

DECYZJA KOMISJI**z dnia 4 lipca 2006 r.****dotycząca pomocy państwa, którą Włochy zamierzają przyznać spółce Cantieri Navali Termoli S.p.A (nr C 48/2004 (ex N 595/2003))***(notyfikowana jako dokument nr C(2006) 2972)***(jedynie tekst w języku włoskim jest autentyczny)****(tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2006/948/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 w sprawie pomocy dla przemysłu stoczniowego⁽¹⁾ (zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie przemysłu stoczniowego”), w szczególności jego art. 3 ust. 2,zwróciwszy się do zainteresowanych stron o przedstawienie uwag⁽²⁾ oraz po uwzględnieniu tych uwag,

a także mając na uwadze, co następuje:

POSTĘPOWANIE

- (1) Pismem z dnia 22 grudnia 2003, zarejestrowanym tego samego dnia, władze włoskie zgłosiły Komisji, zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia w sprawie przemysłu stoczniowego⁽¹⁾, wniosek o przedłużenie trzyletniego terminu na dostarczenie statku, oznaczonego C.180, na który została przyznana pomoc operacyjna. Statek jest budowany przez stocznnię Cantieri Navali Termoli S.p.A. (zwaną dalej „stocznia”).
- (2) Pismem z dnia 30 grudnia 2004 r. Komisja poinformowała Włochy o swojej decyzji o wszczęciu postępowania, o którym mowa w art. 88 ust. 2 traktatu WE, w sprawie zgłoszonego środka pomocy.
- (3) Decyzja Komisji o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*⁽²⁾. Komisja zwróciła się do zainteresowanych stron o przedstawienie uwag w zakresie wspomnianego środka pomocy.
- (4) Pismami z dnia 28 stycznia 2005 r., 1 kwietnia 2005 r., 1 czerwca 2005 r., 6 lipca 2005 r., zarejestrowanymi odpowiednio 2 lutego 2005 r., 6 kwietnia 2005 r., 6 czerwca 2005 r. i 7 lipca 2005 r., Włochy zwróciły się o przedłużenie terminu składania uwag dotyczących decyzji Komisji o wszczęciu postępowania, na które Komisja odpowiedziała pismami z dnia 4 lutego 2005 r., 8 kwietnia 2005 r., 29 czerwca 2005 r. i 17 lipca 2005 r.

⁽¹⁾ patrz przypis 1.⁽²⁾ patrz przypis 2.

- (5) Włochy złożyły swoje uwagi w piśmie z dnia 26 lipca 2005 r., zarejestrowanym 29 lipca 2005 r. Komisja zwróciła się o uzupełnienie informacji pismem z dnia 6 stycznia 2006, na które włoskie władze odpowiedziały pismami z dnia 23 stycznia 2006 r. i 2 lutego 2006 r., zwracając się o przedłużenie terminu na udzielenie odpowiedzi. Pismami z dnia 27 stycznia 2006 r. i 9 lutego 2006 r. Komisja wyraziła zgodę na przedłużenie terminu. Pismem z dnia 6 marca 2006 r., zarejestrowanym tego samego dnia, włoskie władze przekazały część uzupełnionych informacji, natomiast resztę przekazały pismem z dnia 6 kwietnia 2006 r.
- (6) Komisja nie otrzymała żadnych uwag od zainteresowanych stron.

SZCZEGÓŁOWY OPIS POMOCY

- (7) Włochy zwróciły się do Komisji o przedłużenie ostatecznego terminu dostawy statku (ustalonego na dzień 31 grudnia 2003), który określono w rozporządzeniu w sprawie przemysłu stoczniowego jako warunek korzystania z pomocy operacyjnej w sektorze budownictwa okrętowego związanej z umową. Wniosek o przedłużenie terminu dotyczy statku oznaczonego C.180, budowanego przez stocznnię Cantieri Navali Termoli S.p.A., zlokalizowaną w regionie Molise. We wniosku tym zwrócono się o przedłużenie terminu do dnia 31 października 2004 (o 10 miesięcy).
- (8) Kontrakt na budowę statku, podpisany dnia 30 grudnia 2000, zakładał pierwotnie termin dostawy na dzień 30 czerwca 2003. Zamówienie na budowę statku złożył włoski armator, spółka Marnavi S.p.A., który określił, że statek ma służyć do transportu produktów chemicznych i naftowych. W związku z powyższym kontraktem armator otrzymał promesę pomocy operacyjnej w wysokości 9 %, czyli około 3,9 mln EUR, zgodnie z przepisami art. 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie przemysłu stoczniowego.
- (9) Jednak, według władz włoskich, proces budowy trwał dłużej niż przewidziano ze względu na zbieg kilku okoliczności, a mianowicie: wpływ wydarzeń z 11 września 2001 r. i wynikająca stąd konieczność dostosowania statku do zmienionych wymogów techniczno-handlowych, a także dwóch klęsk żywiołowych: trzęsienia ziemi i powodzi. Stocznia została w konsekwencji zmuszona zwrócić się

o odroczenie ostatecznego terminu dostawy statku C.180 o dziesięć miesięcy, licząc od dnia 31 grudnia 2003, czyli terminu wskazanego w rozporządzeniu w sprawie przemyślu stoczniowego.

- (10) W zgłoszeniu władze włoskie powołują się na decyzję Komisji z dnia 5 czerwca 2002 r., na mocy której zatwierdzono analogiczne przedłużenie terminu (ustalonego na 31 grudnia 2003 r.), dla statków wycieczkowych budowanych w stoczni Meyer Werft, w Papenburgu w Niemczech (zwana dalej „decyzją w sprawie Meyer Werft”). Władze włoskie wskazywały na liczne analogie zachodzące między tymi dwoma przypadkami, dotyczące: (i) uzasadnienia wniosku o przedłużenie terminu (skutki zamachów terrorystycznych z dnia 11 września 2001); (ii) właściwego rynku (transport drogą morską ropy naftowej i produktów chemicznych) oraz (iii) trwałych relacji handlowych między stoczną a armatorem⁽³⁾. Podsumowując, władze włoskie twierdzą, że decyzja w sprawie Meyer Werft stanowi wyraźny precedens pozwalający zatwierdzić, na zasadzie wyjątku, przedłużenie terminu dostawy w przedmiotowej sprawie. Władze włoskie powołują się także na decyzję Komisji z dnia 13 listopada 2002 r. zatwierdzającą z tych samych powodów przedłużenie terminu dostawy statku wycieczkowego, budowanego w stoczni Kvaerner Masa, w Finlandii (zwaną dalej „decyzją w sprawie Kvaerner Masa”).
- (11) Jako uzasadnienie wniosku władze włoskie przywołują okoliczności, w ich opinii, wyjątkowe, nieprzewidywalne i niezależne od stoczni, które wywołały nieoczekiwane, poważne i dające się uzasadnić zakłócenia, co w konsekwencji wpłynęło na plan pracy stoczni. Dokładniej mówiąc, na opóźnienie wpłynęły następujące czynniki (patrz poniżej: wykaz w tabeli 1):

(i) *Wpływ wydarzeń z 11 września 2001*

W dniu 1 października 2001 r., przed rozpoczęciem budowy, armator zwrócił się do stoczni Cantieri Navali Termoli o zawieszenie, ale nie anulowanie, wykonania kontraktu do dnia 30 września 2003. Wniosek o zawieszenie wykonania kontraktu armator wycofał w dniu 29 września 2003.

(ii) *Konieczność wprowadzenia zmian w konstrukcji statku w celu jej dostosowania do nowych wymogów techniczno-handlowych*

Do powyższych wydarzeń należy dodać fakt, że odwołując wniosek o zawieszenie wykonania kontraktu, armator zwrócił się o wprowadzenie zmian do projektu statku, odbiegając od pierwotnych specyfikacji, zawartych w kontrakcie, w celu dostosowania konstrukcji statku do nowych wymogów techniczno-handlowych. Zmiany te dotyczyły rozmiaru i liczby zbiorników, jak również całkowitej długości i szerokości statku. Zaproponowane zmiany w konstrukcji

statku zostały przedłożone, celem zatwierdzenia, RINA, włoskiej jednostce certyfikującej. Zmiany te zostały formalnie przyjęte w dniu 10 grudnia 2003 w formie aneksu do pierwotnego kontraktu na budowę statku.

(iii) *Skutki klęsk żywiołowych*

Dnia 31 października 2002 region Molise został dotknięty trzęsieniem ziemi, które wywołało szkody w stoczni, wśród pracowników i dostawców. Następnie, między 23 stycznia 2003 a 25 stycznia 2003, w regionie wystąpiła powódź, która wywołała dalsze zniszczenia w stoczni, szkody wśród pracowników i dostawców. Te dwie klęski żywiołowe były przyczyną strat bezpośrednich w stoczni, związanych z niezdolnością do pracy jej pracowników, oraz pośrednich, związanych z jednostronnym rozwiązaniem umów przez lokalne przedsiębiorstwa, którym podzlecono roboty w związku z budową statku C.180, a które uzasadniały rozwiązanie umów stratami w infrastrukturze produkcyjnej swoich dostawców, wywołanymi klęskami żywiołowymi. Władze włoskie argumentowały w szczególności, że powyższe zdarzenia zakłóciły przebieg prac inżynierskich, poprzedzających samą budowę statku.

Władze włoskie przyznają, że obie te klęski wystąpiły w okresie, w którym wykonanie kontraktu było zawieszona, twierdzą jednak, że zdarzenia te poważnie zakłóciły harmonogram pracy stoczni i zwracają uwagę, że w związku z obiema klęskami ogłoszono zarządzeniem Prezesa Rady Ministrów stan wyjątkowy do dnia 1 lutego 2004 r.

Włoskie władze podkreślają, że kwestia przyznania pomocy jest sprawą pilną ze względu na ograniczone środki finansowe i zasoby przemysłowe stoczni⁽⁴⁾, jako że cena ustalona w kontrakcie została obliczona w oparciu o perspektywę dopłat, które miały być wypłacone na mocy przepisów prawodawczych. Ponadto zdaniem władz włoskich, bez zatwierdzenia przedłużenia ostatecznego terminu dostawy statku (do dnia 16 grudnia 2003 zrealizowano 25,65 % planu budowy statku), a tym samym nieprzyznania pomocy na budowę statku, nie będzie możliwe zakończenie jego budowy bez znaczących strat finansowych po stronie stoczni, co wywoła spadek zatrudnienia zarówno w samej stoczni, jak i w przedsiębiorstwach z nią współpracujących. Włoskie władze informują również, że armator, spółka Marnavi, oraz stocznia uzgodnili, iż anulują kontrakt na budowę innego statku, oznaczonego symbolem C.173, którego budowa także została zakłócona przez powyższe wydarzenia, i przeznaczą elementy już wykonane przez poddostawców dla tego statku na budowę statku C.180.

⁽³⁾ W latach 2000-2004 zamówienia spółki Marnavi stanowiły około 43 % obrotów stoczni Cantieri Navali Termoli; w poprzedzającym okresie, czyli w latach 1995-1999, udział tych zamówień w obrotach stoczni był bliski zeru.

⁽⁴⁾ Stocznia jest przedsiębiorstwem bardzo małym, zatrudniającym 51 pracowników.

Tabela 1

Wykaz opóźnień związanych z dostawą statku C.180

Statek	Powód opóźnienia	Odpowiedzialność	Problemy	Opóźnienie (m-ce)	Dodatkowe miesiące
C.180	(i) Wydarzenia z 11 września 2001 : — zawieszenie i spóźnione wznowienie zamówienia	Marnavi S.p.A. (armator)	Zawieszenie wykonania kontraktu od 1 października 2001 do 30 września 2003 Wznowienie kontraktu 29 września 2003	24	nieokreślone
	(ii) Zmiany techniczne	Marnavi S.p.A. (armator)	Zmiany dotyczące rozmiaru i liczby zbiorników, długości i szerokości statku	nieokreślone	nieokreślone
	(iii) Opóźnienia związane z klęskami żywiołowymi w regionie Molise: — trzęsienie ziemi (31 października 2002) — powódź (23-25 stycznia 2003)	Siła wyższa	Wpływ klęsk żywiołowych na stocznię, jej pracowników i dostawców	> 2	> 2
Razem				ponad 26 m-cy	ponad 2 m-ce
Wnioskowane przedłużenie terminu					10 m-cy

UZASADNIENIE WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA

- (12) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyrażała wątpliwości, czy powody przywołane jako uzasadnienie opóźnień w przedmiotowej sprawie są zgodne z art. 3 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia w sprawie przemysłu stoczniowego, a w związku z tym czy przedmiotową pomoc można uznać za zgodną ze wspólnym rynkiem w rozumieniu art. 87 ust. 3 lit. e) traktatu WE.

UWAGI WŁADZ WŁOSKICH

- (13) Aby rozwiązać wątpliwości, wyrażone przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania, włoskie władze przedstawiły dodatkowe dane i wyjaśnienia na uzasadnienie tezy o dopuszczalności powodów przedłużenia terminu dostawy, jak również o zgodności omawianego środka pomocy ze wspólnym rynkiem.

- (i) W zakresie dotyczącym wpływu wydarzeń z 11 września 2001

Władze włoskie stwierdziły, że były to wydarzenia wyjątkowe, nieprzewidywalne i niezależne od stoczni i podkreśliły, że w odróżnieniu od tego, co twierdzi Komisja, w ich opinii wydarzenia te wywołały nieoczekiwane, poważne i dające się uzasadnić zakłócenia w harmonogramie prac stoczni.

Broniąc swojej analizy, argumentowały, że ocena Komisji opiera się na raporcie opracowanym na jesieni 2003 ⁽⁵⁾, czyli dwa lata po tych wydarzeniach, podczas gdy wywierały one wpływ na strategię handlowe podmiotów gospodarczych, które musiały podejmować decyzje w czasie, gdy wydarzenia te miały miejsce, a więc od września 2001 r. i w kolejnych miesiącach.

Zdaniem władz włoskich jest rzeczą wiadomą i dodatkowo potwierdzoną przez raporty instytutu Clarksona ⁽⁶⁾, że wydarzenia te odbiły się na całym rynku transportu towarów drogą morską, a nie tylko w zakresie jednego rodzaju statków, tj. statków wycieczkowych. Przedstawiły nowe informacje, poświadczające wpływ powyższych zdarzeń na budowę statku, przekazując kopie umów, zawartych między armatorem, spółką Marnavi, a spółką Novamar z siedzibą w Houston (USA), dotyczących dzierżawy dwóch chemikaliowców zamówionych przez armatora w stoczni Cantieri Navali Termoli ⁽⁷⁾, oraz odstąpienia spółki Novamar od tych umów w związku z wydarzeniami z 11 września 2001 r. Władze włoskie stwierdzają zatem, że te tragiczne

⁽⁵⁾ Władze włoskie zauważają, że powołanie się Komisji na raport instytutu Clarksona, o którym mowa w przypisie 11 decyzji o wszczęciu postępowania, jest niedokładne, ponieważ zamiast o październiku 2003 mowa jest o listopadzie 2003.

⁽⁶⁾ Clarkson „Shipping Review & Outlook” z jesieni 2003, str. 7-44 i str. 127; Clarkson „Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets and Newbuilding Investment over 2001 and onwards”, październik 2003, str. 17-20.

⁽⁷⁾ Statki, o których mowa również poniżej, to C.173 oraz C.180.

wydarzenia miały analogiczny wpływ na budowę statku, którego dotyczy przedmiotowy środek pomocy, i że, w odróżnieniu od tego, co twierdzi Komisja, nie ograniczyło się do statków wycieczkowych. Dlatego też władze włoskie potwierdzają swoje stanowisko, w świetle którego wpływ wyżej opisanych wydarzeń spełnia warunki, o których mowa w art. 3 ust. 2 akapit drugi zdanie trzecie rozporządzenia w sprawie przemysłu stoczniowego.

- (ii) *Konieczność wprowadzenia zmian do konstrukcji statku celem jej dostosowania do zmienionych wymogów techniczno-handlowych*

Włoskie władze przekazały informacje dotyczące zmian, wprowadzonych do konstrukcji statku C.180.

Wyjaśniły w szczególności, że w 2000 r. armator i stocznia podpisały kontrakty na budowę dwóch chemikaliowców, oznaczonych jako C.173 i C.180. Kontrakty te zakładały pierwotnie jako terminy dostaw: 31 marca 2002 i 30 czerwca 2003; zostały one następnie przedłużone do 31 marca 2003 i 31 grudnia 2003. Wyjaśniały ponadto, że wydarzenia z 11 września 2001 r. oraz dwie klęski żywiołowe, o których mowa w dalszej części, tak poważnie zakłóciły harmonogram pracy stoczni, że w terminie 31 grudnia 2003 możliwe było dostarczenie tylko jednego z dwóch powyższych statków.

Dlatego też w listopadzie 2002 r. armator zdecydował się zrezygnować z trwającej już w stoczni budowy jednego ze statków, aby umożliwić dokończenie budowy drugiego z nich. W praktyce po pierwsze statek C.173 przemianowano na C.180 (ten ostatni był większym spośród statków zamówionych przez armatora w stoczni), po drugie zwrócono się o wprowadzenie zasadniczych zmian do konstrukcji statku C.180⁽⁸⁾,⁽⁹⁾,⁽¹⁰⁾, a wreszcie rozwiązano kontrakt na budowę statku C.173. W konsekwencji statek C.180 (dawny C.173) stał się statkiem większym, szybszym, o większej pojemności i o wyższej cenie umownej w stosunku do pierwotnego C.173, choć ogólne parametry są niższe niż założone w pierwotnym kontrakcie na statek C.180.

Władze włoskie deklarują jednak, że powyższe zmiany przyczyniły się do opóźnienia budowy statku jedynie pośrednio i że opóźnienie to spowodowane było głównie klęskami żywiołowymi, które stały się przyczyną wypowiedzenia umowy przez firmę doradcą, której zlecono wykonanie projektu modyfikacji statku C.180 (dawny C.173).

- (iii) *Wpływ klęsk żywiołowych (trzęsienie ziemi z 31 października 2002 i powódź w dniach 23–25 stycznia 2003)*

Władze włoskie podkreślają rozmiary i skutki wyżej wymienionych klęsk żywiołowych, które dotknęły region, na terytorium którego zlokalizowana jest stocznia.

Przypominają też, że z uwagi na rozległość dotkniętego klęskami obszaru i podwyższonego ryzyka dla mienia prywatnego i publicznego w regionie ogłoszony został stan wyjątkowy zarządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 października 2002, wprowadzającego ten stan do dnia 30 czerwca 2003; termin ten został następnie wydłużony do 1 lutego 2004 r. zarządzeniem z dnia 31 stycznia 2003. Władze włoskie zwracają także uwagę Komisji na fakt, że w związku z tymi wydarzeniami, w ramach przeglądu map pomocy regionalnej, Komisja⁽¹¹⁾ zgodziła się na przedłużenie terminu z uwagi na stan klęski żywiołowej w regionie Molise i Termoli, a więc na obszarze, na którym zlokalizowana jest stocznia.

Jeżeli chodzi o stocznię, włoskie władze przekazały informacje, w świetle których na skutek wyżej opisanych klęsk żywiołowych, w okresie od listopada 2002 r. do lutego 2003 r., harmonogram prac stoczni uległ opóźnieniu, spowodowanemu opóźnieniem początkowym, a następnie wypowiedzeniem umów przez licznych dostawców i podwykonawców, którzy mieli dostarczyć materiały i usługi o podstawowym znaczeniu⁽¹²⁾ dla budowy statku C.180⁽¹³⁾ (dawny C.173).

- (iv) *Wstrzymanie prac nad budową statku C.180 (dawny C.173) w 2004 r.*

W lipcu 2005, w odpowiedzi na wszczęcie postępo-

⁽⁸⁾ Dotyczące w szczególności rozmiaru i liczby zbiorników, jak również długości i szerokości statku.

⁽⁹⁾ Włoskie władze deklarują, że zmiany te dotyczyły zarówno pierwotnego statku C.173, jak i C.180 (dawny C.173) i że zostały uzgodnione między armatorem a stocznia przed zawieszeniem wykonania kontraktu, które nastąpiło w 2001 r. w następstwie pisma spółki Novamar z lutego 2001 r., w którym zapowiadano potencjalne zmiany w konstrukcjach obu statków. Władze włoskie oświadczają ponadto, że prace nad zmienionym statkiem C.180 (dawny C.173) były już w toku, zanim formalnie podpisany został aneks do kontraktu, co nastąpiło w grudniu 2003.

⁽¹⁰⁾ Według interpretacji decyzji Komisji nr 691/2003 z 9 lipca 2003 oraz 727/1993 z 21 grudnia 1993, przyjętej przez władze włoskie, rodzaj statku i opisane zmiany mogłyby stanowić uzasadnienie akceptowanego przez Komisję odstąpienia ze względu na „złożoność techniczną”.

⁽¹¹⁾ Decyzja Komisji C(2004)3344 wersja ostateczna poprawiona z 8 września 2004 r. dotycząca sprawy N 147/2004.

⁽¹²⁾ Chodzi tu o podsystemy kadłuba, o usługi i materiały wykończeniowe i wyposażeniowe statku, o dostawę blach ze stali nierdzewnej, o dostawę i montaż instalacji elektrycznych, jak również o usługi doradcze w zakresie zmian w konstrukcji statku C.173 w celu podniesienia sprawności i mocy statku C.173, którego nazwa miała następnie zostać zmieniona na C.180.

⁽¹³⁾ Na skutek rozwiązania tych umów stocznia została zmuszona do powołania się na klauzulę „siły wyższej” w negocjacjach z armatorem, składając go w ten sposób do podjęcia decyzji o zaniechaniu budowy jednego z dwóch statków zamówionych w stoczni.

wania, władze włoskie powiadomiły Komisję, że zakończone zostało około 66 % budowy statku, ale stocznia wstrzymała prace i statek został zwodowany w sierpniu 2004 r., w oczekiwaniu na zatwierdzenie przez Komisję wydłużenia terminu dostawy. Stąd też, zgodnie z wnioskiem armatora i stoczni, wnosi się o to, by 10-miesięczne przedłużenie terminu było liczone od chwili wydania przez Komisję decyzji zatwierdzającej.

- (14) Władze włoskie kończą stwierdzeniem, że przyczyny przywołane jako uzasadnienie opóźnień w omawianym przypadku są zgodne z przepisami art. 3 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia w sprawie przemysłu stoczniowego i że 10-miesięczne przedłużenie terminu dostawy, liczone od daty przyjęcia przez Komisję ostatecznej decyzji, jest zgodne ze wspólnym rynkiem w rozumieniu art. 87 ust. 3 lit. e) traktatu WE.

OCENA ŚRODKA POMOCY

- (15) Artykuł 87 ust. 1 traktatu WE stanowi, że pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem handlu, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową 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 wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (16) Artykuł 87 ust. 3 lit. e) traktatu stanowi, że za zgodne ze wspólnym rynkiem można uznać kategorie pomocy przedstawione przez Komisję i zatwierdzone decyzją Rady stanowiącą większość kwalifikowaną. Komisja podkreśla, że Rada w oparciu o taką właśnie podstawę prawną przyjęła w dniu 29 czerwca 1998 r. rozporządzenie w sprawie przemysłu stoczniowego. Mimo iż rozporządzenie to wygasło z dniem 31 grudnia 2003 r., jego przepisy nadal stosuje się w procesie oceny wniosków o przedłużenie ostatecznych terminów dostaw, ponieważ kwestia ta odnosi się do pomocy przyznanej na mocy tego rozporządzenia, a przepisy dotyczące pomocy państwa na rzecz przemysłu stoczniowego⁽¹⁴⁾ nie obejmują w tym zakresie żadnych wytycznych.
- (17) Komisja stwierdza, że kwestia przedłużenia ostatecznego terminu dostawy ma decydujące znaczenie dla uznania kontraktu za kwalifikujący się do objęcia pomocą operacyjną, zgodnie z art. 3 rozporządzenia w sprawie przemysłu stoczniowego. Pomoc operacyjna, o której tu mowa, polega na dofinansowaniu ze źródeł krajowych części kosztów, jakie zwykle ponosi stocznia na budowę statku. Do tego należy dodać, że budowa statków jest działalnością gospodarczą, która wiąże się z wymianą handlową między

państwami członkowskimi. Pomoc ta wchodzi zatem w zakres stosowania art. 87 ust. 1 traktatu.

- (18) Przypomina się, że na podstawie rozporządzenia w sprawie przemysłu stoczniowego, pod pojęciem „budowa statków” rozumie się budowę statków handlowych pełnomorskich z własnym napędem. Statek budowany w stoczni Cantieri Navali Termoli – chemikaliowiec – jest pełnomorskim statkiem z własnym napędem, przeznaczonym do wyspecjalizowanych usług morskich, czyli przewozu produktów chemicznych i ropopochodnych, i jako taki podlega przepisom wspomnianego rozporządzenia, zgodnie z art. 1 lit. a).
- (19) Zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie przemysłu stoczniowego do 31 grudnia 2000 r. można było przyznawać dotację w wysokości maksymalnie 9 % tytułem pomocy operacyjnej związanej z umową. Na podstawie art. 3 ust. 2 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 trzy lata przed datą dostawy. A zatem ostatecznym terminem dostarczenia statku kwalifikującego się do objęcia pomocą operacyjną był zasadniczo 31 grudnia 2003 r.
- (20) Pomoc przewidziana dla omawianego statku zostałaby przyznana na podstawie art. 3 zatwierdzonej przez Komisję ustawy nr 88 z dnia 16 marca 2001 tytułem pomocy państwa nr N502/00. Wyplacona kwota pomocy wyniosłaby około 3,9 mln EUR na statek C.180, a więc nie więcej niż 9 % wartości kontraktu.
- (21) Artykuł 3 ust. 2 akapit drugi zdanie trzecie rozporządzenia w sprawie przemysłu stoczniowego stanowi, że Komisja może jednak zezwolić na przedłużenie ostatecznego trzyletniego terminu dostawy, o ile jest to uzasadnione złożonością techniczną pojedynczego projektu stoczniowego lub opóźnieniami w programie pracy stoczni wynikającymi z niespodziewanych zakłóceń o poważnym i uzasadnionym charakterze, spowodowanymi wyjątkowymi, nieprzewidywanymi i niezależnymi od przedsiębiorstwa okolicznościami. Komisja stwierdza, że wniosek o przedłużenie terminu jest uzasadniony niemożnością zakończenia budowy statku przez stocznnię Cantieri Navali Termoli ze względu na nieprzewidywalne i niezależne od przedsiębiorstwa opóźnienia.
- (22) Rozporządzenie w sprawie przemysłu stoczniowego wymaga, by przedłużenie ostatecznego terminu dostawy uzasadnione było okolicznościami a) wyjątkowymi, b) nieprzewidywanymi i c) niezależnymi od przedsiębiorstwa. Należy ponadto wykazać: d) związek przyczynowo-skutkowy między tymi wydarzeniami a nieoczekiwanymi zakłóceniami leżącymi u podstaw opóźnienia oraz e) czas trwania tych zakłóceń i f) ich poważny i dający się

⁽¹⁴⁾ Dz.U. C 317 z 30.12.2003, str. 11.

uzasadnić charakter. W poniższych punktach przedstawiono ocenę argumentów, podanych przez władze włoskie.

(i) *Wpływ wydarzeń z 11 września 2001*

W sprawie tego argumentu Komisja przyjmuje do wiadomości nieprzewidywalny charakter tych wydarzeń, niezależnych od stoczni. Zgodnie z poprzednimi decyzjami Komisji uzasadnienia takiego nie można jednak przyjąć w rozpatrywanym przypadku. W myśl stosowanej wielokrotnie przez Komisję praktyki w sprawach decyzji⁽¹⁵⁾ spowolnienie wzrostu gospodarczego lub pogorszenie się sytuacji rynkowej w odniesieniu do jednego rodzaju statków nie może być uznane za wydarzenie wyjątkowe w rozumieniu art. 3 ust. 2 rozporządzenia w sprawie przemysłu stoczniowego. Przypomina się, że uzasadnienie takie zostało dopuszczone tylko w stosunku do statków wycieczkowych ze względu na bezpośrednie skutki, jakie wydarzenia te wywarły na ten rodzaj statków, natomiast w przypadku innych rodzajów statków skutki tych wydarzeń są pośrednie i bardziej ogólne.

W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdza, że zgodnie z raportem opracowanym przez instytut Clarkson Research w listopadzie 2003⁽¹⁶⁾, wydarzenia z 11 września 2001 r. bez wątpienia zaostrzyły problemy gospodarki światowej, już wcześniej przeżywającej okres spowolnienia. Ponadto jeśli chodzi o inwestycje w chemikaliowce o tonażu do 20 000 ton, tak jak w przypadku statku C.180, w tym samym raporcie instytutu Clarkson Research stwierdza się, że w okresie między 1998 a 2000 r. nie odnotowano nasilonej działalności i pomimo ożywienia na początku 2001 r., poziom działalności spadł w ostatnim kwartale 2001 r., co dało się zauważyć również w pozostałej części sektora. Znaczący wzrost zamówień zarejestrowano na początku 2002 r. i od tej pory trend ten utrzymuje się.

Ponadto jeżeli chodzi o argumentację, przytoczoną przez władze włoskie, podważając zasadność opinii Komisji na temat wpływu tych wydarzeń, ponieważ została ona oparta na raporcie sporządzonym *ex post*, Komisja zauważa przede wszystkim, że oparła się na raporcie, przedłożonym przez same władze włoskie; po drugie podkreśla, że w toku obecnego postępowania także władze włoskie opierają się na raportach z końca 2003 r. Komisja stwierdza w końcu, że żaden z innych raportów, do których odwołują się władze włoskie, nie przeczy opinii Komisji w tej kwestii.

Komisja zauważa, że obecna ocena powyższej przyczyny jest zgodna z innymi decyzjami dotyczącymi analogicznych przypadków, zgłoszonych przez Włochy, a dotyczących wniosku o przedłużenie trzyletniego terminu, obowiązującego w przypadku dostaw chemikaliowców i statków przeznaczonych do transportu gazu płynnego LPG.

(ii) *Konieczność wprowadzenia zmian do konstrukcji statku celem jej dostosowania do zmienionych wymogów techniczno-handlowych*

W sprawie drugiego argumentu stwierdza się przede wszystkim, że modyfikacje techniczne zostały wprowadzone na żądanie armatora w celu sprostania zmienionym wymogom techniczno-handlowym. Poza tym zgodnie z tym, co stwierdza się w aneksie do pierwotnego kontraktu na budowę statku, sporządzonym dnia 10 grudnia 2003, stocznia zamierzała zwrócić się do armatora o przedłużenie terminu dostawy statku C.180, przejmując na siebie wszystkie koszty i ryzyko związane z ewentualnym przyznaniem i wypłatą pomocy państwa na ten cel.

Komisja zwraca uwagę, że zakładając, iż armator może zawsze poprosić o wprowadzenie zmian do kontraktu na budowę statku, zmiany takie nie są wydarzeniem rzadkim w sektorze budownictwa okrętowego. Tego typu zdarzenia są elementem normalnej działalności stoczni. W związku z powyższym przytoczone uzasadnienie nie może zostać przyjęte.

Tytułem uzupełnienia Komisja stwierdza także, iż w toku prowadzonego postępowania wyjaśniającego władze włoskie wyjaśniały, że omawiane modyfikacje – dotyczące obu statków C.173 i C.180 – były już uprzednio sygnalizowane przez amerykańską spółkę Novamar, dzierżawcę statków, w piśmie do armatora z lutego 2001 i były uzgadniane między stoczną a armatorem przed zawieszeniem wykonania kontraktu, które nastąpiło w 2001 r. Stwierdza się ponadto, zgodnie z oświadczeniem władz włoskich, że w pierwotnym zamiarze statek C.173 miał być wybudowany już dużo wcześniej przez inną stocznnię, która znalazła się w trudnej sytuacji w latach dziewięćdziesiątych, i że w związku z tym statek ten należy do kategorii, która obecnie została już zastąpiona statkami nowej generacji, o większych rozmiarach i mocy.

W świetle powyższego wydaje się oczywiste, że wspomniane modyfikacje nie były ani wyjątkowe, ani nieprzewidywalne. Dlatego też Komisja uznaje, iż przytoczona przez Włochy argumentacja nie może zostać przyjęta.

(iii) *Wpływ klęsk żywiołowych, które dotknęły region Molise, gdzie zlokalizowana jest stocznia*

Uznaje się, że trzęsienia ziemi i inne „okoliczności działania siły wyższej” stanowią na ogół dopuszczalne uzasadnienie. Podobnie uznaje się, że zdarzenia te wpłynęły na działalność prowadzoną w regionie Molise – co poświadcza wprowadzenie zarządzeniem Prezesa Rady Ministrów stanu wyjątkowego na tym obszarze – oraz, potencjalnie, na całość pracy stoczni.

⁽¹⁵⁾ Por. sprawę N 99/02 (Dz.U. C 262 z 29.10.2002), stocznia Odense – Wydłużenie trzyletniego terminu na dostawę dwóch statków (Dania).

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

Jednak, zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przemysłu stoczniowego, przedłużenie trzyletniego terminu na dostawę statku stanowi odstępstwo od normalnych przepisów, które dopuszczają przyznanie pomocy operacyjnej związanej z umową, i tym samym stanowią odstępstwo od prawa wspólnotowego w dziedzinie pomocy państwa. Dlatego też druga zasada, według której należy przeprowadzić restrykcyjną interpretację przepisów w zakresie odstępstwa, stanowi, że konieczne jest w takim przypadku wykazanie, że istnieje bezpośredni związek przyczynowo-skutkowy między okolicznościami leżącymi rzekomo u źródła opóźnienia a opóźnieniem w budowie statku. Tymczasem informacje przekazane Komisji, w tym także dostarczone przez włoskie władze już po wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego, mają charakter raczej niejasny i mówią w sposób ogólny o skutkach klęsk żywiołowych, nie przywołując żadnych wskaźników w celu wykazania dokładnego skutku tych zdarzeń na harmonogram pracy stoczni i budowę omawianego statku.

Komisja stwierdza, że pomimo wyraźnych wniosków o informacje i udzielenia dłuższych terminów na dostarczenie odpowiedzi, nie otrzymała szczegółowych informacji na temat wpływu tych klęsk żywiołowych na ogólny harmonogram pracy stoczni ani na temat dokładnego związku przyczynowo-skutkowego między klęskami a harmonogramem budowy konkretnego statku C.180 (dawny C.173). Władze włoskie przekazały kopie pism od części dostawców materiałów i usług, w których rozwiązywali oni umowy ze stoczną. Związek przyczynowo-skutkowy nie został jednak udokumentowany w sposób szczegółowy; nie obliczono też precyzyjnie wynikającego stąd opóźnienia w budowie statku C.180 (dawny C.173) celem uzasadnienia wniosku o przedłużenie terminu dostawy o 10 miesięcy.

(23) W związku z powyższym Komisja uznaje, że wpływ wyżej opisanych wyjątkowych okoliczności na harmonogram pracy związany z budową przedmiotowego statku nie uzasadnia 10-miesięcznego wydłużenia terminu dostawy. Dlatego też powody przedstawione w punktach (i), (ii) i (iii) nie mogą zostać przyjęte.

(24) Zważywszy, że nie dostarczono zasadniczych elementów dowodowych, niemożliwe jest zatwierdzenie przedłużenia terminu na podstawie wyżej przytoczonych powodów.

(iv) *Wstrzymanie prac przy statku C.180 (dawny C.173) w 2004 r.*

Ponadto Komisja zauważa, że włoskie władze zgłosiły, iż budowa statku C.180 (dawny C.173) została wykonana w około 66 %, ale prace zostały

wstrzymane, a statek zwodowany w sierpniu 2004 r.; uznały wobec tego, że 10-miesięczne przedłużenie terminu winno biec od daty decyzji Komisji o zatwierdzeniu przedłużenia tego terminu.

Po pierwsze, wniosku złożonego przez włoskie władze, by początek przedłużonego o 10 miesięcy terminu liczony był od daty decyzji Komisji, nie można uznać za zgodny z rozporządzeniem w sprawie przemysłu stoczniowego, ponieważ pociągnęłoby to za sobą dalsze nieuzasadnione opóźnienia. Zauważa się, że decyzja o wstrzymaniu budowy statku została podjęta przez stocznię na własną odpowiedzialność i spowodowała dalsze opóźnienie, które nie znajduje uzasadnienia w świetle przepisów rozporządzenia w sprawie przemysłu stoczniowego.

Po drugie, Komisja stwierdza, że z zawiadomienia wynika, iż statek C.180 (dawny C.173) miał być wybudowany i dostarczony do dnia 31 października 2004. Jednak uwzględniając wniosek złożony przez władze włoskie o to, by nowy przedłużony o 10 miesięcy termin liczony był od daty decyzji Komisji, oraz uwzględniając fakt, że stocznia zwodowała nieukończony statek C.180 (dawny C.173) w sierpniu 2004, jasne jest, że nie dałaby ona rady dostarczyć statku nawet, gdyby pierwotnie pierwotny termin został przedłużony o 10 miesięcy.

Dlatego też wniosek władz włoskich powinien zostać odrzucony z uwagi na nieuzasadnione wstrzymanie prac, które nastąpiło w 2004 r.

WNIOSKI

(25) W świetle powyższego Komisja stwierdza, że przedmiotowy środek pomocy stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 traktatu. Informacje przekazane przez władze włoskie, także w toku prowadzonego postępowania formalnego, potwierdziły wątpliwości Komisji, iż okoliczności, przywołane jako przyczyny opóźnień w tym konkretnym przypadku, nie spełniają wymogów przepisu art. 3 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia w sprawie przemysłu stoczniowego i w związku z tym przedmiotowy środek pomocy nie jest zgodny ze wspólnym rynkiem w rozumieniu art. 87 ust. 3 lit. e) traktatu.

W związku z powyższym Komisja

PRZYJMUJE PONIŻSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Trzyletni termin dostawy, o którym mowa w art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1540/98, nie może ulec przedłużeniu dla statku C.180 (dawny C.173), budowanego przez stocznię Cantieri Navali Termoli S.p.A.

W świetle powyższego nie może zostać wdrożona pomoc operacyjna związana z kontraktem na budowę powyższego statku.

Artykuł 2

W terminie dwóch miesięcy od zawiadomienia o niniejszej decyzji Włochy poinformują Komisję o działaniach podjętych w celu jej wykonania.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 4 lipca 2006.

W imieniu Komisji

Neelie KROES

Członek Komisji
