nepaprastąją padėtį iki 2003 m. birželio 30 d., vėliau 2003 m. sausio 31 d. dekretu ji buvo pratęsta iki 2004 m. vasario 1 d. Minėtos institucijos atkreipia Komisijos dėmesį į tai, kad po šių įvykių Komisija peržiūrėjo pagalbos regionams dokumentus⁽¹¹⁾ ir, atsižvelgdama į stichinių nelaimių padarytą žalą Molizėje ir Termoli, tai yra, laivų statyklos zonoje, pratęsė terminą.

Italijos valdžios institucijos perdavė duomenis, kuriais remiantis po jau minėtų stichinių nelaimių 2003 m. vasario mėn. ir 2002 m. lapkričio mėn. laivų statykla vėlavo dėl įvairių sutarčių su rangovais, kurie statyklai tiekė pagrindines medžiagas ir paslaugas⁽¹²⁾ C.180⁽¹³⁾ (buvusio C.173) statybai.

- (iv) *Laivo C.180 (buvusio C.173) darbų sustabdymas 2004 m.*

2005 m. liepos mėn., atsakydamos į pradėtus tyrimus,

⁽⁸⁾ Pakeitimai susiję su rezervuarų dydžiu bei skaičiumi, taip pat bendru laivo ilgiu bei pločiu.

⁽⁹⁾ Italijos valdžios institucijos teigia, kad šie pakeitimai susiję ir su pirminiu C.173, ir su C.180 (buvusiu C.173) laivu, kad taip susitarė laivų savininkas ir statykla prieš sustabdant sutartį 2001 m. ir po 2001 m. vasario mėn. atsiųsto „Novamar“ laiško, kuriame buvo tvirtinama, kad abu laivai gali būti keičiami. Institucijos taip pat teigia, kad pakeisto laivo C.180 (buvusio C.173) darbai vyko dar prieš pasirašant sutarties priedą 2003 m. gruodžio mėn.

⁽¹⁰⁾ Atsižvelgiant į tai, kaip Italijos valdžios institucijos aiškina 2003 m. liepos 9 d. Komisijos sprendimą Nr. 691/2003 ir 1993 m. gruodžio 21 d. sprendimą Nr. 727/1993, laivo rūšis ir pakeitimai pateisintų termino pratęsimą dėl „techninių kliūčių“, kaip priimta Komisijoje.

⁽¹¹⁾ 2004 m. rugsėjo 8 d. Komisijos galutinis sprendimas C(2004)3344 dėl bylos Nr. 147/2004.

⁽¹²⁾ Kalbama apie korpuso posistemes, dailidystės paslaugas ir laivo įrengimą, nerūdijančio plieno plokščių tiekimą, elektros įrangos tiekimą ir instaliaciją, taip pat konsultavimo paslaugas laivo C.173 pakeitimams, siekiant padidinti C.173, kuris vėliau bus pavadintas C.180, talpą ir galingumą.

⁽¹³⁾ Nutraukus minėtas sutartis laivų statykla buvo priversta laivo savininko prašyti taikyti *force majeure*; dėl to pastarasis nusprendė atsisakyti vieno iš dviejų statykloje užsakytų laivų statybos.

Italijos valdžios institucijos Komisijai pranešė, kad įvykdyta apie 66 % darbų, tačiau laivų statykla sustabdė darbus ir laivas buvo nuleistas į vandenį 2004 m. rugpjūčio mėn., kol Komisija spręs dėl pristatymo termino pratęsimo. Atsižvelgiant į laivų savininko ir statyklos prašymą, tvirtinama, kad termino pratęsimas 10 mėnesių turi būti skaičiuojamas nuo Komisijos sprendimo dėl termino pratęsimo datos.

- (14) Italijos valdžios institucijos tvirtina, kad minėtos priežastys, pateisinančios vėlavimą, atitinka laivų statybos reglamento 3 straipsnio 2 dalies antrąjį punktą ir kad trejų metų pristatymo termino pratęsimas dešimčia mėnesių nuo galutinio Komisijos sprendimo priėmimo datos suderinamas su bendrąja rinka kaip apibrėžta EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies e punkte.

IVERTINIMAS

- (15) EB sutarties 87 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su bendrąja rinka, kai ji daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai. Remiantis nusistovėjusia Europos Bendrijų Teisingumo Teismo praktika, prekyba iškraipoma tada, jei įmonė-gavėja vykdo ekonominę veiklą, susijusią su prekyba tarp valstybių narių.
- (16) Pagal EB Sutarties 87 straipsnio 3 dalies e punktą pagalbos rūšys, kurios gali būti nurodytos Tarybos sprendimuose, priimtuose kvalifikuota balsų dauguma remiantis Komisijos pasiūlymu, gali būti laikomos neprieštaraujančiomis bendrajai rinkai. Komisija pabrėžia, kad remiantis šiuo teisiniu pagrindu 1998 m. birželio 29 d. Taryba priėmė laivų statybos reglamentą. Nors 2003 m. gruodžio 31 d. baigėsi minėto reglamento galiojimo laikas, jo nuostatos tebėra taikomos sprendžiant dėl galutinio pristatymo termino pratęsimo, kadangi pagalba susijusi su šiuo reglamentu, o Valstybės pagalbos laivų statybai⁽¹⁴⁾ sistemoje šiuo klausimu nėra pateikta jokios informacijos.
- (17) Komisija pabrėžia, kad ilgiausio pristatymo laikotarpio termino pratęsimas yra lemiantis veiksnys norint, kad sutartis būtų finansuotina teikiant pagalbą veiklai pagal laivų statybos reglamento 3 straipsnį. Aptariamą pagalbą veiklai sudaro finansavimas iš valstybės lėšų, iš dalies padengiant statyklos išlaidas vieno laivo statybai. Papildomai primenama, kad laivų statyba yra ekonominės veiklos

rūšis, susijusi su prekyba tarp valstybių narių. Taigi aptariama pagalba patenka į Sutarties 87 straipsnio 1 dalies taikymo sritį.

- (18) Primenama, kad remiantis laivų statybos reglamentu, terminas „laivų statyba“ reiškia savaigių komercinių jūros laivų statybą. Laivų statykloje „Cantieri Navali Termoli“ pastatytas laivas, tiksliau, cheminių medžiagų tanklaivis, yra savaeigis komercinis jūros laivas, naudojamas specialioms jūros paslaugoms, tiksliau, cheminių naftos produktų pervežimui, todėl jam taikomas minėto reglamento 1 straipsnio a punktas.
- (19) Laivų statybos reglamento 3 straipsnio 1 dalyje iki 2000 m. gruodžio 31 d. numatyta maksimali 9 % su sutartimi susijusios pagalbos veiklai suma. Pagal to paties reglamento 3 straipsnio 2 dalį didžiausia taikoma pagalbos riba pagal sutartį yra galutinės sutarties pasirašymo metu galiojanti didžiausia riba. Tai netaikoma laivams, kurie buvo pristatyti praėjus daugiau nei trims metams po sutarties pasirašymo. Tokiu atveju didžiausia taikoma riba išlieka ta pati, kaip ir buvo prieš tris metus iki laivo pristatymo datos. Galutinis laivo, kuriam galėjo būti suteikta pagalba veiklai, pristatymo terminas buvo 2003 m. gruodžio 31 d.
- (20) Laivui numatyta pagalba būtų paskirta remiantis 2001 m. kovo 16 d. įstatymo Nr. 88 3 straipsniu, patvirtinus Komisijai, kaip valstybės pagalba Nr. 502/00. Laivui C.180 skirta suma būtų apie 3,9 mln. EUR, tai yra ne daugiau nei 9 % sutartyje numatytos sumos.
- (21) Laivų statybos reglamento 3 straipsnio 2 dalies antro punkto trečiojoje pastraipoje teigiama: „Komisija gali pratęsti šį trejų metų pristatymo laikotarpį, jei tai būtų pateisinama dėl atskiro laivų statybos projekto techninio sudėtingumo arba sutrukdyimų, atsiradusių dėl didelių ir pateisinamų netikėtų statyklos darbo programos sutrikimų, kuriuos sukėlė išskirtinės, nenumatomos ir nuo įmonės nepriklausančios aplinkybės“. Komisija pabrėžia, kad termino pratęsimas pagrindžiamas tuo, kad laivų statykla „Cantieri Navali Termoli“ negalėjo pabaigti minėto laivo statybos dėl nenumatytų nuo įmonės nepriklausančių vėlavimų lėmusių aplinkybių.
- (22) Laivų statybos reglamente reikalaujama, kad aplinkybės, kuriomis grindžiamas prašymas pratęsti galutį pristatymo terminą, būtų: a) išimtinės, b) nenumatytos ir c) nepriklausančios nuo įmonės. Taip pat turi būti įrodytas d) priežastinis ryšys tarp šių įvykių ir vėlavimo, taip pat e) trukdymų trukmė ir jų f) rimta ir pateisinama priežastis. Toles-

⁽¹⁴⁾ OL C 317, 2003 12 30, p. 11.

niuose punktuose pateikiamas Italijos valdžios institucijų argumentų įvertinimas.

(i) 2001 m rugsėjo 11 d. įvykių poveikis:

Šiuo klausimu Komisija atsižvelgia į nuo laivų statyklos nepriklausančių įvykių nenusėjamumą. Vadovaujantis Komisijos sprendimais ši priežastis negali būti priimtina nagrinėjamu atveju. Iš tikrųjų, pagal nusistovėjusią Komisijos praktiką priimant sprendimus ⁽¹⁵⁾ „ekonomikos augimo sulėtėjimas arba padėties rinkoje susilpnėjimas ryšium su laivo rūšimi negali būti laikomas išskirtiniu įvykiu pagal laivų statybos reglamento 3 straipsnio 2 dalį“. Pabrėžiama, kad šis argumentas buvo priimtinas tik kruizinių laivų atžvilgiu, nes minėti įvykiai turėjo tiesioginės įtakos būtent šios rūšies laivams; manoma, kad kitokios rūšies laivams tai turi netiesioginės įtakos ir bendresnio pobūdžio poveikį.

Sprendime pradėti procedūrą Komisija pabrėžia, kad remiantis 2003 m. lapkričio mėn. *Clarkson Research* instituto parengtu pranešimu ⁽¹⁶⁾ „2001 m. rugsėjo 11 d. įvykiai neabejotinai apsunkino ir taip lėtėjančios pasaulio ekonomikos problemas“. Kita vertus, dėl investicijų, susijusių su cheminių medžiagų tanklaiviais, kurių dedveitas yra mažesnis nei 20 000 tonų (toks yra C.180 laivas), jau minėtame *Clarkson Research* pranešime teigiama: „1998–2000 m. laikotarpis nepasižymėjo ypatinga veikla ir nepaisant 2001 m. pradžioje pastebėto atsigavimo, aktyvumo lygis vėl sumažėjo paskutiniame 2001 m. ketvirtyje, užregistruojant panašią ir likusio sektoriaus eigą. 2002 m. pradžioje žymiai išsaugo užsakymai ir nuo minėtos datos lygis nepakito.“

Kita vertus, Italijos valdžios institucijos abejoja Komisijos sprendimu dėl šių įvykių poveikio, nes viskas yra grindžiama *ex post* santykiais, tačiau Komisija visų pirma pabrėžia, kad rėmėsi pačių Italijos valdžios institucijų pateiktu pranešimu; antra vertus, patikslina, kad šios procedūros eigoje minėtos institucijos taip pat remiasi 2003 m. pabaigos pranešimais; pagaliau, Komisija patikslina, kad nei vienas iš Italijos valdžios institucijų minėtų pranešimų neprieštarauja Komisijos atliktiems vertinimams.

Komisija pabrėžia, kad minėtos priežasties įvertinimas atitinka kitus panašius sprendimus, apie kuriuos Italija buvo informuota; jie taip pat susiję su trejų metų termino pratęsimu cheminių medžiagų tanklaivių pristatymui ir suskystintų naftos dujų pervežimui.

(ii) Būtinybė pritaikyti laivą pagal pakitusius techninius-komercinius reikalavimus

Dėl antrojo argumento, pirma, pabrėžiama, kad techniniai pakeitimai buvo atlikti laivo savininko prašymu, norint patenkinti pakitusius techninius-komercinius reikalavimus. Antra, kaip nurodyta 2003 m. gruodžio 10 d. sutarties originalo priede, laivų statykla ketino prašyti laivų savininko pratęsti laivo C.180 pristatymo terminą, prisiimdama visas išlaidas ir riziką, susijusią su valstybės pagalbos teikimu šiam tikslui.

Komisija pabrėžia, kad laivų savininkas visada gali paprašyti pakeisti statybos sutartį; tai yra dažnas reiškinys laivų statybos sektoriuje. Iš tikrųjų, tokie atvejai – įprastos komercinės laivų statyklos veiklos dalis. Todėl šis argumentas negali būti priimtinas šiuo atveju.

Norėdama papildyti, Komisija pabrėžia, kad šio tyrimo metu Italijos valdžios institucijos apie minėtus tiek su laivu C.173, tiek su laivu C.180 susijusius pakeitimus pranešė JAV laivų bendrovės „Novamar“ laivų savininkui 2001 m. vasario mėn. laišku; dėl pakeitimų statykla ir savininkas susitarė dar prieš sutarties nutraukimą 2001 m. Taip pat pažymima, kad Italijos valdžios institucijų teigimu pagal pradines specifikacijas laivas C.173 daug anksčiau turėjo būti pastatytas kitoje laivų statykloje, kuri išgyveno krizę 1990 metais; todėl minėtas laivas priklausė senesnei laivų kategorijai, kurią pakeitė naujos kartos didesni ir talpesni laivai.

Remiantis minėtais faktais, yra visiškai akivaizdu, kad minėti pakeitimai nebuvo nei išskirtiniai, nei nenumatyti. Taigi, Komisijos nuomone, Italijos pateikti argumentai negali būti priimtini.

(iii) *Stichinių nelaimių, turėjusių poveikio Molizės regionui, kur ir yra laivų statykla, pasekmės*

Pripažįstama, kad žemės drebėjimas, potvyniai ir kitos *force majeure* sukeltos nelaimės beveik visada yra priimtinas argumentas. Taip pat pripažįstama, kad minėti įvykiai turėjo poveikio Molizės regiono veiklai, kaip patvirtina ir Ministrų Tarybos prezidento dekretu paskelbta nepaprastoji padėtis, ir, žinoma, tai turėjo įtakos laivų statyklos veiklai.

⁽¹⁵⁾ Žr. bylą Nr. 99/02 (OL C 262, 2002 10 29), statykla Odense – Trejų metų termino pratęsimas dviems laivams pristatyti (Danija).

⁽¹⁶⁾ *Clarkson* „Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets and Newbuilding Investment over 2001 and onwards“, 2003 m. lapkritis, p. 19–20.

Visgi, remiantis laivų statybos reglamentu, trejų metų pristatymo termino pratęsimas laikomas nukrypimu nuo įprastų sąlygų, leidžiančių suteikti pagalbą su sutartimi susijusiai veiklai; savo ruožtu tai reiškia nukrypimą nuo Bendrijos nuostatų dėl valstybės pagalbos. Tačiau nuostatos, pagal kurias su pažeidimais susijusios normos turi būti tiksliai išaiškinamos, numato, kad būtina įrodyti tiesioginį priežastinį ryšį tarp manomos vėlavimo priežasties ir paties vėlavimo laivo statybos eigoje. Komisijai pateikta informacija, taip pat Italijos valdžios institucijų pateikta informacija po oficialios tyrimo pradžios, yra gana neapibrėžta, joje tik bendrai minimas stichinių nelaimių poveikis, nepateikdama įrodymų, nenurodomas konkretus įvykių poveikis statyklos darbo programos veiklai ir minėto laivo statybai.

Komisija pabrėžia, kad nepaisant prašymo pateikti tikslią informaciją ir pratęsto termino atsakymo pateikimui, nebuvo pateikta nei išsami informacija, susijusi su stichinių nelaimių įtaka statyklos bendrai darbo programos veiklai, nei priežastinis ryšys, susijęs su laivo C.180 (buvusio C.173) konkrečia darbo programos veikla. Italijos valdžios institucijos pateikė laiškus, kuriais medžiagas ir paslaugas statyklai teikiančios įmonės nutraukė sutartis, kopijas; tačiau išsamiau neišaiškino priežastinio ryšio, nepateisino statyklos darbo programos ir laivo C.180 (buvusio C.173) pristatymo vėlavimo priežasties, dėl kurios pristatymo terminas galėtų būti pratęstas dešimčia mėnesių.

(23) Remdamasi pateiktais faktais, Komisija mano, kad jau minėtos išskirtinės aplinkybės neturėjo tokio poveikio minėto laivo statybos darbo programai, kad tai pateisintų pristatymo termino pratęsimą dešimčia mėnesių. Taigi, (i), (ii) ir (iii) punktuose išdėstyti argumentai negali būti priimtini.

(24) Nepateikus pakankamų įrodymų, neįmanoma pratęsti termino dėl minėtų priežasčių.

(iv) *Su laivu C.180 (buvusiu C.173) susijusių darbų nutraukimas 2004 m.*

Komisija pažymi, kad Italijos valdžios institucijos pranešė, jog buvo pastatyta maždaug 66 % C.180 (buvusio C.173) laivo, tačiau laivo darbai buvo sustabdyti ir laivas buvo nuleistas į vandenį 2004 m. rugpjūčio mėn. Buvo manoma, kad termino

pratęsimas dešimčia mėnesių turi būti skaičiuojamas nuo Komisijos sprendimo dėl šio termino datos.

Pirma, Italijos valdžios institucijų pateiktas prašymas dėl termino pratęsimą dešimčia mėnesių nuo Komisijos sprendimo datos negali būti laikomas suderinamu su laivų statybos reglamentu, nes tai sukeltų daugiau nepateisinamų vėlavimų. Pabrėžiama, kad laivų statykla atsakinga už sprendimą dėl laivo statybos nutraukimo ir kad tai tapo vėlavimo be pateisinamos priežasties pagrindu pagal laivų statybos reglamentą.

Antra, Komisija pabrėžia, kad remiantis pranešimu laivas C.180 (buvęs C.173) turėjo būti pristatytas iki 2004 m. spalio 31 d. Tačiau, įvertinus Italijos valdžios institucijų pateiktą prašymą dėl termino pratęsimą dešimčia mėnesių nuo Komisijos sprendimo datos, pažymint, kad 2004 m. rugpjūčio mėn. laivų statykla nuleido į vandenį dar nebaigtą laivą C.180 (buvusį C.173), tampa akivaizdu, kad laivų statykla nebūtų sugebėjusi pristatyti laivo, netgi jei pristatymo terminas būtų pratęstas dešimčia mėnesių.

Taigi Italijos valdžios institucijų prašymas turi būti atmetamas dėl darbų sustabdymo 2004 m. be pateisinamos priežasties.

IŠVADOS

(25) Remdamasi pateiktais faktais, Komisija daro išvadą, kad aptariama priemonė reiškia valstybės pagalbą kaip apibrėžta Sutarties 87 straipsnio 1 dalyje. Italijos valdžios institucijų pateikta informacija, netgi oficialaus tyrimo metu, patvirtino Komisijos abejones, kad pateiktos vėlavimo priežastys neatitinka laivų statybos reglamento 3 skyriaus 2 dalies antrojo punkto ir kad aptariama priemonė nėra suderinama su bendrąja rinka kaip apibrėžta Sutarties 87 straipsnio 3 dalies e punkte.

Atsižvelgdama į šias išvadas, Komisija

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Reglamento (EB) Nr. 1540/98 3 straipsnio 2 dalyje numatytas trejų metų pristatymo termino pratęsimas negali būti taikomas laivų statykloje „Cantieri Navali Termoli“ pastatytam laivui C.180 (buvusiam C.173).

Dėl to negali būti suteikta su sutartimi dėl to laivo susijusi pagalba veiklai.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.

2 straipsnis

Priimta Briuselyje, 2006 m. liepos 4 d

Italija per du mėnesius nuo šio sprendimo paskelbimo turi pranešti Komisijai apie priemones, kurių imtasi sprendimui įgyvendinti.

Komisijos vardu

Neelie KROES

Komisijos narė