

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 4. julija 2006

o državni pomoči, ki jo Italija namerava odobriti v korist Cantieri Navali Termoli S.p.A (št. C 48/2004 (prej št. 595/2003))

(notificirano pod dokumentarno številko C(2006) 2972)

(Besedilo v italijanskem jeziku je edino verodostojno)**(Besedilo velja za EGP)**

(2006/948/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti prvega pododstavka člena 88(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o ustanovitvi Evropskega gospodarstvenega prostora in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (ES) št. 1540/98 o uvedbi novih pravil o pomoči ladjedelništvu ⁽¹⁾ (v nadaljnjem besedilu „uredba o ladjedelništvu“) in zlasti člena (3)(2),po pozivu zainteresiranih strani k predložitvi pripomb ⁽²⁾ in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

(5) Italija je predložila pripombe v dopisu z dne 26. julija 2005, registriranim dne 29. julija 2005. Komisija je zahtevala dodatne informacije z dopisom z dne 6. januarja 2006, na katerega so italijanski organi odgovorili z dopisi z dne 23. januarja 2006 in 2. februarja 2006 ter zaprosili za podaljšanje roka za odgovor. Komisija je podaljšanje roka odobrila v dopisih z dne 27. januarja 2006 in 9. februarja 2006. Italijanski organi so z dopisom z dne 6. marca 2006, registriranim istega dne, posredovali zahtevane dodatne informacije, ki so jih dopolnili z dopisom z dne 6. aprila 2006.

(6) Komisija ni v zvezi s tem prejela nobenih pripomb zainteresiranih strank.

POSTOPEK

- (1) Italijanski organi so 22. decembra 2003 z dopisom, registriranim istega dne, Komisiji v skladu s členom 3(2) uredbe o ladjedelništvu ⁽¹⁾ predložili zahtevo za podaljšanje triletnega dobavnega roka za ladjo, imenovano C.180, ki je upravičena do pomoči za tekoče poslovanje. Ladja je v izgradnji v ladjedelnici Cantieri Navali Termoli S.p.A. (v nadaljnjem besedilu „ladjedelnica“).
- (2) Komisija je z dopisom z dne 30. decembra 2004 obvestila Italijo o svoji odločitvi, da začne postopek iz člena 88(2) Pogodbe ES v zvezi s priglašnim ukrepom.
- (3) Odločitev Komisije o začetku postopka je bila objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽²⁾. Komisija je pozvala zainteresirane stranke k predložitvi pripomb v zvezi z zadevnimi ukrepi.
- (4) Z dopisi z dne 28. januarja 2005, 1. aprila 2005, 1. junija 2005, 6. julija 2005, registriranimi 2. februarja 2005, 6. aprila 2005, 6. junija 2005 in 7. julija 2005, je Italija zaprosila za podaljšanje roka za predložitev pripomb v zvezi z odločitvijo Komisije, da začne postopek, na katere je Komisija odgovorila z dopisi z dne 4. februarja 2005, 8. aprila 2005, 29. junija 2005 in 17. julija 2005.

NATANČEN OPIS POMOČI

- (7) Italija je od Komisije zahtevala podaljšanje končnega dobavnega roka (31. december 2003), določenega z uredbo o ladjedelništvu, s katerim je pogojena odobritev pomoči za tekoče poslovanje v povezavi s pogodbami na področju ladjarstva. Podaljšanje se je zahtevalo za ladjo, imenovano C.180, ki jo je zgradila ladjedelnica Cantieri Navali Termoli S.p.A. s sedežem v Molise. Prvotna zahteva za podaljšanje je bila do 31. oktobra 2004 (10 mesecev).
- (8) V skladu s ladjedelniško pogodbo, podpisano dne 30. decembra 2000, je bil prvotno predviden dobavni rok 30. junij 2003. Ladjo je naročil italijanski lastnik ladij Marnavi S.p.A. za prevoz kemikalij in naftnih derivatov. V zvezi z zgoraj navedeno pogodbo je bila lastniku ladje obljubljen pomoč za tekoče poslovanje v višini 9 %, kar za to ladjo znaša približno 3,9 milijonov EUR, v skladu z določbami člena 3(1) uredbe o ladjedelništvu.
- (9) Vendar je po mnenju italijanskih organov postopek izgradnje trajal več, kot je bilo predvideno, zlasti zaradi naslednjih okoliščin: vpliva dogodkov 11. septembra 2001 (posledično je bilo treba prilagoditi ladjo spremenjenim tehnično-trgovinskim zahtevam) in dveh naravnih nesreč – potresa in poplave. Ladjedelnica je bila zato prisiljena

⁽¹⁾ UL L 202, 18.7.1998, str. 1.

⁽²⁾ UL C 42, 18.2.2005, str. 15.

zahtevati podaljšanje končnega dobavnega roka, določena za ladjo C.180, za 10 mesecev od 31. decembra 2003 (rok določen z uredbo o ladjedelnstvu).

moral odobriti R.I.N.A, italijanski organ za potrjevanje. Spremembe so bile končno formalizirane dne 10. decembra 2003 v dopolnilu k prvotni ladjedelniški pogodbi.

(10) Italijanski organi se v uradnem obvestilu sklicujejo na odločbo Komisije z dne 5. junija 2002, s katero je bilo odobreno podobno podaljšanje dobavnega roka od 31. decembra 2003 za potniške ladje v izgradnji v ladjedelnici Meyer Werft, v Papeburgu, Nemčija (v nadaljnjem besedilu „odločba Meyer Werft“). Italijanski organi so posebej poudarili številne podobnosti med obema primeroma, in sicer: (i) razlog za podaljšanje (oziroma vpliv terorističnega napada 11. septembra 2001), (ii) zadevni trg (oziroma prevoz nafte in kemikalij po morju) in (iii) dobri trgovinski odnosi med ladjedelnico in lastnikom ladje⁽³⁾. Italijanski organi zatrjujejo, da odločba Meyer Werft pomeni jasen precedens za izjemo v tem primeru. Slednji poleg tega opozarjajo, da je Komisija 13. novembra 2002 sprejela še eno odločbo, s katero je na podlagi podobnih razlogov odobrila podaljšanje dobavnega roka potniške ladje v izgradnji v ladjedelnici Kvaerner Masa na Finskem (v nadaljnjem besedilu „odločba Kvaerner Masa“).

(iii) *Vpliv naravnih nesreč*

Dne 31. oktobra 2002 je bil v deželi Molise potres, ki je vplival na ladjedelnico, delavce in dobavitelje. Nato so bile med 23. 1. 2003 in 25. 1. 2003 v deželi poplave z nadaljnjimi uničujočimi posledicami za ladjedelnico, delavce in dobavitelje. Ti dve naravni nesreči sta ladjedelnici povzročili neposredno škodo zaradi zastoja dela in posredno škodo zaradi enostranskega preklica pogodb s strani lokalnih podjetij, ki so kot podizvajalci opravljala delo, povezano z ladjo C.180, in so kot razlog navedla škodo, ki so jo naravne nesreče povzročile poslovni infrastrukturi njihovih dobaviteljev. Italijanski organi so zlasti zatrjevali, da so zgoraj navedeni dogodki vplivali na pripravljalo inženirsko delo pri izgradnji ladje.

(11) Za utemeljitev svoje zahteve, italijanski organi navajajo okoliščine, ki so po njihovem mnenju izjemne, nepredvidljive in zunanje za ladjedelnico ter so povzročile nepričakovane motnje, ki so precejšnje in upravičene in so vplivale na program dela ladjedelnice. Natančneje so te zamude posledica naslednjih dejavnikov (glej zbirno tabelo 1 v nadaljevanju):

(i) *Vpliv dogodkov 11. septembra 2001*

Lastnik ladje je 1. oktobra 2001, pred začetkom izgradnje, od Cantieri Navali Termoli namesto razveljavitve zahteval prekinitve izvajanja pogodbe do 30. 9. 2003. Lastnik ladje je dne 29. septembra 2003 zahtevo za prekinitve pogodbe preklical.

(ii) *Potrebe po spremembi ladje zaradi spremenjenih tehnično-trgovinskih zahtev*

Poleg zgoraj navedenega je treba dodati, da je lastnik ladje ob preklicu prekinitve pogodbe zahteval, da se načrt ladje spremeni – z odmikom od posebnosti, ki so bile prvotno določene v pogodbi – da se jo prilagodi spremenjenim tehnično-trgovinskim zahtevam. Te spremembe so se nanašale na velikost in število rezervoarjev ter tudi na celotno dolžino in širino ladje, katere spremenjene načrte za izgradnjo je

Čeprav sta se obe naravni nesreči pripetili v obdobju prekinitve ladjedelniške pogodbe, italijanski organi trdijo, da so ti dogodki kljub temu ovirali proizvodne projekte ladjedelnice, s poudarkom na dejstvu, da je bilo za obe naravni nesreči razglašeno izredno stanje do 1. februarja 2004 z uredbo predsednika Sveta ministrov.

Italijanski organi so poudarili potrebo po pomoči zaradi omejenih finančnih sredstev in industrijskih virov ladjedelnice⁽⁴⁾, glede na to da je bila pogodbeno cena ladje določena ob upoštevanju subvencij, ki bi bile dodeljene po zakonu. Poleg tega po mnenju italijanskih organov, če se ne odobri podaljšanje končnega roka za dobavo ladje (katere stopnja izgradnje je bila 25,65 % dne 16. 12. 2003) in zato izgradnja ni upravičena do pomoči, ladja ne more biti dokončana brez ogromne ekonomske škode za ladjedelnico, ki bi imela za posledico izgubo delovnih mest tako za ladjedelnico kot tudi za podjetja, ki delajo za ladjedelnico. Italijanski organi so namreč poudarili, da sta se lastnik ladje Marnavi in ladjedelnica dogovorila za razveljavitev ladjedelniške pogodbe neke druge ladje, imenovane C.173, katere izgradnjo so ovirali zgoraj navedeni dogodki, in za uporabo razpoložljivega potrošnega materiala pri ladji C.180.

⁽³⁾ Med leti 2001 in 2004 so naročila Manarvi predstavljala 43 % prometa ladjedelnice Cantieri Navali Termoli; v predhodnem obdobju 1995–1999 je bil odstotek tega prometa skoraj enak nič.

⁽⁴⁾ Ladjedelnica je zelo majhno podjetje, ki ima 51 zaposlenih.

Tabela 1

Pregled zamud pri dobavi ladje C.180

Ladja	Razlog za zamudo	Odgovornost	Težave	Zamuda (št. mesecev)	Dodatno število mesecev
C.180	(i) Dogodki 11. 9. 2001: — prekinitve in zapoznelo ponovno naročilo	Marnavi. S.p.A. (lastnik ladje)	Prekinitve pogodbe od 1. 10. 2001 do 30. 9. 2003 Preklic prekinitve dne 29. 9. 2003	24	Ni določeno
	(ii) Tehnične spremembe	Marnavi. S.p.A. (lastnik ladje)	Spremembe glede velikosti in števila rezervoarjev, dolžine in širine ladje	Ni določeno	Ni določeno
	(iii) Zamude zaradi naravnih nesreč, ki so prizadele deželo Molise: — Potres 31. 10. 2002 — Poplave od 23. do 25. 1 2003	Višja sila	Vpliv naravnih nesreč na ladjarja, delavce in podizvajalce	> 2	> 2
	Skupaj			Več kot 26 mesecev	Več kot 2 meseca
Zahtevano podaljšanje roka					10 mesecev

RAZLOGI ZA ZAČETEK POSTOPKA

- (12) Komisija je v svoji odločitvi o začetku postopka upoštevala pomislek, da navedeni razlogi, ki naj bi upravičili zamudo v zadevi, niso v skladu z drugim pododstavkom člena 3(2) uredbe o ladjedelništvu, in je zato imela pomisleke, da je zadevni ukrep nezdržljiv s skupnim trgom v smislu člena 87(3)(e) Pogodbe ES.

Svojo analizo utemeljujejo zlasti na podlagi dejstva, da ocena Komisije temelji na poročilu, oblikovanem jeseni 2003 ⁽⁵⁾, oziroma dve leti po dogodkih, pri čemer trdijo, da takšni dogodki vplivajo na poslovne strategije gospodarskih subjektov, ki morajo sprejeti odločitve v trenutku dogodka – september 2001 – ali v naslednjih mesecih.

PRIPOMBE ITALIJANSKIH ORGANOV

- (13) Da bi odpravili pomisleke Komisije pri odločitvi o začetku postopka, so italijanski organi zagotovili dodatne informacije in pojasnila, s katerimi so podprli svojo trditve glede upravičenosti razlogov za podaljšanje dobavnega roka in tudi glede združljivosti zadevnega ukrepa.

- (i) Glede vplivov dogodkov 11. septembra 2001

Italijanski organi so trdili, da gre za dogodke, ki so izjemni, nepredvidljivi in zunanji za ladjedelnico, ter v nasprotju z mnenjem Komisije trdili, da so navedli nepričakovane motnje, ki so za program dela ladjedelnice resne in utemeljene.

Po mnenju italijanskih organov je splošno znano in nadalje potrjeno v poročilu Clarkson ⁽⁶⁾, da so takšni dogodki vplivali na celoten del trga mednarodnega pomorskega prevoza blaga in ne samo na določeno vrsto ladij, in sicer potniških ladij. V utemeljitev svoje trditve so italijanski organi zagotovili nove informacije, da bi dokazali vpliv zgoraj navedenih dogodkov na izgradnjo ladje, s posredovanjem kopij pogodb o zakupu, sklenjenih med lastnikom ladje Marnavi in družbo Novamar, s sedežem v Houstonu (ZDA), za najem dveh tankerjev, ki jih je lastnik ladje naročil pri Cantieri Navali Termoli ⁽⁷⁾, ter odstop Novamarja od

⁽⁵⁾ Italijanski organi pojasnjujejo, da je sklicevanje Komisije na poročilo Clarkson, na katerega se nanaša opomba 10 odločbe o začetku postopka, nepravilno, ker navaja november 2003 namesto oktober 2003.

⁽⁶⁾ Clarkson „Shipping Review & Outlook“, jesen 2003, str. 7–44 in str. 127. Clarkson „Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets and Newbuilding Investment over 2001 and onwards“, oktober 2003, str. 17–20.

⁽⁷⁾ Ti ladji sta C.173 in C.180, ki sta obravnavani v nadaljevanju.

teh pogodb po 11. septembru 2001. Italijanski organi torej trdijo, da so ti tragični dogodki na podoben način vplivali na zadevno ladjo in da v nasprotju z mnenjem Komisije njihov vpliv ni omejen na potniške ladje. Zato italijanski organi zagovarjajo svoje stališče, na podlagi katerega je vpliv zgoraj navedenih dogodkov v skladu z določbami tretjega stavka drugega pododstavka člena 3(2) uredbe o ladjedelništvu.

- (ii) *Potrebe po spremembi ladje zaradi spremenjenih tehnično-trgovinskih zahtev*

Italijanski organi so zagotovili informacije v zvezi s spremembami ladje C.180.

Pojasnili so zlasti, da sta leta 2000 lastnik ladje in ladjedelnica sklenila pogodbi za izgradnjo dveh novih tankerjev, imenovanih C.173 in C.180; ti pogodbi sta prvotno določali dobavna roka 31. 3. 2002 za prvo ladjo in 30. 6. 2003 za drugo ladjo, ki sta bila pozneje preložena na 31. 3. 2003 in 31. 12. 2003. Poleg tega so pojasnili, da so imeli dogodki 11. septembra 2001 in obe naravni nesreči, ki sta bili naknadno obravnavani, takšen vpliv na program dela ladjedelnice, da je bila dobavljena samo ena ladje do 31. decembra 2003.

Zato je lastnik ladje novembra 2002 odpovedal izgradnjo ene od ladij pri ladjedelnici, da bi se slednja lahko osredotočila na dokončanje ene same. V praksi je do tega prišlo predvsem s preimenovanjem ladje C.173 v ladjo C.180 – ki je bila največja izmed ladij naročenih s strani lastnika ladje – in drugič, z zahtevo za bistvene spremembe temeljnih strukturnih značilnosti ladje C.180⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾ ⁽¹⁰⁾ ter končno s prekinitvijo pogodbe za ladjo C.173. Posledično je C.180 (prej C.173) postala večja in hitrejša ladja z večjo zmogljivostjo in višjo ceno kot prvotna C.173, celotne značilnosti pa so v primerjavi s prvotno pogodbo glede ladje C.180 slabše.

Vendar italijanski organi izjavljajo, da so zgoraj navedene spremembe samo posredno vplivale na

zamudo pri izgradnji ladje in da so zamude nastale zaradi posledic naravnih nesreč, ki so povzročile prekinitvev pogodbe s strani podjetja za svetovanje, ki je izdelalo načrt za spremembo ladje C.180 (prej C.173).

- (iii) *Vpliv naravnih nesreč (potres z dne 31. 10. 2002 in poplave od 23. 1. 2003–25. 1. 2003)*

Italijanski organi poudarjajo pomen in posledice zgoraj navedenih naravnih nesreč, ki so prizadele regijo, kjer se nahaja ladjedelnica.

Slednji na splošno opozarjajo, da je bilo ob upoštevanju obsežnosti območja, ki so ga naravne nesreče prizadele, ter povečanega tveganja za javno in zasebno blaginjo v regiji razglašeno izredno stanje z uredbo predsednika Sveta ministrov z dne 31. 10. 2002, v kateri je bilo izredno stanje določeno do 30. 6. 2003 in pozneje podaljšano do 1. februarja 2004 z uredbo z dne 31. 1. 2003. Zgoraj navedeni organi Komisijo opozarjajo tudi na dejstvo, da je po teh dogodkih v okviru pregleda karte regionalnih pomoči⁽¹¹⁾ odobrila podaljšanje ob upoštevanju vpliva naravnih nesreč, ki so prizadele regije Molise in Termoli, oziroma območje na katerem se nahaja ladjedelnica.

Italijanski organi so posredovali informacije glede ladjedelnice, da je bil po zgoraj navedenih naravnih nesrečah v obdobju od novembra 2002 do februarja 2003 program dela ladjedelnice v zamudi, ki je bila posledica prvotne zamude in s tem povezanih prekinitvev številnih pogodb s strani različnih pogodbenikov, ki so ladjedelnici dobavljali material in storitve, bistvene⁽¹²⁾ za izgradnjo ladje C.180⁽¹³⁾ (prej C.173).

- (iv) *Prekinitvev del na ladji C.180 (prej C.173) v letu 2004*

Julija 2005 so italijanski organi v odgovor na začetek

⁽⁸⁾ Spremembe zlasti glede velikosti in števila rezervoarjev in tudi dolžine ter širine ladje

⁽⁹⁾ Italijanski organi navajajo, da so se te spremembe nanašale tako na prvotno C.173 kot tudi na C.180 (prej C.173) in da so bile dogovorjene med lastnikom ladje in ladjedelnico pred prekinitvijo pogodbe leta 2001 z dopisom Novamarja februarja 2001, v katerem je bilo sporočeno, da se obe ladji lahko spremenita. Zgoraj navedeni organi poleg tega navajajo, da so bila dela na spremenjeni ladji C.180 (prej C.173) že v teku preden je bilo dopolnilo k pogodbi decembra 2003 formalizirano.

⁽¹⁰⁾ Glede na razlago italijanskih organov v zvezi z odločbami Komisije št. 691/2003 z dne 9. 7. 2003 in št. 727/1993 z dne 21. 12. 1993 vrsta ladje in zadevne spremembe upravičujejo podaljšanje zaradi „tehnične zahtevnosti“, ki jo Komisija upošteva.

⁽¹¹⁾ Odločba Komisije C(2004)3344 konč. z dne 8. septembra 2004 v zadevi št. 147/2004.

⁽¹²⁾ Gre za podsisteme trupa, tesarske storitve in storitve opremljanja ladje, dobavo pločevin iz nerjavečega jekla, dobavo in montiranje električnih naprav ter tudi storitve svetovanja za spremembo ladje C.173 z namenom povečanja zmogljivosti in moči C.173, ki bo preimenovana v C.180.

⁽¹³⁾ Po prekinitvah teh pogodb se je bila ladjedelnica prisiljena sklicevati na klavzulo „višje sile“ pri lastniku ladje, in slednjega prisilila, da je opustil izgradnjo dveh ladij, naročenih v ladjedelnici.

postopka preiskave Komisijo obvestili, da je bilo dokončano skoraj 66 % izgradnje, vendar je ladjedelnica prekinila izgradnjo in ladja je bila splavljena avgusta 2004 med čakanjem, da bo Komisija odobrila podaljšanje dobavnega roka. Zato se v skladu z zahtevo lastnika ladje in ladjedelnice meni, da mora desetmesečno podaljšanje roka začeti veljati z odločbo Komisije, s katero se odobri zahtevano podaljšanje.

- (14) Italijanski organi zaključujejo, da so razlogi, s katerimi upravičujejo zamude v tej zadevi, skladni z določbami drugega pododstavka člena 3(2) uredbe o ladjedelnstvu in da je podaljšanje triletnega dobavnega roka za 10 mesecev, ki začne veljati na dan sprejetja končne odločitve Komisije, združljivo s skupnim trgovom v smislu člena 87(3)(e) Pogodbe ES.

OCENA

- (15) Člen 87(1) Pogodbe ES določa, da če vplivajo na izmenjavo med državami članicami, so s skupnim trgovom nezdružljive tiste pomoči, ki jih v kakršni koli obliki odobrijo države ali se izplačujejo iz državnih virov in ki zaradi dajanja prednosti nekaterim podjetjem ali proizvajalcem izkrivljajo konkurenco ali pomenijo tveganje za njeno izkrivljanje. V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča evropskih skupnosti do izkrivljanja trgovine pride, če upravičeno podjetje opravlja gospodarsko dejavnost, ki vključuje trgovino med državami članicami.

- (16) Člen 87(3)(e) Pogodbe določa, da so s skupnim trgovom združljive druge vrste pomoči, kakršne lahko Svet določi v odločbi, ki jo sprejme s kvalificirano večino na predlog Komisije. Komisija ugotavlja, da je Svet na tej pravni podlagi 29. junija 1998 sprejel uredbo o ladjedelnstvu. Čeprav je navedena uredba prenehala veljati 31. decembra 2003, se njene določbe še vedno uporabljajo pri presoji zahtev za podaljšanje končnega dobavnega roka, ker pomoč temelji na isti uredbi in ker ureditev državnih pomoči za ladjedelnstvo⁽¹⁴⁾ ne daje smernic glede takšnih zahtevkov.

- (17) Komisija ugotavlja, da je vprašanje podaljšanja dobavnega roka bistveno za ugotavljanje upravičenosti pomoči za tekoče poslovanje za to pogodbo v skladu z določbami člena 3 uredbe o ladjedelnstvu. Zadevna pomoč za tekoče poslovanje vključuje financiranje iz državnih sredstev dela stroškov, ki jih ima praviloma ladjedelnica za izgradnjo ene ladje. Treba je dodati, da je ladjedelnstvo gospodarska dejavnost, ki vključuje trgovino med državami članicami.

Zadevna pomoč spada torej v področje uporabe člena 87(1) Pogodbe.

- (18) Opozarja se, da na podlagi uredbe o ladjedelnstvu „ladjedelnstvo“ pomeni izgradnjo morskih trgovskih plovil na lasten pogon. Ladja, zgrajena v ladjedelnici Cantieri Navali Termoli – oziroma tanker – je morsko plovilo na lasten pogon, namenjeno specializiranim pomorskim storitvam, oziroma prevozu kemikalij in naftnih derivatov, in zanjo zato veljajo določbe zgoraj navedene uredbe, in sicer člena 1(a).

- (19) Člen 3(1) uredbe o ladjedelnstvu določa do 31. decembra 2000 najvišji prispevek v višini 9 % iz naslova pomoči za tekoče poslovanje v povezavi s pogodbo. Na podlagi člena 3(2) te uredbe je najvišji znesek pomoči, ki se uporablja za pogodbo, znesek, določen na dan podpisa končne pogodbe. Vendar se to ne uporablja za ladje, ki so bile dobavljene po več kot treh letih od podpisa pogodbe. V teh primerih je najvišji znesek enak tistemu, ki je bil določen tri leta pred dobavo ladje. Končni dobavni rok za ladjo, ki je še vedno lahko upravičena do pomoči za tekoče poslovanje, je torej bil 31. december 2003.

- (20) Pomoč, predvidena za zadevno ladjo, bi bila izplačana na podlagi člena 3 Zakona št. 88 z dne 16. 3. 2001, ki jo je Komisija odobrila v okviru državne pomoči št. N 502/00. Izplačan znesek bi znašal približno 3.9 milijonov EUR za ladjo C.180, oziroma ne več kot 9 % vrednosti zadevne pogodbe.

- (21) Tretji stavek drugega pododstavka člena 3(2) uredbe o ladjedelnstvu določa: „Komisija lahko odobri podaljšanje triletnega roka, če to upravičuje tehnična zahtevnost posameznega ladjedelnškega projekta ali zamude zaradi nepričakovanih motenj, ki so precejšnje in upravičene, in so vplivale na program dela ladjedelnice, povzročile pa so jih okoliščine, ki so izjemne nepredvidljive in zunanje za podjetje.“ Komisija poudarja, da je razlog zahteve za podaljšanje nezmožnost ladjedelnice Cantieri Navali Termoli, da bi dokončala zgoraj navedeno ladjo zaradi zamud, ki so nepredvidljive in zunanje za podjetje.

- (22) Uredba o ladjedelnstvu določa, da mora razlog za podaljšanje končnega dobavnega roka temeljiti na okoliščinah, ki so (a) izjemne, (b) nepredvidljive in (c) zunanje za podjetje. Dokazati je treba tudi (d) vzročno zvezo med temi dogodki in nepričakovanimi motnjami, ki so povzročile zamudo, in tudi (e) trajanje takšnih motenj ter njihovo

⁽¹⁴⁾ UL C 317, 30.12.2003, str. 11.

(f) resno in utemeljeno naravo. V naslednjih točkah je povzeta ocena navedb italijanskih organov

(i) Vpliv dogodkov 11. septembra 2001

Glede te navedbe je Komisija seznanjena z nepredvidljivostjo teh dogodkov, ki so za ladjedelnico zunanji. Vendar v skladu s prejšnjimi odločitvami Komisije, v tem primeru tega razloga ni mogoče upoštevati. V skladu z ustaljeno prakso Komisije glede odločitev⁽¹⁵⁾ se namreč „upočasnen gospodarski razvoj ali poslabšanje razmer na trgu v zvezi z eno vrsto ladje ne moreta šteti za izjemen dogodek v smislu člena 3(2) uredbe o ladjedelništvu“. Opozoriti je treba, da je bil ta razlog upoštevan samo za potniške ladje zaradi neposrednega vpliva teh dogodkov na to vrsto ladij, medtem ko se šteje, da so imeli ti dogodki na druge vrste ladij posreden vpliv in bolj splošen učinek.

V odločitvi o začetku postopka Komisija namreč opozarja, da glede na poročilo inštituta Clarkson Research iz novembra 2003⁽¹⁶⁾ „so dogodki 11. septembra nedvomno poslabšali stanje svetovnega gospodarstva, ki je pred tem že začelo upadati“. Poleg tega je glede naložb v tankerje z nosilnostjo manj kot 20 000 ton, kot je ladja C.180, v istem poročilu Clarkson Research navedeno, da „v obdobju od leta 1998 do 2000 ni bilo veliko aktivnosti in ne glede na izboljšanje stanja v začetku leta 2001, je bila raven aktivnosti ponovno zmanjšana v zadnjih treh mesecih leta 2001, s podobnim trendom, ugotovljenim v ostalem sektorju. Naročila so se znatno povečala v začetku leta 2002 in od takrat je ta raven ostala pretežno enaka“.

Poleg tega glede navedbe italijanskih organov, ki postavlja pod vprašaj ustreznost presoje Komisije glede vpliva teh dogodkov, ker temelji na naknadnem poročilu, Komisija predvsem ugotavlja, da je njena odločitev temeljila na poročilu, ki so ga predložili prav ti italijanski organi; poleg tega poudarja, da so tudi navedbe zgoraj navedenih organov v okviru tega postopka temeljile na poročilih iz konca leta 2003; končno Komisija ugotavlja, da nobeno od nadaljnjih poročil, na katero se italijanski organi sklicujejo, ne nasprotuje oceni Komisije glede tega dejstva.

Komisija opozarja, da je ta ocena zgoraj navedenega razloga v skladu z drugimi odločitvami v podobnih zadevah, ki jih je priglasila Italija, in se nanašajo na podaljšanje triletnega roka, določenega za dobavo tankerjev in prevoz utekočinjenih naftnih plinov.

(ii) Potreba po spremembi ladje zaradi spremenjenih tehnično-trgovinskih zahtev

Glede druge navedbe, se predvsem ugotavlja, da so bile tehnične spremembe opravljene na zahtevo lastnika ladje za izpolnitev spremenjenih tehnično-trgovinskih zahtev. Poleg tega glede na navedbe v dopolnilu z dne 10. 12. 2003, priloženemu prvotni pogodbi o izgradnji, je ladjedelnica nameravala zaprositi lastnika ladje za odlog dobavnega roka ladje C.180 in prevzeti odgovornost za vse obveznosti in tveganje, povezano z morebitnim izplačilom/odobritvijo državne pomoči v korist slednjega.

Komisija ugotavlja, da glede na to, da lahko lastnik ladje vedno zahteva spremembe ladjedelniške pogodbe za izgradnjo, so take spremembe v sektorju ladjedelništva pogost dogodek. Taki dogodki so na splošno všteti v običajno področje poslovanja ladjedelnice. Tega razloga zato v zadevnem primeru ni mogoče upoštevati.

Nenazadnje Komisija poudarja tudi, da so italijanski organi v tem postopku preiskave pojasnili, da so bile zadevne spremembe – ki se nanašajo na obe ladji C.173 in C.180 – že navedene v dopisu, ki ga je ameriška prevozniška družba Novamar februarja 2001 poslala lastniku ladje, in dogovorjene med ladjedelnico in lastnikom ladje pred prekinitvijo pogodbe leta 2001. Poudarja se tudi, da bi po navedbah italijanskih organov morala ladjo C.173 v skladu s prvotnim načrtom že dolgo pred tem zgraditi druga ladjedelnica, ki je šla v stečaj v devetdesetih letih, in je zato zadevna ladja spadala v kategorijo ladij, ki so jih nadomestile večje ladje z boljšo zmogljivostjo.

Glede na navedeno, se zdi jasno, da zgoraj navedene spremembe niso bile niti izjemne niti nepredvidljive. Komisija zato ugotavlja, da razloga, ki ga je navedla Italija, ni mogoče upoštevati.

(iii) Vpliv naravnih nesreč, ki so prizadele deželo Molise, v kateri se ladjedelnica nahaja

Priznava se, da potresi, poplave in druge „višje sile“ na splošno pomenijo dopusten razlog. Enako se priznava, da so taki dogodki vplivali na dejavnost dežele Molise – kot je bilo potrjeno z izrednim stanjem, ki ga je razglasil predsednik Sveta ministrov – in po vsej verjetnosti na celotno dejavnost ladjedelnice.

⁽¹⁵⁾ Glej zadevo št. N 99/02 (UL C 262, 29. 10. 2002), ladjedelnica Odense – podaljšanje triletnega dobavnega roka za dve ladji (Danska).

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

Vendar pa v skladu z uredbo o ladjedelništvu podaljšanje triletnega dobavnega roka pomeni odstopanje od običajnih določb, ki dopuščajo dodelitev pomoči za tekoče poslovanje v povezavi s pogodbo, in pomenijo odstopanje od določb Skupnosti glede državnih pomoči. Zato načelo, na podlagi katerega je treba določbe o odstopanju razlagati omejevalno, določa, da je treba dokazati neposredno vzročno zvezo med okoliščinami, za katere se šteje, da so povzročile zamudo, in samo zamudo pri izgradnji ladje. So pa informacije, posredovane Komisiji, vključno s tistimi, ki so jih predložili italijanski organi po začetku formalnega postopka preiskave, precej ohlapne in se na splošno sklicujejo na posledice naravnih nesreč, ne da bi s kvantitativnimi kazalniki dokazale jasen vpliv teh dogodkov na program dela ladjedelnice in na izgradnjo te ladje.

Komisija ugotavlja, da kljub izrecnim zahtevam za informacije in večkratnemu podalšanju rokov za odgovor, niso bile posredovane niti podrobne informacije glede vplivov teh naravnih nesreč na splošni program dela ladjedelnice niti informacije o vzročni zvezi glede posebnega programa dela za ladjo C.180 (prej C.173). Italijanski organi so namreč posredovali kopije dopisov, s katerimi so družbe, ki so ladjedelnici dobavljale material in storitve, prekinile zadevne pogodbe; niso pa niti na ustrezen način dokazale vzročne zveze niti natančno opredelile zamude, ki je sledila, pri programu dela ladjedelnice in izgradnji ladje C.180 (prej C.173), da bi upravičile zahtevo za desetmesečno podaljšanje dobavnega roka.

in ladja splavljena avgusta 2004; italijanski organi so torej menili, da bi se moralo desetmesečno podaljšanje roka začeti z odločbo Komisije, s katero je zahteva za podaljšanje odobrena.

Prvič, se zahteva, ki so jo predložili italijanski organi, da bi se desetmesečno podaljšanje začelo z odločbo Komisije, ne more šteti za skladno z uredbo o ladjedelništvu, ker bi to povzročilo nadaljnje neupravičene zamude. Upoštevati je treba, da je ladjedelnica sprejela odločitev za prekinitev izgradnje ladje na lastno odgovornost in da je s tem povzročila dodatno zamudo, ki je ni mogoče upravičiti v smislu uredbe o ladjedelništvu.

Drugič, Komisija ugotavlja, da bi, kot izhaja iz uradnega obvestila, morala biti ladja C.180 (prej C.173) dobavljena do 31. 10. 2004. Vendar je glede na zahtevo italijanskih organov, da se desetmesečno podaljšanje začne z odločbo Komisije, in dejstvo, da je ladjedelnica splavila nedokončano ladjo C.180 (prej C.173) avgusta 2004, jasno, da ladjedelnica ne bi uspela izročiti ladje niti v zahtevanem desetmesečnem podalšanju roka.

Zato se zahteva italijanskih organov zavrne zaradi neupravičene prekinitve del v letu 2004.

SKLEPNE UGOTOVITVE

- (23) Glede na navedeno Komisija meni, da zgoraj navedene izjemne okoliščine niso vplivale na poseben program dela zadevne ladje v zadostni meri, da bi upravičile zahtevano desetmesečno podaljšanje dobavnega roka. Zato razlogov, navedenih v točkah (i), (ii) in (iii) ni mogoče upoštevati.
- (24) Ker niso bili predloženi zadostni dokazi, ni mogoče odobriti podaljšanja na podlagi teh razlogov.

- (25) Glede na zgoraj navedeno, Komisija zaključuje, da ta ukrep ne pomeni državne pomoči v smislu člena 87(1) Pogodbe. Informacije, ki so jih posredovali italijanski organi tudi med formalnim postopkom preiskave, so potrdile pomisleke Komisije, da navedeni razlogi za zamude v tej zadevi niso v skladu z določbami drugega pododstavka člena 3(2) uredbe od ladjedelništvu in zato zadevni ukrep ni združljiv s skupnim trgov v smislu člena 87(e) Pogodbe.

Ob upoštevanju teh sklepnih ugotovitev je Komisija–

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

(iv) *Prekinitev del na ladji C.180 (prej C.173) v letu 2004*

Člen 1

Poleg tega Komisija ugotavlja, da so italijanski organi sporočili, da je bilo dokončano okrog 66 % izgradnje ladje C.180 (prej C.173), vendar so bila dela prekinjena

Triletnega dobavnega roka, določenega v členu 3(2) Uredbe (ES) št. 1540/98, za ladjo C.180 (prej C.173), zgrajeno v ladjedelnici Cantieri Navali Termoli S.p.A, ni mogoče podaljšati.

Posledično ni mogoče odobriti pomoči za tekoče poslovanje v povezavi s pogodbo za to ladjo.

Člen 3

Ta odločba je naslovljena na Italijansko republiko.

Člen 2

V Bruslju, 4. julij 2006.

Italija bo v obdobju dveh mesecev od obvestila o tej odločbi Komisijo obvestila o ukrepih, sprejetih za uskladitev s to odločbo.

Za Komisijo
Neelie KROES
Članica Komisije
