II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2010. október 27.)

az Olaszország által a Cantiere Navale De Poli vállalkozás javára nyújtani szándékozott C 15/08 (korábbi N 318/07, N 319/07, N 544/07 és N 70/08) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2010) 7253. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű változat hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2013/197/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térséget létrehozó megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdése a) pontjára,

miután felkérték az érdekelt feleket, hogy a fenti rendelkezések [1] értelmében tegyék meg észrevételeiket, és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

I. ELJÁRÁS

(1) Olaszország 2007. június 6-án, 2007. szeptember 24-én és 2008. február 6-án kelt leveleiben bejelentette a Cantiere Navale De Poli hajógyár (a továbbiakban: De Poli vagy a hajógyár) által építendő négy vegyianyag-szállító tartályhajó (nevezetesen a C 241, C 242, C 243 és C 244 megnevezésű hajók) hároméves átadási határidejének meghosszabbítására irányuló kérelmeket [2]. Olaszország az átadási határidőnek a C 241 hajó tekintetében 8 hónappal, a C 242 hajó tekintetében 6 hónappal, a C 243 hajó tekintetében 9 hónappal, a C 244 hajó tekintetében pedig 10 hónappal történő meghosszabbítását kérte.

(2) A bejelentések az Olaszország által az N 59/2004 számú állami támogatási program (a továbbiakban: az olasz támogatási program) keretében a De Poli javára nyújtott támogatásra vonatkoztak, amelyet a Bizottság 2004. május 19-én hagyott jóvá [3] az 502/2004/EK tanácsi rendelettel [4] módosított, a hajógyártásra vonatkozó határozott idejű védintézkedések bevezetéséről szóló, 2002. június 27-i 1177/2002/EK tanácsi rendelet [5] alapján (a továbbiakban: a határozott idejű védintézkedések bevezetéséről szóló rendelet).

(3) 2007. július 31-én, 2007. augusztus 31-én, 2007. szeptember 7-én, 2007. november 12-én és 2008. január 25-én kelt leveleiben Olaszország kiegészítő információkat szolgáltatott a Bizottságnak a bejelentésekkel kapcsolatosan.

(4) A Bizottság 2008. április 16-i levelében közölte az olasz hatóságokkal, hogy a bejelentett határidő-hosszabbítási kérelmekkel kapcsolatosan az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdésében [6] meghatározott eljárás megindításáról határozott. Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot közzétették *az Európai Unió Hivatalos Lapjában* [7]. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy tegyék meg észrevételeiket.

[1] HL C 208., 2008.8.15., 14. o.

[2] A bejelentést a C 243 hajó esetében az N 319/07 hivatkozási számon (2007. június 6-i levél), a C 244 hajó esetében az N 318/07 hivatkozási számon (2007. június 6-i levél), a C 242 hajó esetében az N 544/07 hivatkozási számon (2007. szeptember 24-i levél) és a C 241 hajó esetében az N 70/08 hivatkozási számon (2008. február 6-i levél) vették nyilvántartásba.

[3] HL C 100., 2005.4.26., 27. o.

[4] HL L 81., 2004.3.19., 6. o.

[5] HL L 172., 2002.7.2., 1. o.

[6] Az EK-Szerződés 87. és 88. cikke 2009. december 1-i hatállyal az EUMSZ 107., illetve 108. cikkévé vált, de azok tartalma nem változott. E határozat alkalmazásában az EUMSZ 107 és 108. cikkére tett utalások adott esetben az EK-Szerződés 87. és 88. cikkére értendők.

[7] Lásd 1. lábjegyzet.

(5) Olaszország 2008. június 16-án kelt és 2008. június 17-én iktatott levelében észrevételeket nyújtott be az eljárás megindításáról szóló határozatra vonatkozóan. A Bizottság a De Poli észrevételeit az úgyszintén 2008. június 16-án kelt és 2008. június 17-én iktatott levélben kapta meg. Olaszország 2008. június 30-án kelt és ugyenezen a napon iktatott, valamint 2008. október 29-én kelt és 2008. november 3-án iktatott levelében további információkat nyújtott be a Bizottságnak.

(6) 2008. július 15-én kelt és 2008. július 22-én iktatott levelében Olaszország másodszor is kérte két hajó átadási határidejének meghosszabbítását, nevezetesen a C 242 hajó esetében 2008. szeptember 30-ig, valamint a C 244 hajó esetében úgyszintén 2008. szeptember 30-ig.

(7) 2009. január 20-án kelt és 2009. január 22-én iktatott levelében Olaszország harmadszor is az átadási határidő meghosszabbítását kérte: a C 242 hajó esetében 2008. december 31-ig, a C 243 hajó esetében pedig 2009. február 28-ig. 2009. április 14-én kelt és 2009. április 15-én iktatott levelében Olaszország utolsó ízben (immár negyedik alkalommal) kérte az átadási határidő meghosszabbítását, nevezetesen a C 242 hajó esetében 2009. június 30-ig, a C 243 hajó esetében 2009. szeptember 30-ig, a C 244 hajó esetében pedig 2009.november 30-ig.

(8) 2009. május 8-án kelt és ugyanezen a napon iktatott levelében a Bizottság további információkat kért Olaszországtól, mely kérelmét 2009. június 12-én kelt levelében megismételte. 2009. szeptember 23-i válaszlevelében ([8]) Olaszország mindössze arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a De Poli esetében hitelezőkkel való egyezségkötésre irányuló eljárás van folyamatban ([9]).

(9) 2010. január 28-án kelt és 2010. február 1-jén iktatott levelében Olaszország hivatalosan visszavonta a C 242 és a C 243 hajó átadási határidejének meghosszabbítására benyújtott kérelmeket ([10]).

(10) A Bizottság 2010. március 2-án elektronikus levél útján kérte az olasz hatóságokat, hogy tisztázzák a C 241 és a C 244 hajóra vonatkozó bejelentések helyzetét.

(11) Olaszország a 2010. június 10-én elküldött és 2010. június 17-én iktatott elektronikus levél útján tájékoztatta a Bizottságot arról, hogy a C 241 hajó 2008. augusztus 31-én elkészült, 2008. november 3-án pedig szállításra került, és hogy az említett hajó átadási határidejének meghosszabbítását célzó kérelemre vonatkozó bejelentést fenntartották.

(12) Olaszország 2010. június 16-án kelt és 2010. június 28-án iktatott levelében hivatalosan visszavonta a C 244 hajóra vonatkozó határidő-hosszabbítási kérelmeket.

II. ELŐZMÉNYEK

(13) A továbbiakban ismertett tények kizárólag a C 241 hajóra vonatkoznak, mivel a C 242, C 243 és C 244 hajóval kapcsolatos határidő-hosszabbítási kérelmeket Olaszország visszavonta.

(14) A De Poli pellestrinai (Venezia) székhelyű olasz hajógyár, amely az 1990-es évektől kezdve a vegyipari termékek szállítására alkalmas hajók és tartályhajók gyártására szakosodott. 2007-ben a hajógyár az alvállalkozókkal együtt 320 főt foglalkoztatott, és mintegy 70 millió euró éves üzleti forgalmat könyvelt el. 2010. február 11-én az illetékes olasz bíróság jóváhagyta a hajógyár tekintetében a hitelezőkkel való egyezségkötésre irányuló eljárást ([11]).

(15) 2005. január 28-án az Arcotur S.r.l. megbízást adott a De Polinak a C 241 hajó megépítésére. A szerződés értelmében a C 241 megnevezésű vegyianyag-szállító hajónak a következő műszaki tulajdonságokkal kell rendelkeznie: teljes külső hosszúság: 125 m; a bordák külső élei között mért legnagyobb szélesség: 19 m; hordképesség: kb. 7 300 tonna, sebesség: a 15 csomós legnagyobb folyamatos teljesítmény 85 %-ával megegyező teljesítmény. Az adásvételi szerződés szerint a C 241 hajót a De Poli 2007. december 31-ig szállítja le a vevő Arcotur S.r.l. számára, és a hajó teljes vételára 30 millió eurót tesz ki.

(16) 2006. május 26-án a hajógyár az egyik szállítójától (a továbbiakban: a szállító) megrendelte a hajóhoz szükséges sebességváltó berendezést; e megrendelést a szállítónak – ahogyan azt utóbbi is visszaigazolta – 2007. szeptember 3-ig kellett teljesítenie. A De Poli által szolgáltatott információk szerint a C 241 hajóhoz megrendelt sebességváltó berendezés egyedi tulajdonságokkal rendelkező különleges modell, amely műszakilag számos tekintetben különbözik az e szállító által gyártott szabványos modellektől.

(17) 2006. július 6-án az Arcoin S.p.A. (a korábbi Arcotur S.r.l.) és a De Poli módosította a 2005. január 28-án kötött szerződést, melynek értelmében a C 241 hajóra vonatkozó megrendelés a következőképpen módosult: teljes külső hosszúság: 112 m; a bordák külső élei között mért legnagyobb szélesség: 16,8 m; hordképesség: 5 300 tonna; a vételár csökkentése 23 millió euróra.

([8]) A levelet a Bizottság 2010. február 19-én vette kézhez és iktatta.

([9]) Az olasz jogban a hitelezőkkel való egyezségkötésre irányuló eljárás egy, a csődeljárásról szóló törvény által szabályozott olyan kollektív eljárás, amelynek során az adós az adósság átütemezésére irányuló javaslat benyújtásával igyekszik megegyezésre jutni a hitelezőkkel. A benyújtást követően a javaslatot megvizsgálja a vállalkozás cégjegyzék szerinti székhelyén tevékenykedő bíróság. A bíró az egyezségkötésre irányuló javaslatot határozattal jóváhagyhatja vagy elutasíthatja; az elutasítással a bíró hivatalosan is kinyilvánítja az adós fizetésképtelenségét. A hitelezőkkel való egyezségkötésre irányuló eljárás jóváhagyása esetén továbbra is az adós ellenőrzése alatt maradnak a vállalkozás javai és tevékenységei, egy eljáró bíró felügyelete mellett.

([10]) A visszavonást Olaszország a 2010. május 13-án kelt és 2010. május 15-án iktatott levelében ismételten megerősítette.

([11]) A vállalkozás 2009 elején kérte a hitelezőkkel való egyezségkötésre irányuló eljárás megindítását (a hitelezőkkel való egyezségkötésre irányuló eljárás rövid ismertetését lásd a 9. lábjegyzetben).

(18) 2006. július 20-án az Arcoin S.p.A. átruházta a C 241 hajó építésére vonatkozó szerződést az Elbana di Navigazione S.p.A. javára.

(19) 2007. szeptember 3-ára – az elfogadott átadási határidő napjára – a 2006. május 26-án megrendelt sebességváltó berendezés nem készült el. 2007. október 23-án kelt levelében a szállító arról tájékoztatta a De Polit, hogy a piacon kialakult nyersanyaghiány és az alvállalkozók ebből következő szállítási késedelmei miatt a sebességváltó berendezés határidőre történő szállítása nem volt lehetséges. A szállító 2008. január 18-án megerősítette, hogy a sebességváltó berendezés szállítási határidejét 2008 februárjára halasztja, ami körülbelül hat hónapos késedelmet jelent az eredeti határidőhöz képest.

(20) Az olasz hatóságok ezért kérték a C 241 hajó átadási határidejének 2008. augusztus 31-ig történő meghosszabbítását, ami nyolc hónapos késedelemnek felel meg a hajó szerződésben szereplő átadási határidejéhez (2007. december 31.) viszonyítva.

(21) A benyújtott információk alapján a Bizottság végül megállapította, hogy a C 241 hajó szállítására 2008. november 3-án került sor ([12]).

III. **A TÁMOGATÁS**

(22) A határozott idejű védintézkedésekről szóló rendelet ([13]) kivételes és határozott idejű intézkedéseket határoz meg a európai uniós hajógyárak azon szegmensekben történő támogatása érdekében, amelyeket ebben az időszakban súlyos kár ért a tisztességtelen koreai verseny miatt ([14]).

(23) A határozott idejű védintézkedésekről szóló rendelet a közvetlen támogatás nyújtását a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinti a támogatás előtti szerződési érték legfeljebb 6 %-áig ([15]) a különböző kategóriákba tartozó kereskedelmi hajók (konténerszállító hajó, vegyianyag-szállító hajók, tartályhajók és cseppfolyósított földgázt szállító hajók ([16])) építésére vonatkozó szerződések tekintetében a következő feltételek teljesülése esetén: az alacsonyabb árat kínáló koreai hajógyár szerződésére vonatkozóan alakul ki verseny ([17]), a végleges szerződést az érintett rendelet hatályvesztési időpontja előtt (2005. március 31.) kötötték meg ([18]) és a hajót a végleges szerződés aláírásának napjától számított három éven belül leszállítják ([19]).

(24) A határozott idejű védintézkedésekről szóló rendelet 2. cikkének (4) bekezdése ugyanakkor úgy rendelkezik, hogy a Bizottság jóváhagyhatja az átadás utolsó, hároméves határidejének meghosszabbítását, *„ha az érintett egyedi hajógyártási projekt műszaki összetettsége, illetve a rendkívüli, előre nem látható és a társaságtól független körülmények következtében a hajógyár munkaprogramjában bekövetkező váratlan, súlyos és igazolható zavarból származó késedelem ezt igazolja”*.

(25) 2004 májusában a Bizottság a határozott idejű védintézkedésekről szóló rendelet alapján jóváhagyta a hajógyáraknak nyújtott olasz támogatási programot ([20]), amely az említett rendeletben megállapított feltételeket helyezett kilátásba. Az olasz támogatási program különösen kilátásba helyezi a támogatásnyújtást a támogatás előtti szerződési érték legfeljebb 6 %-áig a végleges szerződés aláírásának időpontjától számított három éven belül szállított hajók tekintetében, és kizárólag abban az esetben teszi lehetővé a határidő meghosszabbítását a Bizottság számára, *„ha az érintett egyedi hajógyártási projekt műszaki összetettsége, illetve a rendkívüli, előre nem látható és a társaságtól független körülmények következtében a hajógyár munkaprogramjában bekövetkező váratlan, súlyos és igazolható zavarból származó késedelem ezt igazolja”* (az olasz program (29) bekezdése).

(26) 2005. január 31-én a De Poli hajógyár kérelmet nyújtott be az olasz hatóságok felé, amelyben kérte a C 241 hajó építésével kapcsolatosan a fenti támogatási program által biztosított támogatás odaítélését, mintegy 1,3 millió euró összegben.

(27) 2008. január 25-én a De Poli kérte a C 241 hajó 2007. december 31-i átadási határidejének 2008. augusztus 31-ig történő meghosszabbítását.

(28) Az olasz hatóságok megerősítették, hogy a támogatásnyújtásra nem került sor; megjegyezték továbbá, hogy tekintettel a 2008. október 21-i határozatra ([21]), amelynek értelmében a Bizottság összeegyeztethetetlennek nyilvánította a további 10 millió eurós hozzájárulást az olasz támogatási programhoz, jelenleg nem áll rendelkezésükre megfelelő forrás ilyen támogatás nyújtására.

IV. **AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZAT**

(29) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kételyeit fejezi ki a tekintetben, hogy azon körülmények, amelyek az olasz hatóságok és a De Poli szerint igazolják a C 241 hajó késedelmes szállítását (ahogyan az ezen értékelés tárgyát nem képező C 242, C 243 és C 244 hajó késedelmes szállítását is), *„rendkívüli, előre nem látható és a társaságtól független körülmények következtében a hajógyár munkaprogramjában bekövetkező váratlan, súlyos és igazolható zavarból származó késedelemnek minősülnek”* az olasz támogatási program (29) bekezdése szerint.

([12]) A C 241 hajó elkészültének időpontja – amely az olasz hatóságok szerint 2008. augusztus 30-a – nem releváns, mivel a határozott idejű védintézkedésekről szóló rendelet, és ebből következően az olasz támogatási program is, kizárólag a szállítás határidejét veszi figyelembe.

([13]) Lásd 4. és a 5. lábjegyzet.

([14]) Lásd (3) preambulumbekezdés.

([15]) A rendelet 2. cikkének (3) bekezdése.

([16]) A rendelet 1. cikkének megfelelően.

([17]) A rendelet 2. cikkének (1) bekezdése.

([18]) A rendelet 4. és 5. cikke, melyeket az 502/2004/EK tanácsi rendelet 1. cikke módosított – lásd 4. és 5. lábjegyzet.

([19]) A rendelet 2. cikkének (4) bekezdése.

([20]) Lásd 3. lábjegyzet.

([21]) A Bizottság határozata (2008. október 21.) az Olaszország által a hajógyártásra vonatkozó határozott idejű védintézkedésekről szóló N 59/04 támogatási program módosítása révén végrehajtani kívánt C 20/08 (ex N 62/08) állami támogatásról, HL L 17., 2010.1.22., 50. o., jelenleg jogorvoslati eljárás van folyamatban (T-584/08. és T-3/09. sz. ügy).

(30) Noha az eljárás megindításáról szóló határozatban kifejezett kételyek mind a négy hajót (C 241, C 242, C 243 és C 244) érintik, változatlanul érvényesek kizárólag a C 241 hajó vonatkozásában is.

(31) A Bizottság a határozatban elsősorban azt kérdőjelezi meg, hogy az ArcoinS.p.A.-val kötött szerződések csakugyan véglegesnek tekinthetőek-e, és nem inkább olyan eszközül szolgálnak, amely lehetőséget nyújt a De Poli számára arra, hogy a támogatásra való jogosultság érdekében a végső határidőt tiszteletben tartsa, majd a későbbiekben keressen végleges vevőket.

(32) Másodsorban a Bizottság szerint felvetődik a kérdés, hogy az adásvételi szerződések hajótulajdonosok közötti átruházása nem képezi-e önmagában a szállítási késedelem egyik okát.

(33) Harmadsorban a Bizottság feltételezi, hogy a De Poli a saját tényleges termelési kapacitása felett fogadott el megrendeléseket, mivel a 2005–2008 közötti időszakban a hajógyár mintegy 18 hajó építését vette tervbe, ennek a felét a hajógyár két fő sólyáján, a másik felét pedig egy kisebb létesítményben.

(34) Végül a Bizottság kétségesnek tartja, hogy a lényeges alkatrészek szállítását illetően bekövetkezett állítólagos késedelem – ahogyan azt az olasz hatóságok állítják – csakugyan előreláthatatlan volt: ezzel szemben a Bizottság úgy véli, hogy olyan rendes kereskedelmi kockázatról volt szó, amelyet egy körültekintő hajógyár munkaprogramjába minden esetben bele kell kalkulálni. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a De Poli esetlegesen növelhette a késedelem kockázatát azáltal, hogy egyes hajóalkatrészeket túl későn rendelt meg.

A tagállam észrevételei és az érdekelt felek érvei

(35) A C 241 hajó tekintetében az eljárás megindításáról szóló 2008. június 16-i határozatra benyújtott észrevételeikben az olasz hatóságok azt állították, hogy a De Poli potenciálisan rendelkezett a hajóknak az adásvételi szerződés megkötésétől számított 36 hónapon belüli leszállításához szükséges termelési kapacitással. A késedelem kizárólag a sebességváltó berendezés szállító általi késedelmes leszállításának tudható be, mely tényező Olaszország szerint súlyos, rendkívüli, előre nem látható és a társaságtól független körülménynek minősül az olasz támogatási program (29) bekezdése értelmében.

(36) Az ugyanezen a napon elküldött észrevételeiben a De Poli azt állítja, hogy az a tény, miszerint a hajógyár és az Arcoin S.p.A. a De Poli család tagjainak tulajdonában áll, nem elegendő az eredetileg 2005. január 28-án megkötött szerződés valódiságának kétségbe vonásához. Ezen érvelést alátámasztják az olasz hatóságok is, megjegyezve, hogy a C 241 hajóra vonatkozó szerződés megkötésének idején semmilyen közvetlen üzleti kapcsolat nem létezett a hajógyár és az Arcoin S.p.A. között (attól a körülménytől eltekintve, hogy az Arcoin S.p.A. a De Poli család egyes tagjainak tulajdonát képezte, akik nem teljes mértékben voltak azonosak a hajógyár részvényeit birtokló családtagokkal).

(37) E tekintetben a De Poli emlékeztet rá, hogy a hajógyártás világában nem ritka, hogy hajókat rendelnek, majd az elkészítés után vagy közben a piacon értékesítik azokat.

(38) A C 241 hajó építési munkálatainak ütemezése tekintetében a De Poli megjegyzi, hogy a hajóépítési projektek összetettségéből adódóan a kivitelezési szerződés megkötése és a munkálatok kezdete között gyakran több hónap telik el. A hajógyár szerint megszokott gyakorlat, hogy a szerződés aláírása és a munkálatok tényleges kezdete között eltelt időszakban a hajógyár előkészítő műveleteket végez, így például elkészíti a munkálatok kivitelezési ütemtervét, illetve tárgyal a különböző szállítókkal.

(39) A De Poli által az olasz hatóságoknak benyújtott eredeti kivitelezési ütemterv ([22]) szerint a C 241 hajó építését 2006 első negyedévében kellett megkezdeni, és a hajó szállítását 2007 második félévére tervezték. Mindazonáltal a módosított kivitelezési ütemterv alapján a C 241 hajóval kapcsolatos munkálatoknak 2006. szeptember 28-án kellett volna megkezdődniük (a hajógyár két sólyájának egyikén, a déli sólyán).

(40) A sebességváltó berendezés szállítása a De Poli szerint a hajóépítés folyamatának egyik lényeges szakaszát képezi, amelyet a sebességváltó berendezés és a motor összeszerelése, a hajócsavar felszerelése és a hajótest elkészítése követ. Bizonyos összeszerelési és előkészítési/építési műveletek csak a sebességváltó berendezés beszerelése után végezhetők el. A De Poli azt állítja, hogy az alkatrészeket – köztük a sebességváltó berendezést – a tárolási költségek és az előzetes fizetés elkerülése érdekében általában nem szokás előre megrendelni, és végül kiemeli azt is, hogy az a szállító, amelynek a megbízást adta, az ágazat egyik, igazolt szakmai tapasztalattal rendelkező piacvezetője, tehát nem látszott indokoltnak attól tartani, hogy a szóban forgó vállalkozás a sebességváltó berendezést nem szállítja le a megadott határidőre.

(41) A De Poli állítása szerint a korábbiakban mindig képes volt a 2005–2008 közötti időszakban megrendelt 18 hajó határidőre történő szállítására, tekintettel arra, hogy az említett hajók hordképessége évi 10 000 tonnát tett ki, miközben a hajógyár korábban évi 12 000 tonnát meghaladó kapacitással rendelkezett. A hajógyár azt állítja továbbá, hogy a kérdéses időszakban megrendelt 18 hajó közül kilenc kis méretű volt (20 méter teljes hosszúság és 25 tonna hordképesség), és csupán a fennmaradó kilenc hajó rendelkezett a C 241 hajó nagyságához hasonló méretekkel. A De Poli szerint ez alátámasztja, hogy a hajógyár kapacitása megfelelő volt arra, hogy valamennyi megrendelést teljesítse az előírt határidőre, és hogy nem vállalt olyan megrendelést, amely a termelési kapacitását meghaladta volna.

([22]) Az olasz hatóságok benyújtották ennek másolatát a 2008. február 25-én, a C 241 hajóra vonatkozó N 70/08 számú bejelentés kapcsán módosított kivitelezési ütemtervvel együtt.

(42) Végül a De Poli emlékeztet arra, hogy a múltban a Bizottság számos alkalommal (még maga a De Poli esetében is) jóváhagyta az átadási határidő meghosszabbítására irányuló kérelmeket, amelyeket a lényeges alkatrészek késedelmes szállítása indokolt.

VI. **ÉRTÉKELÉS**

(43) Előzetesen megállapítható, hogy a C 242, C 243 és C 244 hajók ügyében okafogyottá vált az Olaszország által kérelmezett hivatalos vizsgálati eljárás, amely további értékelés nélkül lezárásra kerül, mivel az olasz fél hivatalosan visszavonta az említett három hajó átadási határidejének meghosszabbítása iránti kérelmét, és nem került sor semmilyen kifizetésre.

(44) A mostani értékelés tehát kizárólag a C 241 hajóra vonatkozik, és csak akkor tesz említést a C 242, C 243 és C 244 hajókról, ha ennek jelentősége van az értékelés céljából.

Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatás megléte

(45) Az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése értelmében a belső piaccal összeegyeztethetetlen az állami vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet. Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése tehát megadja azokat a kumulatív feltételeket, amelyek teljesülése esetén egy tagállami intézkedés állami támogatásnak minősül: az intézkedés szelektív előnyt biztosít, állami forrást használ fel, versenytorzító hatást fejt ki, és kedvezőtlenül érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

(46) Az Olaszország által végrehajtani kívánt intézkedés, amely a De Polinak segítséget nyújt a C 241-es hajó megépítéséhez, a szerződés támogatás előtti értékének 6 %-át (körülbelül 1,3 millió eurót) kitevő pénzügyi hozzájárulást jelent, és vitathatatlanul állami támogatásnak minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében. Az intézkedést az olasz állam finanszírozza. A hajóépítés során általában a hajógyár által viselt költségek fedezésére szolgáló pénzeszközök előnyt biztosítanak a De Poli számára. Az intézkedés szelektív, mivel a De Poli annak kizárólagos kedvezményezettje, továbbá javítja e vállalkozás helyzetét az európai versenytársaihoz képest, és ezáltal torzítja a versenyt az európai hajóépítési piacon, valamint érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

A támogatás összeegyeztethetősége az EUMSZ-szel

(47) E vizsgálat esetében a Bizottság az alábbi két tényező miatt kételkedik abban, hogy a De Polinak nyújtott támogatás összeegyeztethető a belső piaccal. Egyrészt az olasz támogatási program (29) bekezdése előírja, hogy a szerződés aláírásától számított három éven belül nyújtható hajóépítési támogatás, másrészt (33) bekezdése kimondja, hogy a végleges szerződést az ideiglenes védintézkedésről szóló rendelet hatályának lejárta – vagyis 2005. március 31. – előtt kell megkötni.

(48) Ami az utóbbi kérdést illeti, az olasz hatóságok kifejtették, hogy a szerződések hajótulajdonosok közötti átruházása az ideiglenes védintézkedésről szóló rendelet hatályának lejárta után nem értelmezhető úgy, hogy a C 241 hajóról szóló, 2005. január 28-án aláírt eredeti szerződés nem volna végleges szerződés az olasz támogatási program (29) bekezdése értelmében.

(49) A Bizottság elismeri, hogy a szerződés harmadik felekre történő átruházása általános gyakorlatnak tűnik a hajóépítési iparágban. Egy korábbi határozatában ([23]), amely szintén a két hajó átadását érintő hároméves határidő meghosszabbítására vonatkozott, a Bizottság megállapította például, hogy a szerződés átruházása esetén is az első szerződés tekinthető véglegesnek, amennyiben a termék továbbra is azonos, és az új tulajdonos a korábbi jogutódja, amely átvállalja a vonatkozó jogokat és kötelezettségeket. Az említett ügyben a Bizottság megállapította tehát, hogy a tulajdonjog átruházása önmagában nem változtatta meg a szerződések jellegét és a támogatás elfogadhatóságának feltételeit.

(50) A vizsgálat tárgyát képező ügyben a szerződés hajótulajdonosok közötti átruházása nem járt a termék típusának vagy a szerződés jellegének módosulásával, és az új tulajdonos lényegében az eredeti szerződő fél jogutódja, amely átvállalja a vonatkozó jogokat és kötelezettségeket. Ennek értelmében a Bizottság megállapítja, hogy az eredeti szerződés végleges, vagyis az olasz támogatási program alapján a támogatások elfogadhatók.

(51) Ami az átadás hároméves határidejének meghosszabbítására vonatkozó feltételekkel kapcsolatban hangoztatott kételyeket illeti, az olasz támogatási program úgy rendelkezik, hogy a Bizottság jóváhagyhatja e meghosszabbítást, amennyiben *„az érintett egyedi hajógyártási projekt műszaki összetettsége, illetve a rendkívüli, előre nem látható és a társaságtól független körülmények következtében a hajógyár munkaprogramjában bekövetkező váratlan, súlyos és igazolható zavarból származó késedelem ezt igazolja”*.

(52) A Bizottságnak tehát azt kell megállapítania, hogy az olasz hatóságok kellően bizonyították-e, hogy a C 241-es hajó átadását illetően bekövetkezett késedelem megfelel-e az olasz támogatási program által a határidő meghosszabbítására vonatkozóan előírt feltételeknek.

([23]) Vö.: a C 33/2004 számú üggyel, amelyben a szerződések átruházása ellenére a Bizottság fenntartotta, hogy az első szerződés volt a végleges.

(53) Az olasz fél által szolgáltatott adatok értékelése előtt a Bizottság előzetesen megállapítja, hogy az Európai Unió Törvényszéke az *Astilleros Zamacona* ügyben 2000. március 16-án hozott ítéletében ([24]) kimondta, hogy *„megszorítóan kell értelmezni az olyan [rendkívüli körülményekre vonatkozó] rendelkezéseket, amelyek eltérő szabályozást állapítanak meg az ugyanazon rendelkezés [a hároméves határidő] első bekezdésében megállapított elvek tekintetében”*. A Törvényszék álláspontja szerint a rendelkezésben szereplő kivételes körülmények megfogalmazása a jogalkotó azon szándékát mutatja, hogy különösen rendkívüli helyzetekre kívánja korlátozni annak alkalmazását. Ezért a Törvényszék úgy vélte, hogy az érdekelt tagállam feladata annak bizonyítása, hogy a feltételezett kivételes körülmények olyan zavart okoztak, amely befolyásolta a hajógyár munkaprogramját, és késleltette a hajó átadását, továbbá hogy a két esemény között ok-okozati kapcsolat állt fenn.

(54) Az olasz hatóságok azt állítják, hogy a C 241-es hajó átadásának késedelme amiatt következett be, hogy késett a sebességváltó berendezés szállítása (6 hónapot), és ennek következtében egy hónappal később került sor az összeszerelésre. A Bizottság megállapítja, hogy Olaszország ezt az egyetlen indokot hozta fel a késedelem magyarázatául; a hosszabbítás iránti kérelem ugyanakkor nem említi indokként a szerződés átruházásából adódó új követelményeket.

(55) A bizottsági gyakorlat szerint ([25]) a körülmények rendkívüliségét megalapozó feltétel kizárja azokat a szokásos vagy többé-kevésbé általános eseményeket, amelyeket a hajógyár munkaprogramjában ésszerűen figyelembe kellett volna venni. A lényeges alkatrészek szállításának jelentős késedelme rendkívülinek tekinthető, a kisebb késedelmek azonban – a hajóépítési projektek hosszára és bonyolultságára figyelemmel – nem szükségképpen minősülnek rendkívülinek. Ezenkívül – mivel e kivételt megszorítóan kell értelmezni – a Bizottság gondosan mérlegeli az arra utaló esetleges körülményeket, hogy a hajógyár előre láthatta, elkerülhette vagy legalábbis csökkenthette volna a késedelmet, például az érintett munkaprogrammal kapcsolatos megrendelések ütemezése kapcsán. Az esemény kiszámíthatatlan jellegére vonatkozó feltétel lényegében minden olyan tényezőt kizár, amelyet a felek ésszerűen előre láthattak volna.

(56) A Bizottság elismeri annak lehetőségét, hogy ok-okozati összefüggés áll fenn a hajógyártáshoz nélkülözhetetlen alkatrészek szállításának késedelme, valamint az adott hajó átadási határidejének meghosszabbítására irányuló kérelem között ([26]). Mindazonáltal a vizsgálat tárgyát képező konkrét helyzetben a Bizottság elsősorban a feltételezett kivételes és előre nem látható körülmények fennállását vitatja: ebben az ügyben nem látszanak teljesülni azon tényezők, amelyek szükségesek annak megállapításához, hogy az elfogadott késedelem megfelel az olasz támogatási program (29) bekezdésében szereplő feltételeknek.

(57) Amint már említettük, a Bizottság elismerte, hogy a lényeges alkatrészek szállításának jelentős késedelme kivételesnek minősülhet. A meghosszabbítás iránti kérelmeket azonban mindig az adott ügy sajátos körülményei alapján kell értékelni. Mivel a De Poli különféle alkalmakkor tapasztalt hasonló típusú zavarokat (nem csupán azért, mert korábban hasonló meghosszabbítás iránti kérelmeket nyújtott be ([27]), hanem amiatt is, hogy – amint az [1], [6] és [7] preambulumbekezdésben jeleztük – a C 241-es hajó építésére vonatkozó szerződéssel azonos napon aláírt másik három szerződés ügyében is ismételt meghosszabbítás iránti kérelmekre került sor), a Bizottság megállapítja, hogy az említett késedelmek nem tekinthetők valóban rendkívülinek. Az azokból fakadó – rendszeresen előálló – zavarok nem tekinthetők teljes mértékben váratlannak.

(58) Éppen az utóbbi zavarok alapján tűnik úgy, hogy a De Poli nem tervezte meg alaposan a termelési folyamatot.

(59) Az eredeti munkaprogram szerint a C 241 hajó építésének 2006 első negyedévében kellett megkezdődnie, és 2007 második félévében került volna sor az átadásra, tehát a hajót 15–24 hónapos időszak alatt kellett megépíteni.

(60) Viszont a módosított munkaterv szerint 2006. szeptember 28-án kezdődött az építés, és a hajó átadását 2007. december 30-ra – vagyis mindössze egy hónappal a 2008. január 28-i utolsó átadási határidő előtti időpontra – ütemezték be. Az így módosított munkaprogram a szerződéses feltételek szerint mindössze 15 hónapos időszakot irányzott elő a hajó megépítésére. Az olasz hatóságok által közölt információkból az derül ki, hogy az azonos típusú, sőt az ugyanazon sólyán (*Scalo Sud*) készülő kisebb hajók (C 229 és C 240) megépítésére 22, illetve 20 hónapot irányoztak elő az építés megkezdésétől az átadásig.

(61) Ezenfelül, mivel az építést csak 2006. szeptember 28-án kezdték meg és a hajó átadását 2007. december 30-ra – vagyis alig egy hónappal a 2008. január 28-i utolsó átadási határidő előtti időpontra – ütemezték be, nem maradt semmiféle mozgástér a termelési folyamat során jelentkező esetleges késedelmek kezelésére, jóllehet a hajógyár korábban már szenvedett el ilyen késedelmet az alkatrészek szállítása és saját gyártási folyamata során egyaránt, amint ezt a De Poli által az átadási határidő módosítása céljából benyújtott több kérelem is tanúsítja.

([24]) Vö.: a T-72/98. sz. *Astilleros Zamacona SA kontra az Európai Közösségek Bizottsága ügy*, [EBHT. 2000., II-1683. o.] Az ítélet egy korábbi rendelet – a hajógyártáshoz nyújtott támogatásról szóló 1540/98/EK rendelet – azonos rendelkezésére hivatkozik, amelyet az ideiglenes védintézkedésről szóló rendelet átvett.

([25]) Vö. pl.: az N 69/08. sz. *Giacalone*-ügy 21. pontjával.

([26]) Vö. pl.: az N 586/03., az N 587/03. és az N 589/03. számú ügyekkel, valamint az N 68/08. és az N 69/08. számú ügyekkel.

([27]) Vö.: az N 586/03. és az N 589/03. számú ügyekkel.

(62) Mindemellett ebben az időszakban komoly kereslet jelentkezett (az olasz hatóságok bizonyítékokat szolgáltattak arra, hogy 2003 és 2005 között közel 60 %-kal nőtt a dízelmotor-megrendelések száma), ami arra enged következtetni, hogy ésszerű lett volna, ha a nélkülözhetetlen alkatrészeket – pl. a sebességváltó berendezést – hamarabb megrendelik, és a szállítás határidejét bizonyos ráhagyással állapítják meg. A De Poli azon állítása, hogy ez nem bevett gyakorlat, nem elegendő annak megállapításához, hogy a hajógyár védhető magatartást tanúsított, és ésszerű kezdeményezéseket tett a késedelmek elkerülésére vagy csökkentésére, szem előtt tartva különösen a megnövekedett keresletet és a múltban már tapasztalt késéseket.

(63) A Bizottság ezzel szemben arra a megállapításra jutott, hogy a sebességváltó berendezést 2006. május 26-án rendelték meg 2007. szeptemberi szállítási határidővel, így szűk mozgásteret hagytak – ha egyáltalán maradt mozgástér – az esetleges késedelmek esetére, tekintve hogy a C 241-es hajó átadásának határideje 2007. december 31-én járt le. A De Poli maga is megjegyezte, hogy a sebességváltó berendezés szállítását követően még jelentős munkálatok elvégzésére van szükség (lásd a [39] preambulumbekezdést); ez a körülmény azt látszik alátámasztani, hogy a hajógyár munkaprogramjában számolni kellett volna bizonyos tűréshatárral a hajók alapvető alkatrészeinek késedelmes szállítása esetére.

(64) Ami az eljárás megindításáról szóló határozatban kifejtett azon kétségeit illeti, hogy a szerződés új tulajdonosra való átruházása önmagában késedelmet okozhat-e, a Bizottság először is megállapítja, hogy a szerződésnek az Arcoin S.p.A.-ról az Elbana Navigazione S.p.A.-ra történő átruházására csupán 2006. július 20-án, vagyis több hónappal a munkálatok megkezdésére eredetileg kijelölt időpont (2006 első negyedéve) után került sor. Ennélfogva a vizsgált ügyben nem zárható ki, hogy a szerződés hajótulajdonosok közötti átruházása önmagában nem késleltette az építési munkálatok megkezdését, és nem okozta a hajó azt követő késedelmes átadását, kiváltképpen ha figyelembe vesszük, hogy a szerződés másik hajótulajdonosra való átruházása miatt a hajó sajátos jellemzői egyáltalán nem módosultak.

(65) Következésképpen – a rendkívüli meghosszabbítás iránti kérelemre alkalmazandó megszorító értelmezésre figyelemmel – az olasz hatóságok nem tudták következetesen megindokolni, hogy az említett körülmények elkerülhetetlenek voltak, illetve nem lehetett volna jelentősen mérsékelni azok negatív hatását, amennyiben a De Poli gondosan megtervezi és irányítja a megrendeléseit. A fenti megfontolások alapján a Bizottság megállapítja, hogy a meghosszabbítás iránti kérelmet alátámasztó körülmények nem minősíthetők kivételesnek vagy előre nem láthatónak, amennyiben a C 241 hajó átadásának késedelme nem volt váratlan vagy védhető az olasz támogatási program (29) bekezdése alapján.

(66) Végül pedig az olasz hatóságok a C 241 hajó átadási időpontjának 8 hónapos – 2007. december 31-től 2008. augusztus 31-ig történő – meghosszabbítása iránti kérelmet nyújtottak be, de a szóban forgó 8 hónapból csupán 7 tekintetében adtak bármiféle indokolást.

(67) A De Poli által építendő hajókkal ([28]) kapcsolatos korábbi meghosszabbítás iránti kérelmektől eltérően, a vizsgálat tárgyát képező ügyben az olasz hatóságok által kért hosszabbítás időtartama meghaladja az említett hatóságok által annak kizárólagos indokaként említett késedelem (a sebességváltó berendezés késedelmes szállítása) időtartamát; tehát nem állapítható meg, hogy ok-okozati kapcsolat állna fenn a meghosszabbítás iránti kérelem alapjául szolgáló késedelem, valamint a lényeges alkatrészek késedelmes szállítása között.

(68) A De Poli végül csupán 2008. november 3-án adta át a hajót. Más szóval a késedelem nem pusztán az indokául felhozott tényezőknek tulajdonítható időt haladta meg, hanem a kért meghosszabbítás határidejét is. Olaszország nem adott semmilyen magyarázatot a hajó átadásának további 2 hónapos utólagos késedelmére, és e 2 hónap vonatkozásában nem érkezett semmilyen meghosszabbítás iránti kérelem a Bizottsághoz.

(69) Ebből következően még amennyiben az eredeti késedelem indokolt volna is, és a Bizottság megadná a kért meghosszabbítást, a C 241-es hajó építése akkor sem volna támogatható az olasz támogatási program alapján, mivel az építés során a meghosszabbított végső határidőt sem tartották tiszteletben.

VII. **KÖVETKEZTETÉS**

(70) Ami a C 242, C 243 és C 244 hajókat illeti, mivel az olasz fél hivatalosan visszavonta az átadási határidő meghosszabbítása iránti kérelmét, és nem került sor semmilyen kifizetésre, a hivatalos vizsgálati eljárás okafogyottá vált és le kell zárni.

(71) Ami a C 241 hajót illeti, ezen értékelés alapján megállapítást nyert, hogy nem teljesülnek a hároméves átadási határidő meghosszabbításának biztosításához szükséges feltételek, továbbá a hajó tényleges átadására a kérelmezett hosszabbítás megadása esetén biztosított határidőn túl került sor. Ennélfogva a C 241 hajó építése nem támogatható az ideiglenes védintézkedésről szóló rendeletre épülő N 59/2004. számú olasz támogatási program alapján.

(72) Mivel az olasz hatóságok megerősítették, hogy a támogatást nem folyósították a De Polinak, nincs szükség a támogatás visszafizettetésére.

([28]) Vö.: az N 586/03. és az N 589/03. számú ügyekkel.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Olaszország által a De Poli javára végrehajtani kívánt állami támogatás, valamint a C 241 hajó átadására vonatkozó háromeves határidő meghosszabbítása, az ideiglenes védintézkedésről szóló rendeletre épülő N 59/2004. számú olasz támogatási program alapján nem egyeztethető össze a belső piaccal.

Következésképpen a Bizottság az intézkedés végrehajtását nem engedélyezi.

2. cikk

Olaszország e határozat kézhezvételétől számított két hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot a határozatnak való megfelelés érdekében elfogadott intézkedésekről.

3. cikk

Ami a C 242, C 243 és C 244 hajókat illeti, mivel az olasz fél hivatalosan visszavonta az átadási határidő meghosszabbítása iránti kérelmét, a hivatalos vizsgálati eljárás okafogyottá vált és le kell zárni.

4. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2010. október 27-én.

a Bizottság részéről

Joaquín ALMUNIA

alelnök