II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 27. října 2010

o státní podpoře č. C 15/08 (ex N 318/07, N 319/07, N 544/07 a N 70/08), kterou Itálie hodlá poskytnout ve prospěch podniku Cantiere Navale De Poli

(oznámeno pod číslem K(2010) 7253)

(Pouze italské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2013/197/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

po vyzvání zúčastněných stran, aby podle výše uvedených ustanovení [1] předložily své připomínky, a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

I. **POSTUP**

(1) Dopisy ze dne 6. června 2007, 24. září 2007 a ze dne 6. února 2008 oznámila Itálie žádosti o prodloužení tříleté dodací lhůty na čtyři tankery na chemikálie (s názvy C 241, C 242, C 243 a C 244), které měly být vyrobené společností Cantiere Navale de Poli (dále jen „De Poli" nebo „loděnice") [2]. Itálie požádala konkrétně o prodloužení dodací lhůty o osm měsíců pro plavidlo C 241, o šest měsíců pro plavidlo C 242, o devět měsíců pro plavidlo C 243 a o deset měsíců pro plavidlo C 244.

(2) Oznámení se týkala podpor poskytnutých Itálií společnosti De Poli v rámci vnitrostátního režimu podpor N 59/2004 schváleného Komisí dne 19. května 2004 [3] na základě nařízení Rady č. 1177/2002 (ES) ze dne 27. června 2002 o dočasném obranném mechanismu pro stavbu lodí [4], pozměněném nařízením Rady č. 502/2004 (ES) [5] (dále jen „italský režim podpor" a „nařízení o dočasném obranném mechanismu").

(3) Dopisy ze dne 31. července 2007, 31. srpna 2007, 7. září 2007, 12. listopadu 2007 a 25. ledna 2008 poskytla Itálie Komisi doplňující informace týkající se zmíněných oznámení.

(4) Dopisem ze dne 16. dubna 2008 Komise italským orgánům sdělila rozhodnutí o zahájení řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) [6] ve vztahu k oznámeným žádostem o prodloužení dodacích lhůt. Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo uveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* [7]. Zúčastněné strany byly vyzvány, aby se vyjádřily k tomuto záměru.

[1] Úř. věst. C 208, 15.8.2008, s. 14.

[2] Oznámení byla zaevidována pod jednacími čísly N 319/07 pro plavidlo C 243 (dopis ze dne 6. června 2007), N 318/07 pro plavidlo C 244 (dopis ze dne 6. června 2007), N 544/07 pro plavidlo C 242 (dopis ze dne 24. září 2007) a N 70/08 pro plavidlo C 241 (dopis ze dne 6. února 2008).

[3] Úř. věst. C 100, 26.4.2005, s. 27.

[4] Úř. věst. L 172, 2.7.2002, s. 1.

[5] Úř. věst. L 81, 19.3.2004, s. 6.

[6] S účinností ode dne 1. prosince 2009 se články 87 a 88 Smlouvy o ES staly články 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU), podstata obou článků se nezměnila. Pro účely tohoto rozhodnutí by se odkazy na článek 107 SFEU měly případně považovat za odkazy na článek 87 Smlouvy o ES a odkazy na článek 108 SFEU za odkazy na článek 88 Smlouvy o ES.

[7] Viz pozn. pod čarou 1.

(5) Itálie zaslala své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dopisem datovaným dne 16. června 2008, zaevidovaným dne 17. června 2008. Komise obdržela připomínky od společnosti De Poli dopisem datovaným rovněž dne 16. června 2008, zaevidovaným dne 17. června 2008. Itálie zaslala doplňující informace dopisem ze dne 30. června 2008, zaevidovaným stejného dne, a dopisem ze dne 29. října 2008, zaevidovaným dne 3. listopadu 2008.

(6) Dopisem ze dne 15. července 2008, zaevidovaným dne 22. července 2008, Itálie zažádala o druhé prodloužení dodací lhůty dvou plavidel, totiž: do 30. září 2008 pro plavidlo C 242 a do 30. září 2008 pro plavidlo C 244.

(7) Dopisem ze dne 20. ledna 2009, zaevidovaným dne 22. ledna 2009, Itálie zažádala o třetí prodloužení dodací lhůty, totiž do 31. prosince 2008 pro plavidlo C 242 a do 28. února 2009 pro plavidlo C 243. Dopisem ze dne 14. dubna 2009, zaevidovaným dne 15. dubna 2009, Itálie zažádala o poslední (čtvrté) prodloužení dodací lhůty, totiž do 30. června 2009 pro plavidlo C 242, do 30. září 2009 pro plavidla C 243 a do 30. listopadu 2009 pro plavidlo C 244.

(8) Dopisem ze dne 8. května 2009, zaevidovaným stejného dne, Komise Itálii požádala o doplňující informace, urgované dopisem ze dne 12. června 2009. Itálie odpověděla dopisem ze dne 23. září 2009 ([8]), v němž Komisi pouze sdělila, že v případě společnosti De Poli bylo zahájeno vyrovnací řízení ([9]).

(9) Dopisem ze dne 28. ledna 2010, zaevidovaným dne 1. února 2010, Itálie formálně stáhla žádosti o prodloužení podané pro plavidla C 242 a C 243 ([10]).

(10) Prostřednictvím elektronické pošty dne 2. března 2010 Komise Itálii požádala o objasnění stavu oznámení týkajících se plavidel C 241 a C 244.

(11) Prostřednictvím elektronické pošty dne 10. června 2010, zaevidované dne 17. června 2010, Itálie Komisi sdělila, že plavidlo C 241 bylo zhotoveno dne 31. srpna 2008 a dodáno dne 3. listopadu 2008 a že oznámení žádosti o prodloužení dodací lhůty pro jmenované plavidlo bylo zachováno.

(12) Dopisem ze dne 16. června 2010, zaevidovaným dne 28. června 2010, Itálie formálně stáhla žádosti o prodloužení týkající se plavidla C 244.

II. **SOUVISLOSTI**

(13) Dále uvedené skutečnosti se týkají pouze plavidla C 241, neboť Itálie stáhla žádosti o prodloužení pro plavidla C 242, C 243 a C 244.

(14) Společnost De Poli je italskou loděnicí, která sídlí ve městě Pellestrina (Benátky) a od devadesátých let se specializuje na výrobu chemických tankerů a tankerů. V roce 2007 loděnice čítala 320 zaměstnanců, včetně subdodavatelů, a její roční obrat činil 70 milionů EUR. Dne 11. února 2010 příslušný italský soudce povolil vyrovnací řízení týkající se loděnice ([11]).

(15) Dne 28. ledna 2005 si společnost Arcotur S.r.l. u společnosti De Poli objednala zhotovení plavidla C 241. Podle smlouvy má tanker na chemikálie C 241 tyto technické specifikace: celková délka 125 metrů, šířka mezi vnějšími hranami žeber 19 metrů, hrubá nosnost 7 300 tun a rychlost o výkonu odpovídajícímu 85 % trvalého maximálního výkonu 15 uzlů. Prodejní smlouva stanovila dodání plavidla C 241 zadavateli Arcotur S.r.l. do 31. prosince 2007 za celkovou cenu 30 milionů EUR.

(16) Dne 26. května 2006 loděnice objednala u jednoho dodavatele (dále jen „dodavatel“) lodní převodovku. Tato objednávka, kterou dodavatel potvrdil, měla být vyřízena dne 3. září 2007. Dle informací poskytnutých společností De Poli je převodovka pro plavidlo C 241 specifickým modelem s ojedinělými vlastnostmi, který se v mnoha technických aspektech liší od standardního modelu vyráběného stejným dodavatelem.

(17) Dne 6. července 2006 společnost Arcoin S.p.A. (dříve Arcotur S.r.l.) a společnost De Poli upravily smlouvu podepsanou dne 28. ledna 2005 následujícími změnami v objednávce plavidla C 241: celková délka 112 metrů, šířka mezi vnějšími hranami žeber 16,8 metru, hrubá nosnost 5 300 tun a snížení ceny na 23 milionů EUR.

([8]) Komise tento dopis obdržela a zaevidovala dne 19. února 2010.

([9]) Vyrovnací řízení je podle italského práva konkurzním řízením, které se řídí konkurzním právem, v němž se dlužník snaží dosáhnout dohody s věřiteli prostřednictvím návrhu na restrukturalizaci dluhu. Tento návrh je následně posouzen soudcem v místě sídla podniku. Soudce může svým rozhodnutím návrh dohody schválit nebo zamítnout, a tím formálně vyhlásit konkurz dlužníka. V případě, že bude schváleno vyrovnací řízení, dlužníku bude pod dohledem soudního komisaře ponechána kontrola nad majetkem a činnostmi podniku.

([10]) Stažení žádostí bylo opětovně potvrzeno dopisem ze dne 13. května 2010, zaevidovaným dne 15. května 2010.

([11]) Společnost žádala o vzetí do vyrovnacího řízení již od začátku roku 2009 (stručná definice vyrovnacího řízení viz pozn. pod čarou 9).

(18) Dne 20. července 2006 společnost Arcoin S.p.A. postoupila zakázku na stavbu plavidla C 241 společnosti Elbana di Navigazione S.p.A.

(19) V dohodnutý den splatnosti, dne 3. září 2007, nebyla převodovka objednaná dne 26. května 2006 hotova. Dopisem ze dne 23. října 2007 dodavatel společnosti De Poli sdělil, že z důvodu nedostatku surovin na trhu a následného opoždění dodávek ze strany subdodavatelů převodovka nemůže být dodána včas. Dne 18. ledna 2008 dodavatel potvrdil, že datum dodání převodovky bylo přeloženo na únor 2008 se šestiměsíčním zpožděním vůči původnímu datu dodání.

(20) Italské orgány proto požádaly o prodloužení dodací lhůty plavidla C 241 až do 31. srpna 2008, tedy o prodloužení o osm měsíců od konce smluvní lhůty pro dodání plavidla (31. prosince 2007).

(21) S ohledem na obdržené informace Komise nakonec shledala, že plavidlo C 241 bylo dodáno dne 3. listopadu 2008 ([12]).

III. **PODPORA**

(22) Nařízení o dočasném obranném mechanismu ([13]) definuje dočasná a výjimečná opatření na podporu loděnic Unie činných v oblastech, které svého času utrpěly velkou ztrátu z důvodu nekalé korejské hospodářské soutěže ([14]).

(23) Nařízení o dočasném obranném mechanismu považuje poskytnutí přímé pomoci až do 6 % hodnoty transakce před poskytnutím pomoci ([15]) na podporu smluv ke stavbě určitých kategorií obchodních plavidel (kontejnerových lodí, tankerů na chemikálie, ropných tankerů a tankerů na zemní plyn ([16])) za slučitelné s vnitřním trhem za těchto podmínek: o smlouvu usilovala korejská loděnice nabízející nižší cenu ([17]), konečné znění smlouvy bylo uzavřeno před koncem použitelnosti samotného nařízení (31. března 2005) ([18]) a plavidlo bude dodáno do tří let ode dne podepsání konečné smlouvy ([19]).

(24) Ustanovení čl. 2 odst. 4 nařízení o dočasném obranném mechanismu zmocňuje Komisi schválit poslední prodloužení tříleté dodací lhůty, „*pokud to uzná za zdůvodněné technickou složitostí dotyčného projektu stavby lodi nebo prodleními způsobenými neočekávanými, podstatnými a zdůvodnitelnými narušeními pracovního programu loděnice v důsledku výjimečných okolností nepředvídatelných a neovlivnitelných tímto podnikem*“.

(25) V květnu 2004 Komise na základě nařízení o dočasném obranném mechanismu schválila italský režim podpor loděnicím ([20]), který stanoví podmínky, jež odpovídají podmínkám uvedeným ve shora citovaném nařízení. Italský režim podpor stanoví zejména přiznání podpory až do 6 % smluvní hodnoty před poskytnutím podpory na výrobu plavidel dodaných do tří let ode dne podpisu konečné smlouvy a možnost prodloužení dodací lhůty ze strany Komise, pouze „*pokud to uzná za zdůvodněné technickou složitostí dotyčného projektu stavby lodi nebo prodleními způsobenými neočekávanými, podstatnými a zdůvodnitelnými narušeními pracovního programu loděnice v důsledku výjimečných okolností nepředvídatelných a neovlivnitelných tímto podnikem*“ (odstavec 29 italského režimu pomoci).

(26) Dne 31. ledna 2005 předložila loděnice De Poli italským orgánům žádost o poskytnutí příspěvku podle právě citovaného režimu na stavbu plavidla C 241 ve výši 1,3 milionu EUR.

(27) Dne 25. ledna 2008 společnost De Poli požádala, aby datum dodání plavidla C 241 bylo přeloženo z 31. prosince 2007 na 31. srpen 2008.

(28) Italské orgány potvrdily, že pomoc nebyla vyplacena, a zdůraznily, že v důsledku rozhodnutí ze dne 21. října 2008 ([21]), ve kterém Komise shledala další přidělení prostředků ve výši 10 milionů EUR na pokrytí italského režimu podpor jako nepřípustné, v současnosti nedisponují dostatečnými prostředky na vyplacení takové pomoci.

IV. **ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ**

(29) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení Komise pochybuje, že okolnosti, které podle italských orgánů a společnosti De Poli ospravedlňují pozdní dodání plavidla C 241 (jakož i plavidel C 242, C 243 a C 244, která nejsou předmětem stávajícího posouzení), lze kvalifikovat jako „prodlení způsobená neočekávanými, podstatnými a zdůvodnitelnými narušeními pracovního programu loděnice v důsledku výjimečných okolností nepředvídatelných a neovlivnitelných tímto podnikem“ ve smyslu odstavce 29 italského režimu podpor.

([12]) Datum zhotovení plavidla C 241 stanovené italskými orgány na 30. srpen 2008 je irelevantní, neboť nařízení o dočasném obranném mechanismu a spolu s ním italský režim podpor odkazují pouze na datum dodání.
([13]) Viz poznámky pod čarou 4 a 5.
([14]) Bod odůvodnění 3 nařízení.
([15]) Ustanovení čl. 2 odst. 3 nařízení.
([16]) Podle ustanovení článku 1 nařízení.
([17]) Ustanovení čl. 2 odst. 1 nařízení.
([18]) Články 4 a 5 nařízení pozměněné článkem 1 nařízení Rady (ES) č. 502/2004 – viz poznámky 4 a 5.
([19]) Ustanovení čl. 2 odst. 4 nařízení.

([20]) Viz pozn. pod čarou 3.
([21]) Rozhodnutí Komise ze dne 21. října 2008 o státní podpoře C 20/08 (ex N 62/08), kterou Itálie zamýšlí poskytnout na základě změny režimu podpor N 59/04 o dočasném obranném mechanismu pro stavbu lodí, Úř. věst. L 17, 22.1.2010, s. 50, je v současnosti předmět odvolání (věc T-584/08 a T-3/09).

(30) Ačkoli se pochybnosti týkají všech čtyř plavidel (C 241, C 242, C 243 a C 244), pochybnosti vyjádřené v rozhodnutí o zahájení řízení stále platí pro posouzení pouze jednoho plavidla C 241.

(31) Ve svém rozhodnutí se Komise především táže, zda jsou smlouvy uzavřené se společností Arcoin S.p.A. konečné, či zda pro společnost De Poli nepředstavují pouze způsob, jak si zajistit dodržení dodací lhůty k získání podpor a konečné zákazníky hledat pouze později.

(32) Komise si dále klade otázku, zda samo převedení obchodních smluv mezi majiteli lodí nebylo jednou z příčin zdržení dodávky.

(33) Dále má Komise dojem, že společnost De Poli přijala objednávky nad rámec jejích vlastních výrobních možností, neboť loděnice v období 2005–2008 plánovala stavbu osmnácti lodí, z nichž jedna polovina měla být zhotovena ve dvou hlavních přístavech a druhá v menší loděnici.

(34) Nakonec Komise zpochybňuje tvrzení italských orgánů, že se údajná zdržení dodávek nezbytných komponent ve skutečnosti nedala předvídat, a má za to, že se jednalo o běžná obchodní rizika, se kterými plán výroby odpovědné loděnice musí počítat. Komise je toho názoru, že příliš pozdní objednávkou některých lodních komponent mohla společnost De Poli zvýšit riziko zpoždění dodávek.

Připomínky členského státu a tvrzení zúčastněných stran

(35) Pokud jde o plavidlo C 241, italské orgány se v připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení ze dne 16. června 2008 domnívají, že společnost De Poli disponovala potencionální výrobní kapacitou potřebnou k dodání plavidel během 36 měsíců ode dne uzavření kupní smlouvy. Zdržení bylo způsobeno pouze opožděným dodáním převodovky ze strany dodavatele, což je skutečnost, kterou Itálie hodnotí ve smyslu odstavce 29 italského režimu podpor jako vážnou a výjimečnou okolnost nepředvídatelnou a neovlivnitelnou tímto podnikem.

(36) V připomínkách zaslaných ve stejný den společnost De Poli tvrdí, že ke zpochybnění účinnosti smlouvy původně uzavřené dne 28. ledna 2005 nedostačuje skutečnost, že v čele loděnice a společnosti Arcoin S.p.A. stojí členové rodiny De Poli. Toto tvrzení má podporu italských orgánů, které zdůrazňují, že v okamžiku uzavření smlouvy pro plavidlo C 241 mezi loděnicí a společností Arcoin S.p.A. neexistovaly přímé vazby na podnikové úrovni (k čemuž ještě přistupuje skutečnost, že společnost Arcoin S.p.A. je ve vlastnictví členů rodiny De Poli, kteří nejsou plně totožní s akcionáři společnosti De Poli).

(37) K tomu společnost De Poli poznamenává, že ve světě majitelů lodí se nezřídka objednávají plavidla ještě během výroby nebo ta, která pak na trhu podstupují konečné úpravy.

(38) Pokud jde o rozvrh prací u plavidla C 241, společnost De Poli upozorňuje, že z důvodu náročnosti stavby lodí uplyne od okamžiku uzavření zakázky do začátku prací zpravidla několik měsíců. Dle loděnice je běžné, že v období mezi podpisem smlouvy a skutečným začátkem prací je loděnice zaměstnána přípravou zahájení výroby, k níž patří stanovení prováděcího projektu a vyjednávání s různými dodavateli.

(39) Podle původního rozvrhu prací, který společnost De Poli předložila italským orgánům ([22]), stavba plavidla C 241 měla být zahájena během prvního čtvrtletí roku 2006 a jeho dodání se předpokládalo v druhé polovině roku 2007. Podle pozměněného rozvrhu prací měly práce na plavidle C 241 začít dne 28. září 2006 (v jižním přístavu, což je jeden z přístavů loděnice).

(40) Dodání převodovky je podle společnosti De Poli důležitou etapou v průběhu stavby lodi, na kterou následuje smontování převodovky s motorem, upevnění lodního šroubu a dokončení trupu plavidla. Různé druhy montáží a přípravy/stavby je možno provést až po instalaci převodovky. Společnost De Poli tvrdí, že komponenty jako převodovka se zpravidla neobjednávají předem, aby se tak zabránilo nákladům na skladování a předchozím platbám, a dále zdůrazňuje, že dodavatel, na kterého se loděnice obrátila, je v této oblasti předním výrobcem s bohatou zkušeností, a proto neexistoval důvod se domnívat, že by převodovka nebyla dodána včas.

(41) Společnost De Poli tvrdí, že byla schopna dodat včas osmnáct lodí objednaných během let 2005–2008, neboť zatímco jejich hrubá hmotnost obnášela 10 000 tun ročně, disponovala loděnice v minulosti kapacitou převyšující 12 000 tun ročně. Loděnice dále tvrdí, že devět z osmnácti lodí objednaných ve zmíněném období bylo menších rozměrů (20 metrů celkové délky a 25 tun hrubé váhy), kdežto pouze zbylých devět mělo stejnou velikost jako plavidlo C 241. To podle společnosti De Poli dokazuje, že kapacita loděnice dostačovala ke splnění všech uzavřených objednávek v rámci stanovených lhůt a že loděnice na sebe nebrala závazky překračující výrobní kapacitu společnosti De Poli.

([22]) Jeho kopii spolu s pozměněným rozvrhem práce přiložily italské orgány k oznámení N 70/08 pro plavidlo C 241 dne 25. února 2008.

(42) Společnost De Poli nakonec připomíná, že v různých případech (rovněž v případě společnosti De Poli) Komise vyhověla žádostem o prodloužení dodací lhůty z důvodů opožděného dodání nezbytných komponent.

VI. **POSOUZENÍ**

(43) Vzhledem k formálnímu stažení oznámení žádosti o prodloužení dodací lhůty plavidel C 242, C 243 a C 244 a vzhledem k tomu, že nebyly poskytnuty žádné finanční prostředky je postup formálního zkoumání žádostí vznesených z italské strany ve prospěch tří shora uvedených plavidel napříště bezpředmětný a bude uzavřen bez dalšího hodnocení.

(44) Předkládané posouzení se tak týká pouze plavidla C 241 a na plavidla C 242, C 243 a C 244 odkazuje, pouze pokud je to nutné pro účely samotného posouzení.

Existence státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU

(45) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU podpory poskytované státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem. Ustanovení čl. 107 odst. 1 SFEU určuje tudíž kumulativní podmínky, za kterých se určité vnitrostátní opatření stává státní podporou: opatření skýtá selektivní výhody, odčerpává státní zdroje, má negativní účinky na hospodářskou soutěž a negativně působí na obchod mezi členskými státy.

(46) Opatření, které Itálie hodlá uskutečnit ve prospěch společnosti De Poli na podporu stavby plavidla C 241 spočívající ve finančním příspěvku až do 6 % (zhruba 1,3 milionu EUR) smluvní hodnoty před poskytnutím podpory, je nepopíratelně státní podporou ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Opatření je financováno italským státem. Finanční prostředky určené na pokrytí nákladů, které během stavby lodi nese zpravidla loděnice, zvýhodňují společnost De Poli. Opatření je selektivní, jelikož je zamýšleno výlučně ve prospěch společnosti De Poli, narušuje hospodářskou soutěž na evropském trhu pro stavbu lodí a má dopad na obchod mezi členskými státy.

Soulad podpory s SFEU

(47) Zkoumaný případ obsahuje dva aspekty, které Komisi daly důvod k pochybnostem, zda je podpora ve prospěch společnosti De Poli slučitelná s vnitřním trhem. Italský režim podpor na jedné straně v odstavci 29 stanoví, že podporu je možno poskytnout ve prospěch plavidel dodaných do tří let ode dne podepsání konečné smlouvy, a na druhé straně v odstavci 33 stanoví, že konečné smlouvy musí být uzavřeny před dnem ukončení použitelnosti nařízení o dočasném obranném mechanismu, tedy před 31. březnem 2005.

(48) Pokud jde o tento poslední bod, italské orgány vysvětlily, že postoupení smluv mezi majiteli lodí, ke kterému došlo po skončení použitelnosti nařízení o dočasném obranném mechanismu, nelze vykládat tak, že původní smlouva na plavidlo C 241 podepsaná dne 28. ledna 2005 nepředstavuje „konečnou smlouvu“ ve smyslu odstavce 29 italského režimu podpor.

(49) Komise uznává, že postoupení smlouvy třetí straně je podle všeho běžnou praxí v loďařském průmyslu. Ve svém předchozím rozhodnutí ([23]) týkajícím se rovněž prodloužení tříleté dodací lhůty dvou plavidel dospěla Komise například k závěru, že i přes postoupení smluv je možno první smlouvu považovat za smlouvu konečnou, neboť druh výrobku zůstal stejný a nový vlastník vystřídal předchozího s jeho právy a povinnostmi. V citovaném případě proto Komise usoudila, že změna ve vlastnictví sama o sobě nemění povahu smluv a spolu s ní podmínky k získání podpor.

(50) Rovněž v právě zkoumaném případě neznamenalo postoupení smlouvy mezi majiteli lodí změny v druhu výrobku nebo povaze smlouvy a nový vlastník v podstatě jen vystřídal původní smluvní stranu s jejími právy a povinnostmi. V tomto smyslu má Komise za to, že původní smlouva je smlouvou konečnou, a proto považuje podpory v rámci italského režimu podpor za přijatelné.

(51) Vzhledem k pochybnostem vzneseným ohledně podmínek prodloužení tříleté dodací lhůty italský režim podpor stanoví, že Komise má možnost povolit takové prodloužení, pokud to uzná za zdůvodněné „*technickou složitostí dotyčného projektu stavby lodi nebo prodleními způsobenými neočekávanými, podstatnými a zdůvodnitelnými narušeními pracovního programu loděnice v důsledku výjimečných okolností nepředvídatelných a neovlivnitelných tímto podnikem*“.

(52) Komise proto musí posoudit, zda italské orgány dostatečně prokázaly, že prodlení, ke kterým došlo u dodávky plavidla C 241, splňují podmínky pro prodloužení dodací lhůty, jak je stanoví italský režim podpor.

([23]) Viz věc C 33/2004, ve které přes uskutečněné postoupení smluv Komise nepřestala považovat první smlouvu za smlouvu konečnou.

(53) Před posouzením informací poskytnutých italskou stranou Komise předběžně poznamenává, že Tribunál Evropské unie ve svém rozhodnutí *Astilleros Zamacona* ze dne 16. března 2000 ([24]) stanovil, že „uvedené ustanovení [týkající se mimořádných okolností], které počítá se systémem odchylným od zásad uvedených v prvním pododstavci stejného ustanovení [tříletá lhůta], je třeba vykládat restriktivně". Podle tribunálu ve výroku použitý výraz „mimořádné okolnosti" vyjadřuje úmysl evropského zákonodárce vyhradit jeho aplikaci na velmi specifické situace. Tribunál proto usoudil, že zúčastněný členský stát musí dokázat, že údajné mimořádné okolnosti způsobily narušení pracovního plánu loděnice a opoždění dodávky lodi, a to tím, že prokáže příčinnou souvislost mezi těmito dvěma událostmi.

(54) Italské orgány tvrdí, že opoždění dodávky plavidla C 241 bylo zapříčiněno zpožděným dodáním převodovky (šest měsíců) a následným skluzem montážních prací o jeden měsíc. Komise upozorňuje, že toto je jediný důvod uplatněný Itálií ke zdůvodnění zpoždění, a zdůrazňuje, že žádost o prodloužení neuvádí ke svému zdůvodnění nové specifikace vyplývající z postoupení smlouvy.

(55) Podle praxe Komise ([25]) podmínka stanovující, které okolnosti je třeba považovat za „mimořádné", vylučuje běžné či více méně normální situace, s nimiž by měl pracovní plán loděnice přiměřeným způsobem počítat. Za mimořádná je možno považovat dlouhá zdržení dodávek nezbytných komponent, ale kratší zpoždění se za mimořádná nutně nepovažují, ať již jsou plány na stavbu lodí jakkoli dlouhé a náročné. Komise ve smyslu restriktivního výkladu platného pro takovou výjimku pozorně posoudí eventuální náznaky toho, že loděnice měla možnost předjímat, vyhnout se nebo alespoň minimalizovat zpoždění s odkazem např. na harmonogram objednávek vzhledem k danému pracovnímu plánu. Podmínka nepředvídatelnosti události totiž vylučuje jakýkoli faktor, který může být zúčastněnými stranami předvídán.

(56) Komise uznává možnou existenci příčinné souvislosti mezi opožděnou dodávkou nezbytných komponent pro stavbu lodi a žádostí o prodloužení její dodací lhůty ([26]). Ve specifické situaci zkoumaného případu Komise nicméně zásadně zpochybňuje existenci údajných mimořádných a nepředvídatelných okolností: v tomto případě se nezdá, že by existovaly skutečnosti vedoucí nutně k závěru, že způsobené zdržení splňuje podmínky uvedené v odstavci 29 italského režimu podpor.

(57) Jak již bylo zmíněno, uznala Komise v minulosti možnost považovat dlouhá zdržení dodávek nezbytných komponent za mimořádná. Žádost o prodloužení je však třeba vždy posuzovat ve světle specifických okolností každého případu. Jelikož se společnost De Poli potýkala se stejným druhem problémů při různých příležitostech (nejen protože společnost De Poli již v minulosti podávala podobné žádosti o prodloužení ([27]), ale i proto, že ostatní tři smlouvy uzavřené ve stejný den jako smlouva o stavbě plavidla C 241 byly předmětem opakovaných žádostí o prodloužení, viz body 1, 6 a 7), je Komise toho názoru, že shora uvedená zdržení nelze považovat za opravdu mimořádná. Jimi způsobená opakovaná narušení nelze považovat za zcela nepředvídatelná.

(58) Právě ve světle těchto posledních narušení se zdá, že společnost De Poli nepostupovala při plánování výroby rozvážně.

(59) Původní pracovní plán stanovil, že plavidlo C 241 bude vzato do výroby v prvním čtvrtletí roku 2006 a bude dodáno v druhé polovině roku 2007, tedy v časovém horizontu výroby rozvrženém na období mezi 15 a 24 měsíci.

(60) Podle pozměněného pracovního plánu měla být výroba naopak zahájena až dne 28. září 2006 a loď dodána dne 30. prosince 2007, tedy pouhý jeden měsíc před koncem dodací lhůty dne 28. ledna 2008. Takto pozměněný pracovní plán počítal s časovým horizontem pouhých patnácti měsíců pro stavbu lodi v souladu se smlouvou. Podle informací poskytnutých italskými orgány se pro stavbu lodí totožných nebo dokonce menších parametrů ve stejném jižním přístavu (C 229 a C 240) počítalo s 22 resp. 20 měsíci od spuštění výroby do dodání lodi.

(61) Skutečnost, že výroba měla být zahájena až dne 28. září 2006 a loď dodána dne 30. prosince 2007, tedy pouhý jeden měsíc před koncem dodací lhůty dne 28. ledna 2008, neponechávala žádný volný prostor pro možná zdržení výrobního procesu tam, kde se loděnice již v minulosti potýkala se zpožděními zapříčiněnými jak dodáním komponent, tak výrobním procesem samým, jak lze vyčíst z jiných prodloužení dodacích lhůt vyžádaných společností De Poli.

([24]) Viz věc T-72/98, *Astilleros Zamacona SA v. Komise Evropských společenství*, Sb. rozh. 2000, s. II 1683. Rozhodnutí odkazuje na stejný výrok uvedený v předchozím nařízení (ES) č. 1540/98 o podporách pro stavbu lodí a převzatý do nařízení o dočasném obranném mechanismu.

([25]) Viz např. *Giacalone*, věc N 69/08, bod 21.

([26]) Viz např. věci N 586/03, N 587/03 a N 589/03, a věci N 68/08 a N 69/08.

([27]) Viz věci N 586/03, N 587/2003 a N 589/03.

(62) Období zvýšené poptávky (italské orgány poskytly důkazy o tom, že mezi roky 2003 a 2005 se objednávky vznětových motorů zvýšily o 60 %) vede k domnění, že objednávky nezbytných komponent, jako jsou převodovky, a příslušná data dohodnutých dodávek měly být stanoveny s přiměřeným předstihem. Tvrzení společnosti De Poli, že se nejedná o opětovnou praxi, nestačí k závěru, že loděnice jednala obhajitelným způsobem a podnikla přiměřené kroky k tomu, aby se vyvarovala nebo zmenšila zpoždění, zvláště když se vezme v úvahu zvýšená poptávka a zpoždění, k nimž docházelo již v minulosti.

(63) Komise naopak poznamenává, že převodovka byla objednána dne 26. května 2006 s dodací lhůtou v září 2007, čímž byl ponechán úzký, ne-li žádný volný prostor pro případná zdržení, když dodací lhůta plavidla C 241 končila ke dni 31. prosince 2007. Společnost De Poli sama zmiňuje, že množství práce po dodání převodovky je značné (viz bod 39), což jak se zdá potvrzuje, že plánování ze strany loděnice mělo počítat s určitým prostorem pro zpoždění dodání nezbytných lodních komponent.

(64) Co se týče pochybností vznesených Komisí v rozhodnutí o zahájení řízení týkajících se skutečnosti, že postoupení zakázky novému vlastníku by samo o sobě mohlo představovat příčinu zpoždění, Komise zejména poznamenává, že postoupení zakázky společností Arcoin S.p.A. společnosti Elbana Navigazione S.p.A. se uskutečnilo až 20. července 2006, tedy několik měsíců od původního data spuštění prací (první čtvrtletí roku 2006). Ve zkoumaném případě proto nelze vyloučit, že postoupení zakázky mezi vlastníky lodí nebylo samo o sobě příčinou zpožděného spuštění výroby a následného dodání plavidla, zejména když se vezme v úvahu, že postoupení zakázky jinému vlastníku lodi mělo za následek některé změny specifických parametrů plavidla.

(65) Na závěr Komise ve smyslu restriktivního výkladu platného pro výjimečné žádosti o prodloužení shledává, že italské orgány nebyly schopny koherentním způsobem ospravedlnit, proč se nedalo vyhnout uvedeným okolnostem nebo proč se za pomoci rozvážného plánování a správy objednávek nedalo význačně zamezit negativním dopadům těchto okolností. S tímto vědomím Komise soudí, že uvedené okolnosti na podporu žádosti o prodloužení nelze považovat za mimořádné a nepředvídatelné, neboť zpoždění dodávky plavidla C 241 nebylo neočekávané či obhajitelné podle odstavce 29 italského režimu podpor.

(66) Italské orgány sice oznámily žádost o prodloužení dodací lhůty plavidla C 241 o osm měsíců ze dne 31. prosince 2007 na 31. srpna 2008, ale určité ospravedlnění poskytly jen pro sedm z uvedených osmi měsíců.

(67) Na rozdíl od předchozích žádostí o prodloužení týkajících se lodí, které společnost De Poli měla postavit ([28]), je ve zkoumaném případě délka prodloužení požadovaná italskými orgány delší než zpoždění, které orgány samy uvedly jako jediný důvod (opožděné dodání převodovky); proto nelze tvrdit, že byla prokázána příčinná souvislost mezi původním zpožděním žádosti o prodloužení a opožděným dodáním nezbytných komponent.

(68) K dodávce lodi společností De Poli došlo ve skutečnosti až dne 3. listopadu 2008. Jinými slovy zpoždění nebylo jen delší než to, které by se dalo přičíst faktorům uvedeným jako jeho důvod, ale přesáhlo dokonce i lhůtu žádaného prodloužení. Itálie neposkytla žádné vysvětlení dvouměsíčního opoždění dodávky lodi a Komise neobdržela žádnou žádost o prodloužení o tyto dva měsíce.

(69) Z toho plyne, že i přes obhajitelnost počátečního zdržení a navzdory skutečnosti, že by Komise žádost o prodloužení povolila, by podpory pro stavbu plavidla C 241 nebyly v rámci italského režimu podpor přípustné, neboť by nebyla dodržena ani prodloužená lhůta.

VII. **ZÁVĚR**

(70) Co se týče plavidel C 242, C 243 a C 244, vzhledem k formálnímu stažení oznámení žádosti o prodloužení dodací lhůty z italské strany a vzhledem k tomu, že nebyly poskytnuty žádné finanční prostředky je postup formálního zkoumání bezpředmětný a bude uzavřen jako takový.

(71) Co se týče plavidla C 241, z provedeného posouzení vyplynulo, že nebyly prokázány podmínky požadované pro povolení prodloužení tříleté dodací lhůty, a že ke skutečnému dodání plavidla došlo v každém případě až po lhůtě, která by byla stanovena v případě schválení žádaného prodloužení. Podpory v rámci italského režimu podpor N 59/04, který se opírá o nařízení o dočasném obranném mechanismu, nejsou proto pro stavbu plavidla C 241 přípustné.

(72) Navrácení podpory není poté, co italské orgány potvrdily, že společnosti De Poli podpora vyplacena nebyla, nutné.

([28]) Viz věci N 586/03, N 587/03 a N 589/03.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora, kterou Itálie hodlá poskytnout ve prospěch společnosti De Poli, totiž prodloužení tříleté dodací lhůty plavidla C 241 v rámci italského režimu podpor N 59/04, který se opírá o nařízení o dočasném obranném mechanismu, není slučitelná s vnitřním trhem.

Uvedená podpora tudíž nemůže být poskytnuta.

Článek 2

Do dvou měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí informuje Itálie Komisi o přijetí příslušných opatření k jeho naplnění.

Článek 3

Co se týče plavidel C 242, C 243 a C 244, vzhledem k formálnímu stažení oznámení žádosti o prodloužení dodací lhůty z italské strany je postup formálního zkoumání bezpředmětný a bude uzavřen jako takový.

Článek 4

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 27. října 2010.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda