

**DECYZJA KOMISJI****z dnia 23 listopada 2005 r.****w sprawie pomocy państwa, której Włochy zamierzają udzielić na rzecz Fincantieri***(notyfikowana jako dokument nr C(2005) 4433)***(Jedynie tekst w języku włoskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2006/639/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1540/98 z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie pomocy dla przemysłu stoczniowego<sup>(1)</sup>,po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z wyżej wymienionymi artykułami<sup>(2)</sup> oraz po uwzględnieniu tych uwag,

a także mając na uwadze, co następuje:

**I. POSTĘPOWANIE**

- (1) Pismem z dnia 31 lipca 2003 r. Włochy powiadomiły Komisję o udzielanych środkach pomocowych. W pismach z 16 września, 6 listopada i 1 grudnia 2003 r. oraz z 4 lutego, 12 lutego, 26 lutego, 5 kwietnia, 25 maja, 23 czerwca i 8 lipca 2004 r. Włochy dostarczyły Komisji dodatkowych informacji.
- (2) Pismem z dnia 22 października 2004 r. Komisja poinformowała Włochy o decyzji wszczęcia postępowania przewidzianego art. 88 ust. 2 Traktatu WE w sprawie omawianych środków pomocowych.
- (3) Decyzja Komisji o wszczęciu procedury została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*<sup>(3)</sup>. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag w sprawie omawianych środków pomocowych.
- (4) Komisja otrzymała uwagi zainteresowanych stron, które zostały przekazane Włochom, by mogły na nie odpowiedzieć. Włochy przesłały swoje uwagi w piśmie z dnia 12 kwietnia 2005 r.
- (5) Komisja otrzymała kolejne pisma z Włoch z 18 maja, 12 października i 25 listopada 2005 r.

**II. SZCZEGÓŁOWY OPIS POMOCY**

- (6) Włochy zwróciły się do Komisji o przedłużenie terminu dostawy, 31 grudnia 2003 r., przewidzianego art. 3

rozporządzenia Rady (WE) nr 1540/98 w sprawie pomocy dla przemysłu stoczniowego („rozporządzenie w sprawie przemysłu stoczniowego”) i warunkującego korzystanie z wynikającej z umowy pomocy operacyjnej. Przedłużenie, o które zwróciła się spółka Fincantieri, dotyczy dostawy pięciu statków wycieczkowych o łącznej wartości umownej 2,1 mld EUR oraz pomocy w wysokości 243 mln EUR.

- (7) Fincantieri jest spółką skarbu państwa posiadającą osiem stocznii na terenie Włoch (Monfalcone, Marghera, Sestri Ponente, Ancona, Palermo, Castellammare, Muggiano, Riva Trigoso), specjalizującą się w budowie statków wycieczkowych, która produkuje także inne rodzaje statków przeznaczonych do żeglugi morskiej oraz okręty dla celów wojskowych.
- (8) Włochy wyjaśniły, iż ostateczne umowy na budowę omawianych statków podpisano w grudniu 2000 r. oraz że dostawę, zgodnie z klauzulami zawartymi w umowie, przewidziano na czerwiec bądź grudzień 2003 r. Statki zostały zamówione przez kilka oddziałów Carnival Corporation („Carnival”), amerykańskiego organizatora rejsów wycieczkowych. Na tej podstawie Włochy obiecały pomoc operacyjną związaną z umową na budowę statków.
- (9) Włochy uściśliły, że jesienią 2001 r. właściciel statków poprosił o przedłużenie terminów dostawy na lata 2004 i 2005, motywując to wpływem, jaki zamachy terrorystyczne z 11 września 2001 r. miały na sektor rejsów wycieczkowych. Spółka Fincantieri wyraziła zgodę i Włochy zwróciły się o przedłużenie terminu dostawy, aby statki mogły jeszcze zostać objęte pomocą operacyjną.
- (10) W piśmie notyfikującym władze Włoch nawiązały do decyzji Komisji z dnia 5 czerwca 2002 r.<sup>(4)</sup>, zezwalającej na podobne przedłużenie terminu dostawy statku wycieczkowego budowanego w niemieckiej stoczni Meyer Werft. Włochy uwypukliły podobieństwa między dwiema sytuacjami w zakresie: (i) umotywowania przedłużenia (wpływ zamachów terrorystycznych z 11 września 2001 r.), (ii) sektora rynku (rejsy statkami wycieczkowymi) oraz (iii) zależności handlowej, jaka zachodzi między stoczną a właścicielem statku (Carnival jest najważniejszym klientem Fincantieri).

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 202 z 18.7.1998, str. 1.<sup>(2)</sup> Dz.U. C 30 z 5.2.2005, str. 12.<sup>(3)</sup> Patrz: przypis nr 2.<sup>(4)</sup> Dz.U. C 238 z 3.10.2002, str. 14, pomoc państwa nr N 843/01.

- (11) Decyzją z dnia 20 października 2004 r. Komisja zezwoliła na przedłużenie terminu dostawy czterech statków, wyrażając przy tym wątpliwość co do możliwości takiej prolongaty dla piątego statku. Wątpliwości dotyczyły statku nr 6079, którego termin oddania do użytku przewidziano na październik 2005 r. Statek ten początkowo miał być dostarczony w roku 2005, ale później, pod koniec roku 2000, termin dostawy zmieniono na grudzień 2003, gdyż w przeciwnym razie statek nie mógłby zostać objęty pomocą operacyjną.
- (12) Kwota pomocy, jaką Włochy przyznałyby spółce Fincantieri, gdyby Komisja zezwoliła na przedłużenie terminu dostarczenia statku nr 6079, wyniosłaby ok. 33 mln EUR (9 % wartości umownej statku).
- (13) Postępowanie formalne zostało wszczęte głównie z dwóch powodów. Po pierwsze, istniały wątpliwości co do wykonalności planu, zgodnie z którym jeden z pięciu statków (6077) miał powstać w stoczni w Ankonie, co wiązałoby się ze skomplikowanym procesem produkcji, zważywszy na fakt że długość doku w Ankonie jest mniejsza niż długość statku, w związku z czym oczekujące na montaż sekcje kadłuba miały być przeniesione do drugiej stoczni (ATSM Triest), a następnie znów przetransportowane do Ankony. Ponadto w Ankonie nigdy nie budowano tak skomplikowanych statków, co pozostawiało wątpliwości w kwestii powodzenia operacji, także ze względu na wyposażenie statku. W tym miejscu należy dodać, że budowa w Ankonie statku nr 6077 pociągnęłaby za sobą wyjątkowo liczne prace wyposażeniowe w stoczni w Palermo związane z przeniesieniem produkcji z Ankony do Palermo.
- (14) Drugim powodem były wątpliwości dotyczące szacowanego zakresu prac wyposażeniowych, jakich musiałaby podjąć się spółka Fincantieri, gdyby wszystkie pięć statków miało być dostarczonych w 2003 r. Wedle szacunków Komisji odpowiadałoby to dwukrotnemu zwiększeniu w roku 2003 produkcji wyposażenia dotychczas realizowanej w Fincantieri. Ponadto w stoczni w Margherze produkcja wyposażenia przewidziana na rok 2003 byłaby o ok. 40 % wyższa od produkcji osiągananej dotychczas przez ten zakład. Komisja miała zatem wątpliwości, czy plan produkcji grupy Fincantieri, a w szczególności stoczni w Margherze, był realistyczny.
- (15) Z tych dwóch powodów Komisja miała wątpliwości, czy wszystkie pięć statków zdołanoby dostarczyć w roku 2005. Jednak na podstawie tych samych informacji i analizy Komisja przyznała, że możliwe byłoby dostarczenie czterech z nich.
- (16) Zdaniem Komisji najpoważniejsze wątpliwości dotyczyły statku nr 6079 (trzeciego statku bliźniaczego dla statku nr 6077), który miał być budowany w stoczni w Margherze i dostarczony w październiku 2005 r. Na skutek decyzji o budowie statku nr 6077 w Margherze dostawa statku nr 6079 została przesunięta na znacznie późniejszy termin

w stosunku do założeń planu produkcji z grudnia 2000 r. Wątpliwości te oparte były również na przesłankach (list intencyjny został podpisany przed zawarciem ostatecznych umów w grudniu 2000 r.), z których od początku wynikała aktualna sekwencja produkcji zakładająca znaczne opóźnienie w terminie dostarczenia statku nr 6079.

### III. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (17) Spółka Fincantieri przesłała swoje uwagi w piśmie z dnia 3 marca 2005 r.
- (18) Spółka Fincantieri oświadczyła, że każdy z należących do niej zakładów, zarówno będący częścią pionu statków wycieczkowych, jak i pionu statków transportowych, byłby w stanie, bez konieczności wprowadzania zmian w inżynierii produkcji lub planach wykonawczych w warsztacie, wytworzyć te same elementy statku, ponieważ mógłby liczyć na sieć *podwykonawców*, którzy w razie potrzeby mogliby sprostać wymogom ilościowym i jakościowym produkcji.
- (19) Fincantieri oświadczyła ponadto, że stocznia w Ankonie mogłaby bez problemu zbudować statek wycieczkowy o wymiarach i parametrach statku nr 6077 (bliźniaczy statek numeru 6079), łącznie z całym wyposażeniem i wystrojem, korzystając wyłącznie z własnej infrastruktury produkcyjnej i zaplecza technicznego, gdyby porozumienie między spółką Fincantieri, władzami lokalnymi i regionalnymi, władzami portowymi i związkami zawodowymi pracowników sektora metalurgicznego, zawarte w umowie intencyjnej z dnia 6 grudnia 1999 r., zostało natychmiast wprowadzone w życie. Tak się jednak nie stało.
- (20) Analizując inżynierię produkcji statku nr 6077 (bliźniaczy statek numeru 6079), podjęto decyzję o budowie statku w dwóch częściach: większej w Ankonie i mniejszej w Riva Trigoso. Ten sam schemat produkcji przewidziano przy realizacji lotniskowca Conte di Cavour, w stoczniach Riva Trigoso i Muggiano, który to schemat zastosowano już w 1997 r. przy budowie statku wycieczkowego „Disney Magic” w stoczniach w Ankonie i Margherze. Tak zwana „jumboizacja” została zaplanowana w suchym doku ATSM w Trieście, dysponującym także instalacją do wyposażenia i wykańczania statków, a zatem można by wyeliminować wszelkie trudności produkcyjne stoczni z Ankony, przy czym istotną korzyścią, o której nie należy zapominać, jest bliskość obszaru przemysłowego wokół stoczni Monfalcone.
- (21) Ostatecznie, decydując się na budowę w Ankonie statku 6077, a przynajmniej znacznej części kadłuba i wiele prac wyposażeniowych, Fincantieri przyjęła strategię zarazem skuteczną i dalekowzroczną, przewidując na wypadek ewentualnych problemów serię rozwiązań alternatywnych, wykorzystujących zintegrowanie i elastyczność własnych zakładów, aby zagwarantować dotrzymanie przewidzianego umową terminu oddania do użytku na koniec roku 2003.

## IV. UWAGI WŁADZ WŁOSKICH

- (22) Uwagi przesłane przez władze Włoch w następstwie wszczęcia formalnego postępowania pokrywają się ze stanowiskiem Fincantieri, że plan z grudnia 2000 r., choć stanowił duże wyzwanie, był jednak realistyczny. Władze Włoch uważają, że terminu dostawy można byłoby dotrzymać dzięki elastyczności procesu produkcyjnego Fincantieri, czyli możliwości budowania statku z wykorzystaniem kilku stoczni równocześnie (wliczając w to stocznie, w których zazwyczaj nie buduje się statków wycieczkowych), dzięki specjalnemu projektowi inwestycji w infrastrukturę i wyposażenie oraz dzięki zaawansowanym technologiom konstrukcyjnym.
- (23) W odniesieniu do planowanego udziału ATSM w budowie jednego ze statków uwagi Włoch pokrywają się ze stanowiskiem Fincantieri, że ATSM bez problemu podołałoby połączeniu dwóch wyposażonych sekcji kadłuba jednostki nr 6077, chociaż taka metoda konstrukcyjna stanowi alternatywę pod pewnymi względami mniej satysfakcjonującą niż „normalna” kolejność faz budowy. W każdym razie łączenie sekcji kadłuba jest już dla Fincantieri operacją rutynową. Jeśli chodzi o wątpliwości Komisji, czy stocznia w Ankonie ma doświadczenie w budowie tak skomplikowanych statków, to Włochy uważają, że stocznia takie doświadczenie posiada, gdyż zbudowano i wyposażono w niej niemal połowę statku „Disney Magic” oraz statek pasażerski „Danielle Casanova”.
- (24) Władze Włoch twierdzą również, że w przeszłości (1996-97) stocznia w Palermo zrealizowała plany produkcji jeszcze bardziej obciążające niż plan przewidziany na rok 2000. Władze Włoch nie zgadzają się z oceną Komisji, wedle której plan produkcji z roku 2000 zakładałby wykonanie w roku 2003 prac wyposażeniowych dwukrotnie przewyższających rozmiary prac dotychczas zrealizowanych przez Fincantieri, a ponadto utrzymują, że prawie we wszystkich stoczniach plan produkcji z roku 2000 mieściłby się w „standardowych mocach” stoczni i tylko w niektórych przypadkach zostałyby wykorzystane pełne moce przerobowe.
- (25) W odpowiedzi na stwierdzenie Komisji, że w stoczni w Margherze produkcja wyposażenia przewidziana na rok 2003 byłaby o ok. 40 % wyższa niż produkcja dotychczas realizowana w tej stoczni, władze Włoch twierdzą, iż nakład pracy (wraz z pracami nad wyposażeniem) przewidziany dla stoczni w Margherze w planie z 2000 r. był absolutnie spójny z mocami produkcyjnymi i potencjałem stoczni, co zostało konkretnie wykazane, gdyż poprzednio udało się dostarczyć cztery statki w ciągu 15 miesięcy, czyli zgodnie z planem na rok 2003.
- (26) Włochy otrzymały również możliwość ustosunkowania się do głównych elementów raportu opracowanego przez niezależnego eksperta i wykorzystanego przez Komisję do oceny informacji dostarczonych przez Włochy przed wszczęciem formalnego postępowania wyjaśniającego.
- (27) W odpowiedzi, w piśmie z dnia 18 maja 2005 r., władze Włoch ustosunkowały się do trzech głównych aspektów raportu eksperta.
- (28) Po pierwsze, zdaniem włoskich władz, ekspert oparł swoją ocenę na całkowitym tonażu statków dostarczonych w roku 2003, nie biorąc pod uwagę cyklu produkcyjnego, czyli stopniowego zwiększenia **kompensowanego tonażu brutto (CGT)**, występującego podczas całego procesu budowy. Zapominając o rozłożeniu w czasie niezbędnym dla rzeczywistej produkcji tonażu składającego się na dziewięć statków, których dostawę przewidziano na rok 2003 (z których część znajdowała się w zaawansowanej fazie produkcji już pod koniec 2002 r.), ekspert zamyka swój raport stwierdzeniem, iż w roku 2003 Fincantieri musiałaby wytworzyć CGT dwukrotnie wyższe niż w przeszłości. Zdaniem władz Włoch taki wniosek jest błędny, gdyż dla celów oceny mocy produkcyjnych Fincantieri należy odróżnić tonaż dostarczony w roku 2003 od rzeczywistego tonażu wyprodukowanym w tymże roku. Włochy utrzymują, że dane dotyczące produkcji są spójne z mocami produkcyjnymi udokumentowanymi w przeszłości i w żadnym wypadku nie przekraczają ich maksymalnego poziomu.
- (29) Zdaniem władz Włoch dane dotyczące produkcji ukazują również, iż w latach największych obciążeń, czyli 2002 i 2003, wielkość produkcji dla zakładów Monfalcone, Marghera i Genua – Sestri Ponente nie odbiegała o więcej niż 20 % od osiągniętych poprzednio wartości. W odniesieniu do „payload” (wyposażenie kabin i klimatyzacja), stanowiącego znaczący i charakterystyczny element tego typu statków, różnica jest najbardziej widoczna w przypadku stoczni Genua – Sestri Ponente (1 863 ton w roku 1998 i 14 303 ton w roku 2003) – tak duże zwiększenie produkcji udało się uzyskać dzięki podwykonawcom oraz poszerzeniu zakresu zleczanych im prac poprzez umowy w systemie „pod klucz”.
- (30) Liczby dotyczące produkcji wyrażone w roboczogodzinach (wewnątrz i poza zakładem) wykazują, że w latach poprzedzających okres objęty planem udział podwykonawców był nawet większy niż przewidziano to w planie z roku 2000.
- (31) Włochy utrzymują ponadto, że obawy o niewystarczającą liczbę bądź dyspozycyjność podwykonawców są całkowicie nieuzasadnione, zwłaszcza jeśli weźmie się pod uwagę, że prace nad wyposażeniem hotelowej części statków (co odpowiada ostatniej fazie produkcji w stoczni), to zadanie właśnie dla podwykonawców, z którymi Fincantieri stale współpracuje. Nawet gdyby wyspecjalizowanych robotników było zbyt mało lub nie byłoby dyspozycyjni, co zresztą jest mało prawdopodobne, problem można by łatwo rozwiązać poprzez zlecenie pracy firmom z sektora budowlanego, głównie przedsiębiorstwom wyspecjalizowanym w budowie wielkich hoteli, gdyż wyposażenie i wystrój hotelowej części statku są niemal identyczne.
- (32) Na zakończenie władze Włoch oświadczają, że w pełni zgadzają się z uwagami przedstawionymi przez spółkę Fincantieri.
- (33) W piśmie z dnia 12 października 2005 r. Włochy ustosunkowały się do wniosków w sprawie oceny argumentów strony włoskiej w odpowiedzi na wszczęcie postępowania, przedstawionych przez drugiego eksperta, do którego zwróciła się Komisja.

## V. OCENA POMOCY

## Podstawa prawna

- (34) W rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu pomoc świadczona przez państwo członkowskie i z zasobów państwowych, która poprzez jakąkolwiek formę faworyzowania pewnych przedsiębiorstw bądź pewnego rodzaju produkcji zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w stopniu, w jakim ma wpływ na wymianę między państwami członkowskimi. Zgodnie z ugruntowanym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich, kryterium zakłócenia wymiany handlowej ma zastosowanie, jeżeli przedsiębiorstwo będące beneficjentem pomocy prowadzi działalność gospodarczą obejmującą taki rodzaj wymiany między państwami członkowskimi.
- (35) Komisja podkreśla, że kwestia przedłużenia terminu dostawy jest decydująca dla zakwalifikowania statku do korzystania z pomocy operacyjnej związanej z umową zgodnie z art. 3 rozporządzenia w sprawie przemysłu stoczniowego. Taka pomoc operacyjna polega na finansowaniu z zasobów państwowych części kosztów, jakie omawiana stocznia musiałaby normalnie ponieść w celu zbudowania statku. Należy dodać, że budowa statków stanowi działalność gospodarczą obejmującą wymianę handlową między państwami członkowskimi. Rozpatrywana pomoc wchodzi zatem w zakres zastosowania art. 87 ust. 1 Traktatu.
- (36) Artykuł 87 ust. 3 lit. e) Traktatu stanowi, że można uznać za zgodne ze wspólnym rynkiem kategorie pomocy zaproponowane przez Komisję i zatwierdzone decyzją Rady stanowiącej większością kwalifikowaną. Komisja podkreśla, że taka jest podstawa prawna rozporządzenia w sprawie przemysłu stoczniowego przyjętego przez Radę w dniu 29 czerwca 1998 r.
- (37) Komisja zauważa, że zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przemysłu stoczniowego przez „budowę statków” należy rozumieć budowę dalekomorskich statków handlowych z własnym napędem. Komisja zaznacza ponadto, że Fincantieri buduje statki tego rodzaju, a zatem jest przedsiębiorstwem, do którego ma zastosowanie omawiane rozporządzenie.
- (38) Prośba przedstawiona przez władze Włoch powinna zostać oceniona na podstawie rozporządzenia w sprawie przemysłu stoczniowego, chociaż od końca roku 2003 nie jest już ono obowiązujące. System, w jakim Włochy udzieliły pomocy został zatwierdzony na mocy omawianego rozporządzenia, pomoc została udzielona w okresie jego obowiązywania, a postanowienia dotyczące trzyletniego okresu dostawy są w nim zawarte.
- (39) Zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie przemysłu stoczniowego do 31 grudnia 2000 roku można było przyznawać tytułem pomocy operacyjnej związanej z umową wsparcie w maksymalnej wysokości 9 %. Zgodnie

z art. 3 ust. 2 tego rozporządzenia pułap pomocy mającej zastosowanie do umowy to pułap obowiązujący w dniu podpisania ostatecznej umowy. Nie ma to jednak zastosowania do statków, które zostały dostarczone później niż trzy lata od podpisania umowy. W takich przypadkach stosuje się pułap obowiązujący w ciągu trzech lat poprzedzających datę dostawy. A zatem ostatecznym terminem dostarczenia statku kwalifikującego się do pomocy operacyjnej był zasadniczo 31 grudnia 2003 r.

- (40) Artykuł 3 ust. 2 przewiduje jednak, że Komisja może zezwolić na przedłużenie ostatecznego trzyletniego terminu dostawy, o ile jest to uzasadnione złożonością techniczną pojedynczego zamówienia lub opóźnieniem spowodowanym nieoczekiwanymi poważnymi i udokumentowanymi perturbacjami, które odbiłyby się na pracy stoczni, a wywołanymi wyjątkowymi, nieprzewidywalnymi i niezależnymi od przedsiębiorstwa okolicznościami. Należy odnotować, że Włochy motywują swoją prośbę o przedłużenie terminu dostawy wyjątkowymi i nieprzewidywalnymi okolicznościami.
- (41) Komisja zauważa, że Sąd Pierwszej Instancji wydał podobną interpretację w orzeczeniu z dnia 16 maja 2000 r.<sup>(5)</sup> i uznał, że taki przepis należy interpretować restrykcyjnie.

**Ocena zgodności pomocy w świetle wątpliwości wyrażonych przez Komisję oraz uwag nadesłanych przez władze Włoch i przez Fincantieri**

- (42) Komisja podkreśla przede wszystkim, że niniejsza decyzja dotyczy jednego statku, natomiast ocena opiera się na całości produkcji Fincantieri planowanej w grudniu 2000 roku. Dostarczenie w 2003 r. wszystkich pięciu statków będących przedmiotem notyfikacji oraz innych statków, których oddanie przewidziano na rok 2003, wiązałyby się dla Fincantieri z ogromnym nakładem pracy. Komisja zatem uznała za konieczne sprawdzenie, czy Fincantieri technicznie byłaby w stanie dostarczyć omawiane statki do końca 2003 r.
- (43) Komisja oraz niezależny ekspert techniczny<sup>(6)</sup> pracujący na zlecenie Komisji przeanalizowali dodatkowe informacje, jakich Włochy i Fincantieri dostarczyły w odpowiedzi na wątpliwości wyrażone w decyzji Komisji. W piśmie z dnia 26 sierpnia 2005 r. Komisja przekazała Włochom raport eksperta celem ustosunkowania się do nich. Włochy przesłały swoje uwagi dotyczące raportu w piśmie z dnia 12 października 2005 r.

**Produkcja statku w stoczniach Ankony i konsekwencje dla stoczni w Palermo**

- (44) Pierwsza wątpliwość Komisji dotyczyła kwestii, czy stocznia w Ankonie we współpracy ze stoczną ATSM w Trieście byłaby w stanie zbudować jeden (nr 6077) z pięciu statków wycieczkowych będących przedmiotem notyfikacji.

<sup>(5)</sup> Orzeczenie w sprawie T-72/98 Astilleros Zamacona SA przeciwko Komisji, Zb. Orz. 2000 cz. II str. 1683.

<sup>(6)</sup> Ze względów administracyjnych Komisja zwróciła się do innej osoby niż ta, która wydała opinię przed wszczęciem formalnego postępowania.

- (45) Włochy utrzymują, że dałoby się zbudować jeden z pięciu statków w Ankonie i w stoczni ATSM, chociaż suchy dok w Ankonie jest krótszy niż omawiany statek; byłoby to możliwe dzięki specjalnej operacji raz już zastosowanej dla statku wycieczkowego polegającego na połączeniu dwóch sekcji statku („jumboizacja”). Wszczynając postępowanie Komisja nie oświadczyła, że byłoby to niemożliwe, ale podkreśliła złożoność operacji, z czym zresztą Włochy się zgadzają, przyznając, iż jest to „mniej satysfakcjonująca metoda konstrukcyjna”.
- (46) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja podkreśliła, że w Ankonie nigdy dotychczas nie zbudowano statku tak skomplikowanego technicznie, na co Włochy odpowiedziały, że w Ankonie powstały główne sekcje dla trzech podobnych statków oraz statek pasażerski mniej więcej o połowę mniejszy od omawianego statku (44 000 GRT wobec 82 500 GRT). Sekcje i statek były zatem znacznie mniejsze od przewidzianego do budowy statku wycieczkowego nr 6077. Ponieważ przy budowie statków wycieczkowych stopień trudności jest ściśle związany z rozmiarami statku, Komisja zamyka kwestię stwierdzeniem, że Włochy nie zdołały odeprzeć argumentów Komisji zawartych w decyzji o wszczęciu postępowania.
- (47) Komisja stwierdziła ponadto we wspomnianej wyżej decyzji, że budowa jednego ze statków w Ankonie oraz w stoczni ATSM w Trieście pociągnęłaby za sobą przeniesienie produkcji innych planowanych jednostek do innej stoczni Fincantieri w Palermo, co do której Komisja miała wątpliwości, czy podołałaby ona zwiększonej liczbie prac wyposażeniowych. Władze Włoch utrzymują, że teoretycznie wykonanie takiej pracy byłoby możliwe. Niemniej jednak nie został dostarczony żaden dowód i odpowiedź dotyczyła głównie produkcji w CGT, a nie konkretnej kwestii wyposażenia. Komisja zaznacza, że w Palermo w roku 2003 produkcja wyniosła 33 000 CGT, czyli znacznie mniej od deklarowanej przez władze Włoch maksymalnej wartości 63 000 CGT i mniej niż przewidywał plan z grudnia 2000 r., tj. 53 000 CGT.
- (48) Władze włoskie poinformowały ponadto, że już w czerwcu 2001 r. (mniej niż pół roku od daty podpisania umowy na budowę pięciu statków wycieczkowych) w Palermo nastąpił kryzys produkcji niezwiązany z przewidzianą dodatkową pracą, który spowodował konieczność opóźnienia dostaw. Komisja zatem uważa, że w odniesieniu do prac wyposażeniowych stocznia w Palermo nie byłaby w stanie wypełnić planu z grudnia 2000 r. (Włochy nie ustosunkowały się do tego punktu).
- (49) Komisja zauważa również, że informacje dostarczone przez władze Włoch i spółki Fincantieri wskazują na to, że w grudniu 2000 r. nie było sprawą jasną, czy prace wyposażeniowe na statku nr 6077 miały być wykonane w ATSM czy w Ankonie. Zgodnie z planem produkcji z grudnia 2000 r oraz załącznikiem nr 5 do pisma z dnia 25 maja 2005 r. prace wyposażeniowe miały być wykonane w Ankonie, natomiast w piśmie z dnia 3 marca 2005 r. Fincantieri stwierdza, że realizacja tych prac miałaby miejsce w ATSM, aby uniknąć jakichkolwiek trudności produkcyjnych w stoczni w Ankonie.
- (50) Ekspert, do którego zwróciła się Komisja, uważa, że Włochy nie dostarczyły przekonujących informacji dotyczących organizacji i zasobów, które należałoby zgromadzić w suchym doku ATSM i z tego powodu ekspert ma poważne wątpliwości, czy stocznia używaną głównie do celów remontowych, bez doświadczenia w budowie statków wycieczkowych, można przekształcić w świetnie zorganizowaną stocznia będącą w stanie w krótkim czasie oddać do użytku statek wycieczkowy.
- (51) W piśmie z dnia 12 października 2005 r. władza włoskie ustosunkowały się do tego punktu. Włochy uważają, że możliwości organizacyjne Fincantieri są wystarczające, aby umożliwić ATSM wykonanie w krótkim terminie przewidzianego zlecenia. Włochy podkreślają również, że ATSM ściśle współpracuje z Fincantieri w zakresie operacji remontowych w suchym doku. Komisja jednak wciąż nie jest przekonana o prawdziwości włoskiej tezy, zgodnie z którą ATSM można szybko przekształcić z suchego doku remontowego w prawdziwą stocznia budowlaną.
- (52) Z powyższego wypływa wniosek, że sama Fincantieri miała wątpliwości co do możliwości stoczni w Ankonie w zakresie wyposażenia statku i co więcej nie dostarczyła dowodów na to, czy prace takie można by wykonać w ATSM. Na podstawie powyższych uwag Komisja uznaje, że plan na rok 2000 był nierealistyczny i zbyt ogólny zarówno w odniesieniu do budowy statku w stoczniach Ankony i ATSM, jak i w odniesieniu do sytuacji w Palermo, co stanowi potwierdzenie wyrażonych w tych kwestiach wątpliwości.

#### Wyposażenie przez grupę Fincantieri

- (53) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja uznała, że oddanie do użytku wszystkich pięciu statków – oprócz wszystkich innych planowanych jednostek – wymagałoby dwukrotnie zwiększonej ilości prac wyposażeniowych w stosunku do prac wykonywanych dotychczas w Fincantieri; w przypadku stoczni w Margherze zakres prac wyposażeniowych planowanych na rok 2003 byłby o ok. 40 % większy niż dotychczas.
- (54) Włochy odpowiedziały, że możliwości zbudowania kadłuba były wystarczające. Jednak taki argument jest nieistotny, Komisja bowiem nie negocjowała możliwości budowania kadłubów.
- (55) Spółka Fincantieri i władze Włoch poddają w wątpliwość obliczenia Komisji dotyczące ilości prac wyposażeniowych w stosunku do poprzednich lat, oświadczając między innymi, że produkcja wyposażenia nie zwiększyłaby się o więcej niż 20 %. Utrzymują ponadto, że dzięki sieci podwykonawców niezbędne prace wyposażeniowe mogłyby być wykonane w terminie.
- (56) Komisja – odwołując się do opinii eksperta technicznego – nalega jednak, by kwestię wyposażenia uznać za niezwykle istotną, tak jak to zostało ustalone w momencie wszczęcia postępowania. Chociaż Włochy wskazały, że poszczególne

stocznie mogłyby doprowadzić do zwiększenia produkcji aż do osiągnięcia maksymalnych mocy produkcyjnych poprzez pracę na dwie zmiany i że możliwe jest jednocześnie wprowadzenie takich rozwiązań we wszystkich bądź w większości stoczni, to zdaniem Komisji byłoby to bardzo ryzykowne i bardzo kosztowne, a ponadto wymagałoby wielkiego wysiłku w sferze zarządzania, biorąc pod uwagę – co podkreślały Włochy – scentralizowaną strukturę zarządzania procesem produkcji w Fincantieri.

- (57) W przypadku kadłubów statków nr 6078 i 6079, które miały zostać zbudowane w stoczni w Margherze w odstępie jedynie dwóch miesięcy i jeden po drugim dostarczone przed końcem roku 2003, kwestia wyposażenia budzi szczególne wątpliwości. Zdaniem Komisji – popartym oceną eksperta – Włochy, pomimo dostarczenia pewnych danych liczbowych dotyczących planowanej realizacji całości prac wyposażeniowych, nie udzielają adekwatnej odpowiedzi w tej istotnej kwestii.
- (58) W piśmie z dnia 12 października 2005 r. Włochy ustosunkowały się do zastrzeżeń eksperta oświadczając, że możliwe jest dostarczenie dwóch statków w ciągu dwóch miesięcy, gdyż na przykład na prace nad statkiem nr 6078 zostało przewidziane dziewięć miesięcy, natomiast statku nr 6079 – siedem, a zatem w razie konieczności można było pracować nad statkiem nr 6079. Komisja zwraca tu uwagę, że czas przewidziany na wyposażenie trzech bliźniaczych statków nr 6075, 6076 i 6077 wynosił odpowiednio 9, 8 i 10 miesięcy, a zatem dziewięćmiesięczny termin dla nr 6078 nie był szczególnie długi ani siedmimiesięczny dla nr 6079 szczególnie krótki, gdyż przewidziano, że prace nad jego wyposażeniem będą odbywały się równoległe z pracami nad statkiem nr 6078.
- (59) Komisja przyjmuje do wiadomości oświadczenie Włoch, iż w przeszłości udało się skrócić do siedmiu a nawet do sześciu miesięcy okres wyposażania niektórych statków. Zdarzyło się to jednak w stoczniach, które pracowały zgodnie z normalną procedurą, czyli wyposażając jeden statek na raz.
- (60) Fakt, że w przeszłości stocznia w Margherze zdołała oddać do użytku cztery statki w ciągu 15 miesięcy, nie rozwiewa wątpliwości Komisji dotyczących przede wszystkim dostaw przewidzianych w odstępie dwóch miesięcy. Komisja zauważa również, że rzeczywista produkcja w Margherze w 2003 r., uznawanego za okres bardzo napiętych terminów, (7) wyniosła ok. 130 000 CGT, czyli znacznie mniej niż przewidywał na rok 2003 plan z grudnia 2000 r., tj. 160 000 CGT.
- (61) Zdaniem eksperta, do którego zwróciła się Komisja, dostarczenie czterech statków w krótkim terminie nastęczyłoby trudności także właścicielowi statków, który prawdopodobnie musiałby poradzić sobie z poważnymi problemami organizacyjnymi związanymi z odbiorem czterech statków w ciągu dwóch miesięcy.
- (62) W odniesieniu do statków nr 6078 i 6079, których dostarczyć miała stocznia w Margherze, zakładane 18

i 19 miesięcy to, zdaniem eksperta Komisji, bardzo niewiele. Z tego względu nie zgadza się on ze stwierdzeniem władz włoskich zawartym w piśmie z 25 maja 2005 r., że dzięki zdobytemu doświadczeniu („krzywa uczenia się”) czas niezbędny do budowy ostatnich statków z serii uległby skróceniu. Podobna teza, choć jest prawdziwa w sytuacji, gdy statki powstają w tej samej stoczni i według tych samych metod, przestaje być prawdziwa, kiedy ten sam rodzaj statków budowany jest w różnych miejscach i przez różne osoby, a tak miałyby być zgodnie z planem z grudnia 2000 r.

- (63) W piśmie z dnia 12 października 2005 r. Włochy odniosły się do omawianej kwestii uznając, że czynnik doświadczenia występuje nawet jeśli statki powstają w różnych miejscach. Komisja przyznaje, że pewna krzywa uczenia się występuje także w przypadku, gdy produkcja odbywa się w różnych stoczniach, na przykład w odniesieniu do scentralizowanej struktury zarządzania, dostawy głównych instalacji, itp. Kiedy jednak statki powstają w różnych miejscach i w dodatku przy użyciu różnych metod, jest sprawą oczywistą, że takie doświadczenie jest znacznie mniejsze niż w przypadku produkcji realizowanej zawsze w tej samej stoczni.
- (64) Komisja zauważa, że zgodnie z planem z grudnia 2000 r. trzy bliźniacze statki nr 6077, 6078 i 6079 nie zostałyby zbudowane w tych samych stoczniach i przy użyciu tych samych metod produkcji. Komisja wskazuje również, że zdaniem Włoch statek nr 6079 tak naprawdę nie jest trzecim z serii, ale piątym i że poczyniono już oszczędności na siłę roboczej, odpowiednio o 16 % w przypadku pierwszego statku bliźniaczego i o 8 % – drugiego. Dla każdego następnego statku prawdopodobieństwo dodatkowego zwiększenia efektywności i skrócenia czasu pracy wydaje się mniejsze dla ostatnich dwóch z serii pięciu statków, niż dwóch z serii trzech. Komisja uważa zatem, że szacowane skrócenie czasu produkcji statków nr 6078 i 6079 zawarte w planie z roku 2000 nie jest realistyczne.

#### Brakujące elementy dowodowe

- (65) Ekspert techniczny, do którego zwróciła się Komisja po wszczęciu postępowania, podał Komisji kilka przykładów ilustrujących jakiego rodzaju informacji władze Włoch i spółka Fincantieri mogłyby dostarczyć celem wykazania, że Fincantieri istotnie miała zamiar i możliwości oddania wszystkich pięciu statków do końca roku 2003.
- (66) Takim przykładem mogą być zamówienia dla dostawców dotyczące istotnych komponentów, takich jak systemy napędowe i główne generatory mocy, które zamawia się na początku, aby była pewność, że zostaną dostarczone na czas. Inny przykład to umowy z podwykonawcami, które – zgodnie z opisem przedstawionym przez Włochy – powinny być zostać zawarte do końca lipca 2001 r., a w każdym razie do końca sierpnia 2001 r. Tymczasem Włochy przedstawiły jedynie listę potencjalnych podwykonawców pracujących dla Fincantieri. Wreszcie trzecim przykładem dowodu, jakiego można było dostarczyć, byłyby rzeczywiste daty zaliczek z tytułu umów, gwarancje

(7) Według raportu rocznego Fincantieri za rok 2003 „rok 2003 był okresem szczególnie napiętych terminów dla pionu statków wycieczkowych zobowiązanego do dostawy w krótkim terminie trzech statków”.

wykonania umowy lub gwarancje bankowe, które zostały pozyskane dla zamówień i które zazwyczaj przedstawiane są przy płatności pierwszej raty za nowy statek.

- (67) Ani Włochy, ani Fincantieri nie przedstawiły żadnego ze wspomnianych dowodów na to, że Fincantieri miała zamiar i możliwości oddania wszystkich pięciu statków – ze statkiem nr 6079 włącznie – do końca roku 2003, chociaż Komisja w piśmie dnia 26 sierpnia 2005 r. poinformowała Włochy o użyteczności właśnie tego rodzaju informacji. Brak takich informacji dodatkowo potwierdza opinię Komisji, że plan produkcji z roku 2000 nie był realistyczny i że statek nr 6079 nie mógłby zostać dostarczony do końca 2003 r.

#### Przewidziany termin dostarczenia statku

- (68) Komisja zwraca ponadto uwagę, że zgodnie z wydanym przez operatora statku (Holland America Line) w dniu 20 czerwca 2005 r. w prasie komunikatem, omawiany statek nr 6079, nazywany „MS Noordam”, zostanie dostarczony w styczniu 2006 r. Komisja zauważa, że jeżeli informacja dotycząca daty dostawy statku jest prawdziwa, Włochy nie mogłyby przyznać pomocy, nawet jeśli Komisja – zgodnie z życzeniem Włoch – zezwoliłaby na przedłużenie terminu dostawy do końca października 2005 roku.

#### VI. WNIOSEK

- (69) Komisja przeanalizowała informacje, jakich dostarczyły władze Włoch, w następstwie decyzji Komisji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego w kwestii technicznych możliwości dostarczenia wszystkich statków, a w szczególności kadłuba statku nr 6079, dla których – zgodnie z planem Fincantieri z grudnia 2000 r. – termin dostawy przewidziano na rok 2003. Zdaniem Komisji dostarczone informacje nie rozwiewają wątpliwości w kwestii wykonalności przedstawionego przez Włochy planu z roku 2000. Początkowe wątpliwości podzielił także niezależny ekspert. Nowe informacje zostały poddane ocenie innego niezależnego eksperta, który jednak doszedł do tych samych wniosków co Komisja. Włochy miały możliwość ustosunkowania się do wniosków zawartych w raportach obydwu ekspertów.
- (70) Po ocenie wszystkich dostępnych dowodów Komisja doszła do wniosku, że pierwotny plan produkcji zakładający

dostawę pięciu statków wycieczkowych będących przedmiotem notyfikacji do końca 2003 r. był nierealistyczny. Potwierdziły się zatem wątpliwości co do możliwości dostawy do końca 2003 r. statku nr 6079.

- (71) Komisja zwraca uwagę, że na mocy art. 3 ust. 2 rozporządzenia w sprawie przemysłu stoczniowego zezwoliła już na przedłużenie terminu dostawy czterech statków wyprodukowanych przez Fincantieri. Przepis ten jednak ma zastosowanie jedynie w przypadku nieoczekiwanych, poważnych i udokumentowanych perturbacji, spowodowanych wyjątkowymi, nieprzewidywalnymi i niezależnymi od przedsiębiorstwa okolicznościami, przy czym Trybunał Sprawiedliwości uznał, że taki przepis należy interpretować restrykcyjnie.
- (72) Uwzględniając wniosek, o którym mowa w ust. 70, przedłużenie terminu dostawy nie jest uzasadnione i dlatego Komisja nie może zezwolić na przedłużenie terminu dostarczenia kadłuba statku nr 6079.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Przewidziany w art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1540/98 trzyletni termin dostawy dla statku nr 6079 budowanego przez Fincantieri nie może zostać przedłużony.

W związku z tym nie można udzielić pomocy operacyjnej wynikającej z umowy na budowę omawianego statku.

#### Artykuł 2

Włochy poinformują Komisję w ciągu dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji o środkach podjętych w celu jej wykonania.

#### Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli, 23 listopada 2005 r.

W imieniu Komisji

Neelie KROES

Członek Komisji