II

(Įstatymo galios neturintys teisės aktai)

SPRENDIMAI

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2010 m. spalio 27 d.

dėl valstybės pagalbos Nr. C 15/08 (ex N 318/07, N 319/07, N 544/07 ir N 70/08), kurią Italija ketina suteikti įmonei „Cantiere Navale De Poli“

(pranešta dokumentu Nr. C(2010) 7253)

(Tekstas autentiškas tik italų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(2013/197/ES)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmąją pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal minėtas nuostatas ([1]) ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

I. PROCEDŪRA

(1) 2007 m. birželio 6 d., 2007 m. rugsėjo 24 d. ir 2008 m. vasario 6 d. raštuose Italija pranešė apie prašymus pratęsti keturių chemikalų tanklaivių (laivai C 241, C 242, C 243 ir C 244), kuriuos turėjo pastatyti „Cantiere Navale De Poli“ (toliau – *De Poli* arba laivų statykla) ([2]), trejų metų pristatymo terminą. Visų pirma Italija paprašė pratęsti laivo C 241 pristatymo terminą 8 mėn., laivo C 242 – 6 mėn., laivo C 243 – 9 mėn. ir laivo C 244 – 10 mėn.

(2) Pranešimai susiję su pagalba, kurią Italija suteikė *De Poli* pagal nacionalinę pagalbos schemą N 59/2004, Komisijos patvirtintą 2004 m. gegužės 19 d. ([3]), remiantis 2002 m. birželio 27 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1177/2002 dėl laikinojo laivų statybos apsaugos mechanizmo ([4]), iš dalies pakeisto Tarybos reglamentu (EB) Nr. 502/2004 ([5]) (toliau atitinkamai – Italijos schema ir Reglamentas dėl laikinojo apsaugos mechanizmo).

(3) 2007 m. liepos 31 d., 2007 m. rugpjūčio 31 d., 2007 m. rugsėjo 7 d., 2007 m. lapkričio 12 d. ir 2008 m. sausio 25 d. raštuose Italija Komisijai pateikė papildomos informacijos, susijusios su pranešimais.

(4) 2008 m. balandžio 16 d. rašte Komisija pranešė Italijos valdžios institucijoms apie sprendimą pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą ([6]) dėl prašymų pratęsti terminą, apie kuriuos buvo pranešta. Komisijos sprendimas pradėti procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([7]). Suinteresuotosios šalys pakviestos pateikti susijusias pastabas.

([1]) OL C 208, 2008 8 15, p. 14.

([2]) Pranešimas dėl laivo C 243 užregistruotas numeriu N 319/07 (2007 m. birželio 6 d. raštas), dėl laivo C 244 – numeriu N 318/07 (2007 m. birželio 6 d. raštas), dėl laivo C 242 – numeriu N 544/07 (2007 m. rugsėjo 24 d. raštas) ir dėl laivo C 241 – numeriu N 70/08 (2008 m. vasario 6 d. raštas).

([3]) OL C 100, 2005 4 26, p. 27.

([4]) OL L 172, 2002 7 2, p. 1.

([5]) OL L 81, 2004 3 19, p. 6.

([6]) Nuo 2009 m. gruodžio 1 d. EB sutarties 87 ir 88 straipsniai tapo SESV atitinkamai 107 ir 108 straipsniais, tačiau jų esmė nesikeitė. Prireikus šiame sprendime daromos nuorodos į SESV 107 ir 108 straipsnius turi būti suprantamos kaip nuorodos į EB sutarties 87 ir 88 straipsnius.

([7]) Žr. 1 išnašą.

(5) 2008 m. birželio 16 d. rašte, užregistruotame 2008 m. birželio 17 d., Italija pateikė pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą. Komisija gavo pastabų iš *De Poli* taip pat 2008 m. birželio 16 d. raštu, užregistruotu 2008 m. birželio 17 d. 2008 m. birželio 30 d. rašte, užregistruotame tą pačią dieną, ir 2008 m. spalio 29 d. rašte, užregistruotame 2008 m. lapkričio 3 d., Italija pateikė papildomos informacijos.

(6) 2008 m. liepos 15 d. rašte, užregistruotame 2008 m. liepos 22 d., Italija antrą kartą paprašė pratęsti dviejų laivų pristatymo terminą: laivo C 242 iki 2008 m. rugsėjo 30 d. ir laivo C 244 iki 2008 m. rugsėjo 30 d.

(7) 2009 m. sausio 20 d. rašte, užregistruotame 2009 m. sausio 22 d., Italija trečią kartą paprašė pratęsti pristatymo terminus: laivo C 242 iki 2008 m. gruodžio 31 d. ir laivo C 243 iki 2009 m. vasario 28 d. 2009 m. balandžio 14 d. rašte, užregistruotame 2009 m. balandžio 15 d., Italija dar kartą (ketvirtąjį) paprašė pratęsti pristatymo terminus: laivo C 242 iki 2009 m. birželio 30 d., laivo C 243 iki 2009 m. rugsėjo 30 d. ir laivo C 244 iki 2009 m. lapkričio 30 d.

(8) Komisija 2009 m. gegužės 8 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną, paprašė Italijos papildomos informacijos ir nusiuntė priminimą 2009 m. birželio 12 d. raštu. Italija atsakė 2009 m. rugsėjo 23 d. raštu ([8]), kuriuo tik informavo Komisiją, kad *De Poli* pradėjo susitarimo su kreditoriais procedūrą ([9]).

(9) 2010 m. sausio 28 d. raštu, užregistruotu 2010 m. vasario 1 d., Italija oficialiai atsiėmė prašymus pratęsti terminą, pateiktus dėl laivų C 242 ir C 243 ([10]).

(10) 2010 m. kovo 2 d. elektroniniu laišku Komisija paprašė Italijos patikslinti pranešimų dėl laivų C 241 ir C 244 statusą.

(11) 2010 m. birželio 10 d. elektroniniu laišku, užregistruotu 2010 m. birželio 17 d.) Italija informavo Komisiją, kad laivas C 241 buvo baigtas 2008 m. rugpjūčio 31 d. ir pristatytas 2008 m. lapkričio 3 d. ir kad pranešimas dėl prašymo pratęsti šio laivo pristatymo terminą nebuvo atsiimtas.

(12) 2010 m. birželio 16 d. raštu, užregistruotu 2010 m. birželio 28 d., Italija oficialiai atsiėmė prašymus pratęsti terminą, susijusius su laivu C 244.

II. **BENDROSIOS APLINKYBĖS**

(13) Kadangi Italija atsiėmė prašymus pratęsti terminą dėl laivų C 242, C 243 ir C 244, toliau išdėstyti faktai susiję tik su laivu C 241.

(14) *De Poli* – tai Pelestrinoje (Venecija) įsikūrusi Italijos laivų statykla, užsiimanti nuo paskutiniojo dvidešimto amžiaus dešimtmečio laivų cheminiams produktams vežti ir tanklaivių statyba. 2007 m. laivų statykloje dirbo 320 darbuotojų, įskaitant subrangovus, o metinė apyvarta sudarė 70 mln. EUR. 2010 m. vasario 11 d. kompetentingas Italijos teisėjas patvirtino laivų statyklos susitarimą su kreditoriais ([11]).

(15) 2005 m. sausio 28 d. „Arcotur S.r.l.“ sudarė sutartį su *De Poli* laivui C 241 pastatyti. Pagal sutartį chemikalų tanklaivis C 241 turėjo pasižymėti šiomis techninėmis savybėmis: bendras ilgis 125 m; plotis nuo kairiojo iki dešiniojo špantų išorinių kraštų 19 m; dedveitas maždaug 7 300 t ir greitis, siekiant 85 % maksimalaus nekintančio galingumo, 15 mazgų. Pardavimo sutartyje numatyta pristatyti laivą C 241 pirkėjui „Arcotur S.r.l.“, iki 2007 m. gruodžio 31 d. už bendrą 30 mln. EUR sumą.

(16) 2006 m. gegužės 26 d. laivų statykla pateikė tiekėjui (toliau tiekėjas) laivo reduktoriaus užsakymą, kuris, tiekėjui patvirtinus, turėjo būti įvykdytas 2007 m. rugsėjo 3 d. Remiantis *De Poli* pateikta informacija, laivo C 241 reduktorius yra konkretaus išskirtinėmis savybėmis pasižyminčio modelio reduktorius, kuris įvairiais techniniais aspektais skiriasi nuo to paties tiekėjo gaminamo standartinio modelio.

(17) 2006 m. liepos 6 d. „Arcoin S.p.A.“ (buvusi „Arcotur S.r.l.“) ir *De Poli* pakeitė 2005 m. sausio 28 d. pasirašytą sutartį, padarydamos šiuos laivo C 241 užsakymo pakeitimus: bendras ilgis 112 m; plotis nuo kairiojo iki dešiniojo špantų išorinių kraštų 16,8 m; dedveitas 5 300 t, kaina sumažinta iki 23 mln. EUR.

([8]) Komisija gavo ir užregistravo raštą tik 2010 m. vasario 19 d.

([9]) Pagal Italijos teisę susitarimas su kreditoriais – tai bankroto įstatymo reglamentuojamas kolektyvinis procesas, kurio metu skolininkas siekia susitarti su kreditoriais, pateikdamas jiems skolos restruktūrizavimo pasiūlymą. Vėliau pasiūlymą nagrinėja teisėjas įmonės registruotoje buveinėje. Teisėjas gali patvirtinti susitarimo su kreditoriais pasiūlymą dekretu arba atmesti jį oficialiai paskelbdamas skolininko bankrotą. Jeigu susitarimas su kreditoriais patvirtinamas, skolininkas toliau kontroliuoja įmonės turtą ir veiklą, prižiūrint paskirtajam administratoriui.

([10]) Atsiėmimas dar kartą patvirtintas 2010 m. gegužės 13 d. raštu, užregistruotu 2010 m. gegužės 15 d.

([11]) Įmonė nuo pat 2009 m. pradžios prašė pradėti susitarimo su kreditoriais procedūrą (glausta susitarimo su kreditoriais apibrėžtis pateikta 9 išnašoje).

(18) 2006 m. liepos 20 d. „Arcoin S.p.A." perleido laivo C 241 statymo sutartį „Elbana di Navigazione S.p.A."

(19) 2006 m. gegužės 26 d. užsakytas reduktorius sutartą 2007 m. rugsėjo 3 d. nebuvo paruoštas. Iš tikrųjų 2007 m. spalio 23 d. raštu tiekėjas informavo *De Poli*, kad dėl žaliavų trūkumo rinkoje ir dėl to vėluojančių subrangovų pristatymų, reduktorius negalėjo būti pristatytas laiku. 2008 m. sausio 18 d. tiekėjas patvirtino, kad reduktoriaus pristatymo data perkelta į 2008 m. vasario mėn., t. y. maždaug šešiais mėnesiais vėliau, palyginti su pradiniu terminu.

(20) Todėl Italijos valdžios institucijos paprašė pratęsti laivo C 241 pristatymo terminą iki 2008 m. rugpjūčio 31 d., t. y. 8 mėn., palyginti su sutartyje numatytu laivo pristatymo terminu (2007 m. gruodžio 31 d.)

(21) Galiausiai, atsižvelgdama į gautą informaciją, Komisija konstatavo, kad laivas C 241 buvo pristatytas 2008 m. lapkričio 3 d. ([12])

III. **PAGALBA**

(22) Reglamente dėl laikinojo apsaugos mechanizmo ([13]) apibrėžtos laikinosios ir išimtinės priemonės, kuriomis siekiama padėti Europos Sąjungos laivų statykloms tuose segmentuose, kurie patyrė didelę žalą dėl nesąžiningos Korėjos konkurencijos ([14]).

(23) Pagal Reglamentą dėl laikinojo apsaugos mechanizmo su vidaus rinka yra suderinama ne daugiau kaip 6 % sutarties sumos tiesioginė pagalba ([15]), skirta tam tikrų kategorijų prekybinių laivų (konteinervežių, chemikalų bei produktų tanklaivių ir SGD (suskystintųjų gamtinių dujų) transporterių ([16])) statybos sutartims tokiomis sąlygomis: jei sutarties siekia konkuruojanti Korėjos laivų statykla, siūlanti žemesnę kainą ([17]), jei galutinė sutartis pasirašyta nesibaigus paties reglamento galiojimui (2005 m. kovo 31 d.) ([18]), jei laivas pristatomas per trejus metus nuo galutinės sutarties pasirašymo dienos ([19]).

(24) Reglamento dėl laikinojo apsaugos mechanizmo 2 straipsnio 4 dalimi Komisijai suteikiama teisė pratęsti galutinį trejų metų pristatymo terminą, *jei tai būtų pateisinama dėl atskiro laivų statybos projekto techninio sudėtingumo arba sutrukdymų, atsiradusių dėl didelių ir pateisinamų netikėtų statyklos darbo programos sutrikimų, kuriuos sukėlė išskirtinės nenumatomos ir nuo įmonės nepriklausančios aplinkybės*.

(25) 2004 m. gegužės mėn. Komisija, remdamasi Reglamentu dėl laikinojo apsaugos mechanizmo, patvirtino Italijos pagalbos schemą, skirtą laivų statykloms ([20]), kurioje numatytos sąlygos atitiko minėto reglamento sąlygas. Visų pirma Italijos schemoje numatyta suteikti ne daugiau kaip 6 % sutarties sumos pagalbą, skirtą laivams, pristatytiems per trejus metus nuo galutinės sutarties pasirašymo dienos, su galimybe, Komisijai leidus, pratęsti galutinį terminą tik, *jei tai būtų pateisinama dėl atskiro laivų statybos projekto techninio sudėtingumo arba sutrukdymų, atsiradusių dėl didelių ir pateisinamų netikėtų statyklos darbo programos sutrikimų, kuriuos sukėlė išskirtinės nenumatomos ir nuo įmonės nepriklausančios aplinkybės* (Italijos schemos 29 dalis).

(26) 2005 m. sausio 31 d. laivų statykla *De Poli* pateikė Italijos valdžios institucijoms paraišką suteikti minėtoje schemoje numatytą 1,3 mln. EUR paramą laivo C 241 statybai.

(27) 2008 m. sausio 25 d. *De Poli* paprašė, kad laivo C 241 pristatymo terminas būtų pratęstas nuo 2007 m. gruodžio 31 d. iki 2008 m. rugpjūčio 31 d.

(28) Italijos valdžios institucijos patvirtino, kad pagalba nebuvo suteikta, ir pažymėjo, kad dėl 2008 m. spalio 21 d. sprendimo ([21]), kuriame Komisija nusprendė, kad Italijos schemai skirtas papildomas 10 mln. EUR įnašas yra nesuderinamas, šiuo metu neturima pakankamai lėšų šiai pagalbai suteikti.

IV. **SPRENDIMAS PRADĖTI PROCEDŪRĄ**

(29) Sprendime pradėti procedūrą Komisija abejoja, ar aplinkybės, kurios pagal Italijos valdžios institucijas ir *De Poli* pateisina pavėluotą laivo C 241 pristatymą (taip pat laivų C 242, C 243 ir C 244, kurie šiame vertinime nenagrinėjami), yra susijusios su „sutrukdymais, atsiradusiais dėl didelių ir pateisinamų netikėtų statyklos darbo programos sutrikimų, kuriuos sukėlė išskirtinės nenumatomos ir nuo įmonės nepriklausančios aplinkybės" pagal Italijos schemos 29 dalį.

([12]) Italijos valdžios institucijų nurodyta laivo C 241 užbaigimo data – 2008 m. rugpjūčio 30 d. – neturi reikšmės, kadangi pagal Reglamentą dėl laikinojo apsaugos mechanizmo ir kartu pagal Italijos schemą svarbi tik laivo pristatymo data.
([13]) Žr. 4 ir 5 išnašas.
([14]) Reglamento 3 konstatuojamoji dalis.
([15]) Reglamento 2 straipsnio 3 dalis.
([16]) Pagal reglamento 1 straipsnį.
([17]) Reglamento 2 straipsnio 1 dalis.
([18]) Reglamento 4 ir 5 straipsniai, kurie iš dalies pakeisti Tarybos reglamento (EB) Nr. 502/2004 1 straipsniu; žr. 4 ir 5 išnašas.
([19]) Reglamento 2 straipsnio 4 dalis.

([20]) Žr. 3 išnašą.
([21]) 2008 m. spalio 21 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos C 20/08 (ex N 62/08), kurią Italija ketina įgyvendinti, iš dalies pakeitus pagalbos schemą N 59/04 dėl laikinojo laivų statybos apsaugos mechanizmo, OL L 17, 2010 1 22, p. 50, šiuo metu nagrinėjamas teisme (bylos T-584/08 ir T-3/09).

(30) Nors abejonės, išreikštos sprendime pradėti procedūrą, susijusios su visais keturiais laivais (C 241, C 242, C 243 ir C 244), jos taip pat svarbios atskiram laivo C 241 vertinimui.

(31) Sprendime Komisija pirmiausiai kelia klausimą, ar su „Arcoin S.p.A." sudarytos sutartys yra galutinės ar sudarytos daugiau tam, kad *De Poli* užsitikrintų galutinį terminą, atitinkantį pagalbos reikalavimus, ir tik tada ieškotų galutinių pirkėjų.

(32) Antra, Komisija išreiškė abejonę, ar pats pirkimo sutarčių perdavimas kitam laivo savininkui nebuvo viena iš pavėluoto pristatymo priežasčių.

(33) Trečia, Komisija daro prielaidą, kad *De Poli* priimti užsakymai viršijo jos faktinį gamybos pajėgumą, atsižvelgiant į tai, kad 2005–2008 m. laivų statykla planavo pastatyti 18 laivų, kurių pusė turėjo būti statoma dviejuose pagrindiniuose stapeliuose, o kita pusė mažesniame įrenginyje.

(34) Galiausiai Komisija abejoja, ar iš tikrųjų nebuvo įmanoma numatyti esminių dalių tiekėjo tariamų vėlavimų, kaip teigia Italijos valdžios institucijos, ir daro prielaidą, kad jie daugiau susiję su įprasta verslo rizika, į kurią atidžiai dirbanti laivų statykla, planuodama darbus, turėtų atsižvelgti. Visų pirma Komisija mano, kad *De Poli* galėjo padidinti vėlavimo riziką, per vėlai užsakydama kai kurias laivų dalis.

Valstybės narės pastabos ir suinteresuotųjų šalių argumentai

(35) Dėl laivo C 241 Italijos valdžios institucijos 2008 m. birželio 16 d. pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą teigia, kad *De Poli* turėjo visą būtiną gamybos pajėgumą laivams pastatyti per 36 mėn. nuo pardavimo sutarties sudarymo dienos. Vėluota tik dėl to, kad tiekėjas vėlavo pristatyti reduktorių; šį faktą Italija laiko dideliu išskirtiniu nenumatomu ir nuo įmonės nepriklausančiu veiksniu pagal Italijos schemos 29 dalį.

(36) Tą pačią dieną išsiųstose pastabose *De Poli* teigia, kad faktas, jog laivų statykla ir „Arcoin S.p.A." susijusios su De Poli šeimos nariais, nėra pakankamas abejonėms dėl 2005 m. sausio 28 d. sudarytos pradinės sutarties. Šį argumentą patvirtina Italijos valdžios institucijos, kurios pažymi, kad, sudarant sutartį dėl laivo C 241, laivų statyklos ir „Arcoin S.p.A." nesiejo jokie tiesioginiai bendrovių ryšiai (išskyrus faktą, kad „Arcoin S.p.A." priklausė De Poli šeimos nariams, kurie ne visiškai sutapo su *De Poli* akcininkais).

(37) Šiuo atžvilgiu *De Poli* tvirtina, kad laivų sektoriuje neretai užsakomi laivai, kurie vėliau, statant ar užbaigus darbus, parduodami rinkoje.

(38) Dėl laivo C 241 darbo programos *De Poli* pažymi, kad dėl laivų statybos projektų techninio sudėtingumo nuo statybos sutarčių sudarymo iki darbų pradžios įprastai praeina nemažai mėnesių. Pasak laivų statyklos, yra įprasta, jog pasirašius sutartį iki faktinės darbų pradžios laivų statykla užsiimtų paruošiamąja veikla, kuri apima vykdomojo projekto rengimą ir derybas su įvairiais tiekėjais.

(39) Pagal pradinę darbo programą, kurią *De Poli* pateikė Italijos valdžios institucijoms ([22]), laivo C 241 statyba turėjo prasidėti pirmą 2006 m. ketvirtį, o pristatymas buvo numatytas 2007 m. antrą pusmetį. Tačiau pagal pakeistą darbo programą laivo C 241 darbai turėjo prasidėti 2006 m. rugsėjo 28 d. (viename iš dviejų laivų statyklos pietų stapelyje).

(40) *De Poli* nuomone, reduktoriaus pristatymas yra esminis laivo statybos etapas, po kurio renkamas reduktorius su varikliu, tvirtinamas laivasraigtis ir užbaigiamas laivo korpusas. Įvairūs surinkimo ir paruošimo ir (arba) statybos darbai gali būti atliekami tik įrengus reduktorių. *De Poli* tvirtina, kad tokios dalys kaip reduktorius paprastai neužsakomos iš anksto, siekiant išvengti sandėliavimo išlaidų ir išankstinių mokėjimų, ir galiausiai pabrėžia, kad tiekėjas, į kurį kreipėsi, yra šiame sektoriuje pirmaujanti įmonė, turinti patvirtintą patirtį, todėl nebuvo priežasčių manyti, kad reduktorius nebus pristatytas laiku.

(41) *De Poli* tvirtina, kad ji visada buvo pajėgi laiku pristatyti 18 laivų, užsakytų 2005–2008 m., kadangi, nors šių dedveitas siekė 10 000 t per metus, istorinis laivų statyklos pajėgumas viršijo 12 000 t per metus. Be to, laivų statykla tvirtina, kad devyni iš 18 nagrinėjamu laikotarpiu užsakytų laivų buvo mažo dydžio (bendras ilgis 20 m ir dedveitas 25 t), ir tik likusieji devyni buvo tokio pat dydžio kaip laivas C 241. *De Poli* nuomone, tai turėtų įrodyti, kad laivų statykla buvo pajėgi atlikti visus sudarytus užsakymus per nustatytą terminą ir kad prisiimti įsipareigojimai neviršijo *De Poli* gamybos pajėgumo.

([22]) Italijos valdžios institucijos pateikė jos kopiją kartu su pakeista darbo programa 2008 m. vasario 25 d. pranešime N 70/08 dėl laivo C 241.

(42) Galiausiai *De Poli* primena, kad praeityje Komisija ne kartą patenkino (taip pat ir *De Poli*) prašymus pratęsti pristatymo terminą, pateisintus pavėluotu esminių dalių pristatymu.

VI. **VERTINIMAS**

(43) Pirmiausia, atsižvelgiant į tai, kad Italija oficialiai atsiėmė pranešimus dėl prašymų pratęsti laivų C 242, C 243 ir C 244 pristatymo terminą, ir į faktą, kad lėšos nebuvo suteiktos, oficialaus tyrimo procedūra dėl Italijos pateiktų prašymų, susijusių su minėtais trimis laivais, neteko pagrindo ir bus baigta neatliekant papildomų vertinimų.

(44) Todėl šis vertinimas susijęs tik su laivu C 241, o nuorodos į laivus C 242, C 243 ir C 244 bus daromos tik paties vertinimo tikslais.

Valstybės pagalbos buvimas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį

(45) SESV 107 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai. Todėl SESV 107 straipsnio 1 dalyje nurodytos bendrosios sąlygos, kad nacionalinė priemonė būtų laikoma valstybės pagalba: priemonė suteikia atrankinį pranašumą, naudoja valstybinius išteklius, daro konkurenciją iškraipantį poveikį ir neigiamai veikia valstybių narių tarpusavio prekybą.

(46) Priemonė, kurią Italija ketina taikyti *De Poli*, skirta laivo C 241 statybai ir sudaranti ne daugiau kaip 6 % (maždaug 1,3 mln. EUR) pirminės sutarties sumos finansinį įnašą, yra neabejotinai valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Priemonę finansuoja Italijos valstybė. Lėšos, skirtos padengti laivų statyklos įprastai patiriamas išlaidas, suteikia *De Poli* pranašumą. Priemonė yra atrankinė, kadangi yra skirta tik *De Poli* ir palaiko šią laivų statyklą kitų Europos konkurentų atžvilgiu, todėl galėtų iškraipyti konkurenciją ir daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

Pagalbos suderinamumas su SESV

(47) Du nagrinėjamo atvejo aspektai pastūmėjo Komisiją suabejoti, ar pagalba *De Poli* suderinama su vidaus rinka. Pirma, Italijos schemos 29 dalyje numatyta, kad pagalba gali būti suteikta laivams, pristatytiems per trejus metus nuo galutinės sutarties pasirašymo dienos; antra, 33 dalyje nurodyta, kad galutinė sutartis turi būti sudaryta nesibaigus reglamento dėl laikinosios apsaugos mechanizmo galiojimui, t. y. iki 2005 m. kovo 31 d.

(48) Dėl paskutiniojo punkto Italijos valdžios institucijos paaiškino, kad pasibaigus reglamento dėl laikinosios apsaugos mechanizmo galiojimui įvykęs sutarties perleidimas kitam laivų savininkui negali būti aiškinamas kaip nuoroda, kad 2005 m. sausio 28 d. pasirašyta pradinė sutartis dėl laivo C 241, nebuvo *galutinė sutartis* pagal Italijos schemos 29 dalį.

(49) Komisija pripažįsta, kad sutarties perleidimas trečiosioms šalims akivaizdžiai yra bendras reiškinys laivų statybos pramonėje. Pavyzdžiui, ankstesniame sprendime ([23]) taip pat dėl dviejų laivų trejų metų pristatymo termino pratęsimo Komisija padarė išvadą, kad net ir perleidus sutartis pirmoji sutartis gali būti laikoma galutine, nes produkto rūšis nesikeitė, o naujasis savininkas pakeitė ankstesnįjį perimdamas jo teises ir pareigas. Todėl minėtu atveju Komisija padarė išvadą, kad dėl nuosavybės perdavimo sutarčių pobūdis ir pagalbos atitikimo sąlygos nepasikeitė.

(50) Nagrinėjamu atveju, perleidžiant sutartį kitam laivų savininkui, produkto rūšis ar sutarties pobūdis taip pat nesikeitė, o naujasis savininkas iš esmės pakeitė pradinę sutarties šalį, perimdamas jos teises ir pareigas. Tuo remdamasi, Komisija mano, kad pradinė sutartis yra galutinė, todėl pagalbą pagal Italijos schemą laiko atitinkančia reikalavimus.

(51) Dėl abejonių, išreikštų dėl trejų metų pristatymo termino pratęsimo sąlygų, Italijos schemoje numatyta, kad Komisija turi teisę pratęsti šį terminą, jei tai *būtų pateisinama dėl atskiro laivų statybos projekto techninio sudėtingumo arba sutrukdymų, atsiradusių dėl didelių ir pateisinamų netikėtų statyklos darbo programos sutrikimų, kuriuos sukėlė išskirtinės nenumatomos ir nuo įmonės nepriklausančios aplinkybės.*

(52) Todėl Komisija turi įvertinti, ar Italijos valdžios institucijos pakankamai įrodė, kad įvykę vėlavimai pristatant laivą C 241 atitinka Italijos schemoje numatytas termino pratęsimo sąlygas.

([23]) Žr. pagalbą C 33/2004, kai sutartys buvo perleistos, tačiau Komisija nusprendė, kad pirmoji sutartis buvo galutinė.

(53) Prieš pradėdama Italijos pareiškimų vertinimą, Komisija pirmiausia konstatuoja, kad 2000 m. kovo 16 d. sprendime *Astilleros Zamacona* ([24]) Europos Sąjungos Teisingumo Teismas nustatė, jog „nuostata [dėl išskirtinių aplinkybių], kurioje numatyta išimčių sistema tos pat nuostatos pirmoje pastraipoje nurodytų principų atžvilgiu [trejų metų terminas], turėtų būti aiškinama siaurai". Teismo nuomone, rezoliucinėje dalyje pateikta formuluotė „išskirtinės aplinkybės" nurodo, kad Bendrijos teisės aktų leidėjas siekė, jog jos būtų taikomos tik labai konkrečiose situacijose. Todėl Teismas nusprendė, kad suinteresuotoji valstybė narė turėtų įrodyti, jog teigtos išskirtinės sąlygos lėmė sutrikimą, kuris paveikė laivų statyklos darbo programą ir pavėlino laivo pristatymą, nustatydama priežastinį ryšį tarp šių dviejų įvykių.

(54) Italijos valdžios institucijos tvirtina, kad laivo C 241 pristatymas vėlavo dėl pavėluoto reduktoriaus pristatymo (6 mėn.) ir dėl to mėnesiui nukeltų surinkimo darbų. Komisija konstatuoja, kad tai vienintelis Italijos argumentas dėl vėlavimo; visų pirma prašyme pratęsti terminą neminimos (kaip argumentas) naujos nuostatos, susijusios su sutarties perleidimu.

(55) Vadovaujantis Komisijos praktika ([25]), *išskirtinių* aplinkybių sąlyga netaikoma bendriems ar bent jau įprastiems įvykiams, į kuriuos laivų statyklos darbo programoje turėtų būti pagrįstai atsižvelgiama. Gali būti laikomi išskirtiniais dideli vėlavimai, pristatant esmines dalis, tačiau mažesni vėlavimai nebūtinai laikomi išskirtiniais, nesvarbu, kokios trukmės ar sudėtingumo būtų laivų statyklos projektai. Be to, atsižvelgiant į tai, kad šią išimtį reikia aiškinti siaurai, Komisija atidžiai vertina, ar yra požymių, kad laivų statykla galėjo paankstinti, išvengti ar bent sutrumpinti vėlavimus, pavyzdžiui, atsižvelgdama į užsakymų terminus susijusios darbo programos atžvilgiu. Įvykio nenumatomumo sąlyga iš tikrųjų netaikoma jokiam veiksniui, kurį šalys gali pagrįstai numatyti.

(56) Komisija pripažįsta, kad gali būti, jog priežastinis ryšys tarp esminių laivo dalių pavėluoto pristatymo ir prašymo pratęsti paties laivo pristatymo terminą yra ([26]). Tačiau šioje konkrečioje situacijoje Komisija daugiausia abejoja, ar susidarė teigtos išskirtinės ir nenumatomos aplinkybės: šiuo atveju neatrodo, kad egzistuoja būtinos aplinkybės, kurios leistų prieiti prie išvados, jog įvykęs vėlavimas atitinka Italijos schemos 29 dalyje nustatytas sąlygas.

(57) Kaip minėta, praeityje Komisija yra pripažinusi, kad dideli esminių dalių pristatymo vėlavimai gali būti laikomi išskirtiniais. Tačiau prašymą pratęsti terminą reikia visada įvertinti atsižvelgiant į kiekvieno atvejo konkrečias aplinkybes. Kadangi *De Poli* ne kartą patyrė tokio pat pobūdžio sutrikimų (net tik todėl, kad *De Poli* praeityje yra pateikusi panašių prašymų pratęsti terminą ([27]), bet ir todėl, kad kitas tris sutartis, pasirašytas tą pačią dieną kaip ir sutartis dėl laivo C 241, ne kartą prašyta pratęsti, žr. 1, 6 ir 7 punktus), Komisija daro išvadą, kad minėti vėlavimai nebegali būti laikomi tikrai išskirtiniais. Dėl jų atsiradę pakartotiniai sutrikimai negali būti laikomi visiškai nenumatomais.

(58) Atsižvelgiant būtent į pastaruosius sutrikimus, neatrodo, kad *De Poli* atidžiai planavo statybą.

(59) Pradinėje darbo programoje numatyta, kad laivas C 241 bus pradėtas statyti 2006 m. pirmą ketvirtį ir bus pristatytas 2007 m. antrą pusmetį, t. y. bus pastatytas per 15–24 mėn.

(60) Pakeistoje darbo programoje numatyta pradėti statybą tik 2006 m. rugsėjo 28 d., o laivą pristatyti 2007 m. gruodžio 30 d., t. y. likus tik vienam mėnesiui iki galutinio pristatymo termino 2008 m. sausio 28 d. Taip pakeistoje darbo programoje pagal sutarties terminus buvo nurodytas tik 15 mėn. bendras laikotarpis, skirtas laivo statybai. Atsižvelgiant į Italijos valdžios institucijų pateiktą informaciją, tokios pačios rūšies ar net mažesnių laivų statybai tame pačiame pietų stapelyje (C 229 ir C 240) buvo numatyti atitinkamai 20 ir 22 mėn. nuo statybos pradžios iki laivų pristatymo.

(61) Be to, dėl to, kad statyba turėjo būti pradėta tik 2006 m. rugsėjo 28 d., o laivas pristatytas 2007 m. gruodžio 30 d., t. y. likus tik vienam mėnesiui iki galutinio pristatymo termino 2008 m. sausio 28 d., visiškai neliko laiko galimiems gamybos proceso vėlavimams, nors laivų statykla ir praeityje yra vėlavusi tiek dėl dalių tiekimo, tiek dėl paties gamybos proceso, kaip rodo kiti *De Poli* pateikti prašymai pratęsti pristatymo terminus.

([24]) Žr. bylą T-72/98 *Astilleros Zamacona SA prieš Europos Bendrijų Komisiją*, 2000 m. Rink. p. II-1683. Sprendime daroma nuoroda į tapačią rezoliucinę dalį, įtrauktą į ankstesnį Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1540/98 dėl pagalbos laivų statybai ir perkeltą į Reglamentą dėl laikinojo apsaugos mechanizmo.

([25]) Žr., pvz., *Giacalone*, pagalba N 69/08, 21 punktas.

([26]) Žr., pvz., pagalbą N 586/03, N 587/03 bei N 589/03 ir pagalbą N 68/08 ir N 69/08.

([27]) Žr. pagalbą N 586/03, N 587/2003 ir N 589/03.

(62) Be to, didelės paklausos laikotarpis (Italijos valdžios institucijos pateikė įrodymų, kad 2003–2005 m. dyzelinių variklių užsakymų padaugėjo maždaug 60 %) verčia manyti, kad esminių dalių, tokių kaip reduktorius, užsakymai ir susitartos susijusios pristatymo datos turėtų būti pagrįstai nustatyti prieš tam tikrą laiką. *De Poli* tvirtinimas, kad tai yra įprasta praktika, nėra pakankamas, kad būtų galima daryti išvadą, jog laivų statykla ėmėsi pateisinamų veiksmų, taikydama pagrįstas priemones vėlavimams išvengti ar sumažinti, ypač atsižvelgiant į padidėjusią paklausą ir praeities vėlavimus.

(63) Komisija konstatuoja, kad reduktorius buvo užsakytas 2006 m. gegužės 26 d. ir turėjo būti pristatytas 2007 m. rugsėjo mėn., paliekant labai mažai laiko, jei apskritai paliekant, galimiems vėlavimams, atsižvelgiant į tai, kad laivo C 241 pristatymo terminas baigėsi 2007 m. gruodžio 31 d. Pati *De Poli* pažymi, kad reikiamo darbo krūvis, pristačius reduktorių, yra didelis (žiūrėti 39 punktą); ši aplinkybė turėtų patvirtinti, kad laivų statyklos programoje turėjo būti numatytas tam tikras laikotarpis galimiems vėlavimams, pristatant laivų esmines dalis.

(64) Dėl sprendime pradėti procedūrą Komisijos išreikštų abejonių apie tai, kad pats sutarties perleidimas naujam savininkui galėtų būti vėlavimo priežastis, Komisija visų pirma konstatuoja, kad „Arcoin S.p.A." sutarties perleidimas „Elba Navigazione S.p.A." įvyko tik 2006 m. liepos 20 d., t. y. praėjus nemažai mėnesių nuo pradžioje numatytos darbų pradžios datos (2006 m. pirmas ketvirtis). Todėl nagrinėjamu atveju negalima atmesti galimybės, kad pats sutarties perleidimas kitam laivo savininkui nebuvo vėlavimo pradėti statybą ir dėl to vėlavusio laivo pristatymo priežastis, visų pirma atsižvelgiant į tai, kad perleidžiant sutartį kitam laivo savininkui reikėjo pakeisti kai kurias konkrečias laivo savybes.

(65) Todėl, atsižvelgiant į tai, kad išskirtinius prašymus pratęsti terminą reikia aiškinti siaurai, Italijos valdžios institucijos nesugebėjo nuosekliai pateisinti, kodėl nebuvo galima išvengti susidariusių aplinkybių ar kodėl neigiamas šių aplinkybių poveikis negalėjo būti gerokai sumažintas *De Poli* atidžiai planuojant ir tvarkant užsakymus. Atsižvelgdama į tai, Komisija daro išvadą, kad pateiktos aplinkybės prašymui pratęsti terminą pagrįsti negali būti laikomos išskirtinėmis ir nenumatomomis, kadangi laivo C 241 pristatymo vėlavimas nebuvo netikėtas ar pateisinamas pagal Italijos schemos 29 dalį.

(66) Galiausiai Italijos valdžios institucijos pranešė apie prašymą pratęsti laivo C 241 pristatymo terminą 8 mėn., t. y. nuo 2007 m. gruodžio 31 d. iki 2008 m. rugpjūčio 31 d., pateikdamos pagrindimą tik dėl 7 iš 8 mėnesių.

(67) Skirtingai nuo ankstesnių prašymų pratęsti terminą, susijusių su laivais, kuriuos *De Poli* turėjo statyti ([28]), nagrinėjamu atveju Italijos valdžios institucijų prašyto pratęsimo trukmė yra ilgesnė už vėlavimą, kurį Italijos valdžios institucijos pateikė kaip vienintelę priežastį (pavėluotas reduktoriaus pristatymas); todėl negalima teigti, kad buvo nustatytas priežastinis ryšys tarp vėlavimo, kuriuo grindžiamas prašymas pratęsti terminą, ir pavėluoto esminių dalių pristatymo.

(68) Iš tikrųjų *De Poli* pristatė laivą tik 2008 m. lapkričio 3 d. Kitaip tariant, vėlavimas buvo ne tik didesnis negu vėlavimas, nurodytas kaip priežastis, bet viršijo prašyto pratęsimo terminą. Italija nepateikė jokio paaiškinimo dėl papildomo daugiau kaip 2 mėnesių vėlavimo pristatant laivą, o Komisija negavo jokio prašymo pratęsti terminą tiems 2 mėn.

(69) Todėl, net jeigu pradinis vėlavimas būtų pateisintas, o Komisija būtų leidusi pratęsti terminą, laivo C 241 statyba vis tiek nebūtų atitikusi pagalbos reikalavimų pagal Italijos schemą, kadangi nebūtų laikytasi net ir galutinio pratęsto termino.

VII. **IŠVADA**

(70) Kalbant apie laivus C 242, C 243 ir C 244, nustatoma, kad atsižvelgiant į tai, kad Italija oficialiai atsiėmė pranešimus dėl prašymų pratęsti pristatymo terminą, ir į tai, kad lėšos nebuvo suteiktos, oficiali tyrimo procedūra neteko pagrindo ir yra baigta.

(71) Kalbant apie laivą C 241, nustatoma, kad atsižvelgiant į šį vertinimą, nebuvo įrodytos sąlygos, būtinos trejų metų terminui pratęsti, ir bet kokiu atveju faktinis laivo pristatymas įvyko pasibaigus terminui, kuris būtų nustatytas, jeigu prašymas pratęsti terminą būtų patenkintas. Todėl laivo C 241 statyba neatitinka pagalbos reikalavimų pagal Italijos schemą N 59/04, grindžiamą Reglamentu dėl laikinojo apsaugos mechanizmo.

(72) Italijos valdžios institucijoms patvirtinus, kad pagalba *De Poli* nebuvo suteikta, pagalbos susigrąžinti nereikia.

([28]) Žr. pagalbą N 586/03, N 587/03 ir N 589/03.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Valstybės pagalba, kurią Italija ketina suteikti *De Poli*, t. y. pratęsti laivo C 241 trejų metų pristatymo terminą, pagal Italijos pagalbos schemą N 59/04, grindžiamą Reglamentu dėl laikinojo apsaugos mechanizmo, yra nesuderinama su vidaus rinka.

Todėl ši pagalba negali būti suteikta.

2 straipsnis

Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą Italija informuoja Komisiją apie priemones, kurių imtasi sprendimui įgyvendinti.

3 straipsnis

Kalbant apie laivus C 242, C 243 ir C 244, nustatoma, kad atsižvelgiant į tai, kad Italija oficialiai atsiėmė pranešimus dėl prašymų pratęsti pristatymo terminą, oficiali tyrimo procedūra neteko pagrindo ir yra baigta.

4 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2010 m. spalio 27 d.

Komisijos vardu

Joaquín ALMUNIA

Komisijos pirmininko