II

(Neleģislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS

(2010. gada 27. oktobris)

par valsts atbalstu Nr. C 15/08 (*ex* N 318/07, N 319/07, N 544/07 un N 70/08), ko Itālija plāno īstenot attiecībā uz kuģu būvētavu *De Poli*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2010) 7253)

(Autentisks ir tikai teksts itāļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2013/197/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc aicinājuma ieinteresētajām personām iesniegt apsvērumus saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem [1] un ņemot vērā saņemtos apsvērumus,

tā kā:

I PROCEDŪRA

(1) Itālija 2007. gada 6. jūnija, 2007. gada 24. septembra un 2008. gada 6. februāra vēstulēs paziņoja lūgumu pagarināt trīs gadu piegādes termiņu četriem ķīmisko vielu tankkuģiem (kuģu numuri: C 241, C 242, C 243 un C 244), kurus būvē Itālijas kuģu būvētava *De Poli* (turpmāk „De Poli" vai „kuģu būvētava") [2]. Konkrēti Itālija lūdza pagarināt piegādes termiņu kuģim C 241 par 8 mēnešiem, kuģim C 242 par 6 mēnešiem, kuģim C 243 par 9 mēnešiem un kuģim C 244 par 10 mēnešiem.

(2) Paziņojumi attiecās uz Itālijas piešķirto atbalstu *De Poli* saskaņā ar Itālijas atbalsta shēmu N 59/2004, ko Komisija apstiprināja 2004. gada 19. maijā [3], pamatojoties uz Padomes 2002. gada 27. jūnija Regulu (EK) Nr. 1177/2002 par pagaidu aizsargpasākumiem kuģu būves nozarē [4], kas grozīta ar Padomes Regulu (EK) Nr. 502/2004 [5] (turpmāk attiecīgi „Itālijas PA shēma" un „PA regula").

(3) Itālija 2007. gada 31. jūlija, 2007. gada 31. augusta, 2007. gada 7. septembra, 2007. gada 12. novembra un 2008. gada 25. janvāra vēstulēs nosūtīja Komisijai papildu informāciju saistībā ar šiem paziņojumiem.

(4) Komisija 2008. gada 16. aprīļa vēstulē paziņoja Itālijai savu lēmumu uzsākt Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru [6] attiecībā uz paziņotajiem lūgumiem pagarināt termiņu. Komisijas lēmums uzsākt procedūru tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* [7]. Ieinteresētās personas tika aicinātas iesniegt apsvērumus.

[1] OV C 208, 15.8.2008., 14. lpp.

[2] Paziņojumi tika reģistrēti ar šādiem numuriem: Nr. 319/07 attiecībā uz kuģi C 243 (2007. gada 6. jūnija vēstule), Nr. 318/07 attiecībā uz kuģi C 244 (2007. gada 6. jūnija vēstule), Nr. 544/07 attiecībā uz kuģi C 242 (2007. gada 24. septembra vēstule) un Nr. 70/08 attiecībā uz kuģi C 241 (2008. gada 6. februāra vēstule).

[3] OV C 100, 26.4.2005., 27. lpp.

[4] OV L 172, 2.7.2002., 1. lpp.

[5] OV L 81, 19.3.2004., 6. lpp.

[6] Kopš 2009. gada 1. decembra EK līguma 87. un 88. pants ir kļuvis attiecīgi par LESD 107. un 108. pantu. Abi noteikumu būtība ir vienāda. Šajā lēmumā atsauces uz LESD 107. un 108. pantu attiecīgos gadījumos jāsaprot kā atsauces uz EK līguma 87. un 88. pantu.

[7] Sk. 1. zemsvītras piezīmi.

(5) Itālija 2008. gada 16. jūnija vēstulē (reģistrēta 2008. gada 17. jūnijā) iesniedza apsvērumus par lēmumu uzsākt procedūru. Komisija saņēma apsvērumus arī no *De Poli* — 2008. gada 16. jūnija vēstulē (reģistrēta 2008. gada 17. jūnijā). Itālija 2008. gada 30. jūnija vēstulē (reģistrēta tajā pašā dienā) un 2008. gada 29. oktobra vēstulē (reģistrēta 2008. gada 3. novembrī) nosūtīja papildu informāciju.

(6) Itālija 2008. gada 15. jūlija vēstulē (reģistrēta 2008. gada 22. jūlijā) lūdza otrreiz pagarināt piegādes termiņu diviem kuģiem — kuģim C 242 līdz 2008. gada 30. septembrim un kuģim C 244 līdz 2008. gada 30. septembrim.

(7) Itālija 2009. gada 20. janvāra vēstulē (reģistrēta 2009. gada 22. janvārī) lūdza trešo reizi pagarināt piegādes termiņus — attiecīgi kuģim C 242 līdz 2008. gada 31. decembrim un kuģim C 243 līdz 2009. gada 28. februārim. Itālija 2009. gada 14. aprīļa vēstulē (reģistrēta 2009. gada 15. aprīlī) lūdza ceturto reizi pagarināt piegādes termiņus —attiecīgi kuģim C 242 līdz 2009. gada 30. jūnijam, kuģim C 243 līdz 2009. gada 30. septembrim un kuģim C 244 līdz 2009. gada 30. novembrim.

(8) Komisija 2009. gada 8. maija vēstulē (reģistrēta tajā pašā dienā) lūdza Itāliju iesniegt papildu informāciju, un 2009. gada 12. jūnijā nosūtīja atgādinājuma vēstuli. Itālija nosūtīja atbildi 2009. gada 23. septembra vēstulē ([8]), tikai informējot Komisiju, ka attiecībā uz *De Poli* ir tikusi apstiprināta kolektīvā bankrota procedūra, tā sauktā „concordato preventivo" ([9]).

(9) Itālija 2010. gada 28. janvāra vēstulē (reģistrēta 2010. gada 1. februārī) oficiāli atsauca iesniegtos lūgumus pagarināt termiņus kuģiem C 242 un C 243 ([10]).

(10) Komisija 2010. gada 2. marta e-pasta vēstulē lūdza Itāliju paskaidrot paziņojumu statusu attiecībā uz kuģiem C 241 un C 244.

(11) Itālija 2010. gada 10. jūnija e-pasta vēstulē (reģistrēta 2010. gada 17. jūnijā) informēja Komisiju, ka kuģa C 241 būve ir pabeigta 2008. gada 31. augustā, tas ir piegādāts 2008. gada 3. novembrī un lūgums par piegādes termiņa pagarinājumu šim kuģim bija palicis spēkā.

(12) Itālija 2010. gada 16. jūnija vēstulē (reģistrēta 2010. gada 28. jūnijā) oficiāli atsauca lūgumus pagarināt piegādes termiņu kuģim C 244.

II **PAMATOJUMS**

(13) Turpmāk minētie fakti attiecas tikai uz kuģi C 241, jo Itālija ir atsaukusi lūgumus pagarināt piegādes termiņus kuģiem C 242, C 243 un C 244.

(14) *De Poli* ir Itālijas kuģu būvētava, kas atrodas Pelestrīnā (Venēcijā) un kopš 20. gadsimta 90. gadiem specializējas ķīmisko vielu un produktu tankkuģu būvē. Kuģu būvētavā 2007. gadā bija nodarbināti 320 darbinieki, ieskaitot apakšuzņēmējus, un tās gada apgrozījums bija EUR 70 miljoni. Kompetentā Itālijas tiesa 2010. gada 11. februārī apstiprināja kolektīvā bankrota procedūru attiecībā uz kuģu būvētavu ([11]).

(15) *De Poli* 2005. gada 28. janvārī noslēdza līgumu ar *Arcotur Srl* par kuģa C 241 būvi. Saskaņā ar šo līgumu kuģis C 241 bija ķīmisko vielu tankkuģis ar šādiem galvenajiem tehniskajiem parametriem: kopējais garums 125 metri, korpusa platums 19 metri, kravnesība aptuveni 7 300 tonnas un ātrums 85 % maksimālās nepārtrauktās slodzes gadījumā — 15 mezgli. Pārdošanas līgumā bija noteikts, ka kuģis C 241 jāpiegādā pircējam *Arcotur Srl* līdz 2007. gada 31. decembrim par kopējo pārdošanas cenu EUR 30 miljoni.

(16) Kuģu būvētava 2006. gada 26. maijā pasūtīja piegādātājam (turpmāk „piegādātājs") kuģa pārnesumkārbu, piegādātājs pasūtījumu apstiprināja, un tas bija jāpiegādā līdz 2007. gada 3. septembrim. Saskaņā ar *De Poli* sniegto informāciju kuģa C 241 pārnesumkārba bija īpašs modelis ar unikālām īpašībām, kas vairākos tehniskos aspektos atšķīrās no tā paša piegādātāja ražotā standarta pārnesumkārbas modeļa.

(17) *Arcoin SpA* (bijušais *Arcotur Srl*) un *De Poli* 2006. gada 6. jūlijā izdarīja grozījumus 2005. gada 28. janvārī parakstītajā līgumā, mainot šādus kuģa tehniskos parametrus: kopējais garums 112 metri, korpusa platums 16,8 metri un kravnesība 5 300 tonnas, cenu attiecīgi samazinot līdz EUR 23 miljoniem.

([8]) Šo vēstuli Komisija saņēma un reģistrēja tikai 2010. gada 19. februārī.

([9]) Saskaņā ar bankrota procedūru, kas Itālijā tiek dēvēta par „concordato preventivo", t. i., vienošanos ar kreditoriem, pamatojoties uz likumu par bankrotu, parādnieks iesniedz kreditoriem parādu atmaksāšanas plānu. Šo iesniegumu izskata tā apgabala tiesa, kurā atrodas uzņēmuma juridiskā adrese. Tiesa var apstiprināt procedūru, izdodot pavēli to uzsākt, vai noraidīt iesniegumu un oficiāli paziņot uzņēmuma bankrotu. Ja vienošanās procedūra ir apstiprināta, parādnieks turpina pārvaldīt uzņēmuma aktīvus un darbību kreditora uzraudzībā.

([10]) Šis atsaukums tika vēlreiz apstiprināts 2010. gada 13. maija vēstulē (reģistrēta 2010. gada 15. maijā).

([11]) Uzņēmums bija iesniedzis pieprasījumu par kolektīvā bankrota procedūru 2009. gada sākumā (sk. paskaidrojumu par kolektīvā bankrota procedūru iepriekš 9. zemsvītras piezīmē).

(18) *Arcoin SpA* 2006. gada 20. jūlijā savas pilnvaras attiecībā uz līgumu par kuģi C 241 nodeva *Elbana di Navigazione SpA*.

(19) Pasūtījuma piegādes dienā, 2007. gada 3. septembrī, pārnesumkārba, kas tika pasūtīta 2006. gada 26. maijā, nebija gatava. Piegādātājs 2007. gada 23. oktobra vēstulē informēja *De Poli*, ka pārnesumkārbu nebija iespējams piegādāt noteiktajā termiņā, jo tirgū nebija pieejami visi izejmateriāli un apakšuzņēmēji tos piegādāja ar aizkavēšanos. Piegādātājs 2008. gada 18. janvārī apstiprināja, ka pārnesumkārba tiks piegādāta 2008. gada februārī, t. i., sešus mēnešus pēc sākotnējā piegādes termiņa.

(20) Tāpēc Itālija lūdza pagarināt piegādes termiņu kuģim C 241 līdz 2008. gada 31. augustam — astoņus mēnešus pēc līgumā paredzētā kuģa piegādes termiņa (2007. gada 31. decembris).

(21) Visbeidzot, pamatojoties uz saņemto informāciju, Komisija konstatēja, ka kuģis C 241 tika piegādāts 2008. gada 3. novembrī ([12]).

III **ATBALSTS**

(22) PA regulā ([13]) ir noteikti izņēmuma un pagaidu pasākumi, lai palīdzētu ES kuģu būvētavām tajos segmentos, ko bija negatīvi ietekmējusi negodīga konkurence ar Dienvidkoreju ([14]).

(23) PA regulā paredzēts, ka tiešo atbalstu līdz 6 % no kuģa būves līguma vērtības pirms atbalsta ([15]) konkrētu kategoriju tirdzniecības kuģu (konteineru pārvadātāju, ķīmisko vielu un produktu tankkuģu un šķidrās dabasgāzes pārvadātāju ([16])) būvei var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja ir ievēroti šādi nosacījumi: attiecībā uz šo līgumu ir bijusi konkurence ar Dienvidkorejas kuģu būvētavu, kas piedāvā zemāku cenu ([17]); galīgais līgums ir parakstīts pirms PA regulas beigu termiņa (2005. gada 31. marts) ([18]); un kuģi paredzēts piegādāt trīs gadu laikā no galīgā līguma parakstīšanas brīža ([19]).

(24) PA regulas 2. panta 4. punktā noteikts, ka Komisija var piešķirt pagarinājumu trīs gadu piegādes termiņam, ja to pamato „ar attiecīgo atsevišķo kuģu būves projektu tehnisko sarežģītību vai aizkavēšanos, ko izraisa negaidīti, bet būtiski un attaisnojami pārrāvumi kuģu būvētavas darba programmā ārkārtēju apstākļu dēļ, kuri ir neparedzami un kuru cēlonis ir meklējams ārpus uzņēmējsabiedrības".

(25) Komisija 2004. gada maijā, pamatojoties uz PA regulu, apstiprināja Itālijas PA shēmu, kas ļāva piešķirt atbalstu kuģu būves nozarei ([20]) ar PA regulas nosacījumiem. Īpaši Itālijas PA shēmā bija paredzēts, ka atbalstu līdz 6 % no līguma vērtības pirms atbalsta var piešķirt attiecībā uz kuģiem, ko piegādā trīs gadu laikā no galīgā līguma parakstīšanas brīža, un Komisija var piešķirt pagarinājumu šim termiņam tikai tad, ja to pamato „ar attiecīgo atsevišķo kuģu būves projektu tehnisko sarežģītību vai aizkavēšanos, ko izraisa negaidīti, bet būtiski un attaisnojami pārrāvumi kuģu būvētavas darba programmā ārkārtēju apstākļu dēļ, kuri ir neparedzami un kuru cēlonis ir meklējams ārpus uzņēmējsabiedrības" (Itālijas shēmas 29. punkts).

(26) *De Poli* 2005. gada 31. janvārī nosūtīja Itālijas iestādēm lūgumu piešķirt atbalstu kuģa C 241 būvei saskaņā ar Itālijas shēmu par summu EUR 1,3 miljoni.

(27) *De Poli* 2008. gada 25. janvārī lūdza Itālijas iestādēm pagarināt piegādes termiņu kuģim C 241 no 2007. gada 31. decembra līdz 2008. gada 31. augustam.

(28) Itālija apstiprināja, ka atbalsts nav izmaksāts. Tā atzīmēja arī, ka pēc Komisijas 2008. gada 21. oktobra lēmuma ([21]), kurā Itālijas PA shēmas budžeta palielinājums par EUR 10 miljoniem tika uzskatīts par neatbilstošu, tobrīd nebija pieejamu līdzekļu, lai piešķirtu šo atbalstu.

IV **LĒMUMS UZSĀKT PROCEDŪRU**

(29) Komisija lēmumā uzsākt procedūru apšaubīja, vai Itālijas un *De Poli* minētie apstākļi, lai attaisnotu kuģa C 241 piegādes aizkavēšanos (arī attiecībā uz kuģiem C 242, C 243 un C 244, kas vairs netiek aplūkoti), kas tiek uztverti kā „negaidīti, bet būtiski un attaisnojami pārrāvumi kuģu būvētavas darba programmā ārkārtēju apstākļu dēļ, kuri ir neparedzami un kuru cēlonis meklējams ārpus uzņēmējsabiedrības", ir Itālijas PA shēmas 29. punkta nozīmē.

([12]) Itālijas iestāžu norādītais kuģa C 241 pabeigšanas datums (2008. gada 30. augusts) nav ņemams vērā, jo PA regulā un Itālijas PA shēmā ir minēts tikai piegādes datums.
([13]) Sk. 4. un 5. zemsvītras piezīmi.
([14]) PA regulas 3. apsvērums.
([15]) Regulas 2. panta 3. punkts.
([16]) Kā noteikts regulas 1. pantā.
([17]) Regulas 2. panta 1. punkts.
([18]) Regulas 4. un 5. pants, kas grozīts ar 1. pantu Padomes Regulā (EK) Nr. 502/2004 — sk. 4. un 5. zemsvītras piezīmi.
([19]) Regulas 2. panta 4. punkts.
([20]) Sk. 3. zemsvītras piezīmi.
([21]) Komisijas 2008. gada 21. oktobra Lēmums par valsts atbalstu C 20/08 (*ex* N 62/08), ko Itālija plāno īstenot, veicot izmaiņas shēmā N 59/04 par pagaidu aizsargpasākumu mehānismu kuģu būvei, OV L 17, 22.1.2010., 50. lpp. — pašlaik tiek izskatīts tiesā (Lieta T-584/08 un T-3/09).

(30) Lai arī lēmumā uzsākt procedūru izteiktas šaubas attiecībā uz četriem kuģiem (C 241, C 242, C 243 un C 244), tās ir būtiskas attiecībā tikai uz novērtējumu par kuģi C 241.

(31) Komisija lēmumā vispirms uzdeva jautājumu, vai ar *Arcoin SpA* noslēgtie līgumi bija galīgie līgumi vai arī *De Poli* tos bija noslēgusi, lai līgumi būtu spēkā pirms kuģu būves līgumu pēdējā termiņa beigām, kurā var piešķirt atbalstu, lai vēlāk atrastu kuģu galīgos pircējus.

(32) Otrkārt, Komisija uzdeva jautājumu, vai pirkšanas līgumu pilnvaru nodošana citiem kuģu īpašniekiem pati par sevi nebija vēl viens piegādes aizkavēšanās iemesls.

(33) Treškārt, Komisija izteica pieņēmumu, ka *De Poli* varētu būt uzņēmusies pārāk daudz pasūtījumu, kas neatbilst faktiskajai ražošanas jaudai, jo no 2005. gada līdz 2008. gadam kuģu būvētava plānoja uzbūvēt 18 kuģus, no kuriem pusi bija paredzēts būvēt divos galvenajos stāpeļos un otru pusi — mazākā infrastruktūrā.

(34) Visbeidzot Komisija apšaubīja, vai nozīmīgu detaļu piegādes aizkavēšanās tiešām nebija paredzama, kā to apgalvo Itālija, vai arī tā uzskatāma par parastu tirdzniecības risku, kas atbildīgai kuģu būvētavai būtu jāparedz savā darba programmā. Īpaši Komisija uzskatīja, ka *De Poli* varētu būt palielinājusi piegādes aizkavēšanās risku, pasūtot dažas detaļas pārāk vēlu.

Dalībvalsts apsvērumi un ieinteresēto personu argumenti

(35) Attiecībā uz kuģi C 241 Itālija savos apsvērumos par 2008. gada 16. jūnija lēmumu uzsākt procedūru apgalvo, ka *De Poli* bija atbilstošā jauda, lai piegādātu kuģi 36 mēnešu laikā no pirkšanas līguma parakstīšanas brīža. Vienīgais piegādes aizkavēšanās iemesls bija novēlota pārnesumkārbas piegāde, kas ir faktors, kuru Itālija uzskata par būtisku, ārkārtēju, neparedzamu un kura cēlonis meklējams ārpus uzņēmējsabiedrības, Itālijas PA shēmas 29. punkta nozīmē.

(36) *De Poli* savos tajā pašā dienā nosūtītajos apsvērumos apgalvo, ka tas, ka kuģu būvētava un *Arcoin SpA* pieder *De Poli* uzņēmumu grupas locekļiem, nav iemesls apšaubīt sākotnējā 2005. gada 28. janvārī parakstītā līguma autentiskumu. Šo argumentu atbalsta Itālijas iestādes, uzsverot, ka laikā, kad tika noslēgts līgums par kuģi C 241, starp kuģu būvētavu un *Arcoin SpA* nebija tiešas īpašumtiesību saiknes (*Arcoin SpA* piederēja *De Poli* uzņēmumu grupas locekļiem, bet ne pilnībā tiem pašiem *De Poli* akciju īpašniekiem).

(37) *De Poli* piebilst, ka pirkšanas līguma pilnvaru nodošana kuģa būves laikā vai pat pēc darbu pabeigšanas ir parasta prakse kuģu būves nozarē.

(38) Attiecībā uz kuģa C 241 būvdarbu plānošanu *De Poli* atzīmē, ka kuģu būves projektu tehniskās sarežģītības dēļ mēdz notikt tā, ka kuģa būve tiek sākta vairākus mēnešus pēc pirkšanas līguma noslēgšanas. Kuģu būvētavas pārstāvji apgalvo, ka no līguma parakstīšanas līdz darbu sākšanai var paiet zināms laiks, kas nepieciešams sagatavošanas darbiem, piemēram, tehniskās shēmas rasēšanai un nolīgumu slēgšanai ar piegādātājiem.

(39) Saskaņā ar sākotnējo darba programmu, ko *De Poli* iesniedza Itālijas iestādēm ([22]), kuģa C 241 būvi bija paredzēts sākt 2006. gada pirmajā ceturksnī, un tā piegāde bija paredzēta 2007. gada otrajā pusē. Tomēr saskaņā ar pārskatīto darba programmu darbu pie kuģa C 241 būves bija paredzēts sākt 2006. gada 28. septembrī „Scalo Sud" (vienā no diviem kuģu būvētavas stāpeļiem).

(40) *De Poli* uzskata, ka pārnesumkārbas piegāde ir būtiska fāze kuģa būvēšanā — tai seko pārnesumkārbas montāža pie dzinēja, propellera pievienošana un korpusa pabeigšana. Vairākas montāžas un sagatavošanas/būvēšanas darbības var veikt tikai pēc pārnesumkārbas uzstādīšanas. *De Poli* apgalvo, ka parasti tādas detaļas kā pārnesumkārbu nepasūta iepriekš, lai izvairītos no uzglabāšanas izdevumiem un priekšapmaksas, un uzsver, ka izvēlētais piegādātājs ir otrais līderis tirgū ar ievērojamu pieredzi, tāpēc nebija iemesla uzskatīt, ka pārnesumkārba varētu netikt piegādāta laikus.

(41) *De Poli* apgalvo, ka tai bija vajadzīgā jauda, lai laikus piegādātu 18 pasūtītos kuģus laikā no 2005. gada līdz 2008. gadam, jo šo pasūtījumu kopējā pilnā kravnesība bija 10 000 tonnas gadā, bet kuģu būvētava iepriekš bija pārsniegusi arī 12 000 tonnu jaudu gadā. Turklāt tā uzsvēra, ka 9 no 18 šajā laikā pasūtītajiem kuģiem bija mazi (ar kopējo garumu 20 metri un pilno kravnesību 25 tonnas) un tikai pārējie 9 kuģi bija aptuveni tikpat lieli kā kuģis C 241. *De Poli* uzskata, ka tas ir pierādījums tam, ka kuģu būvētavai bija vajadzīgā jauda, lai piegādātu visus pasūtījumus paredzētajos termiņos, un tā nebija uzņēmusies pārāk daudz pasūtījumu neatbilstoši ražošanas jaudai.

([22]) Šīs programmas kopiju kopā ar pārskatīto variantu Itālija iesniedza 2008. gada 25. februārī saistībā ar paziņojumu N 70/08 par kuģi C 241.

(42) Turklāt *De Poli* atzīmē, ka Komisija iepriekš vairākos gadījumos, tai skaitā arī attiecībā uz pašu *De Poli*, bija apstiprinājusi lūgumus pagarināt piegādes termiņus nozīmīgu detaļu piegādes aizkavēšanās dēļ.

VI **NOVĒRTĒJUMS**

(43) Pirmkārt, ņemot vērā, ka Itālija ir oficiāli atsaukusi paziņojumus ar lūgumiem pagarināt piegādes termiņus kuģiem C 242, C 243 un C 244, un to, ka nauda netika izmaksāta, oficiālā izmeklēšanas procedūra par Itālijas iesniegtajiem lūgumiem saistībā ar iepriekš minētajiem trim kuģiem nav nepieciešama, un tā tiks pārtraukta bez novērtējuma izdarīšanas.

(44) Tāpēc turpmākais novērtējums attiecas tikai uz kuģi C 241, un visas atsauces uz kuģiem C 242, C 243 un C 244 tiks minētas tikai saistībā ar šo novērtējumu.

Valsts atbalsta esība LESD 107. panta 1. punkta izpratnē

(45) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu jebkāds atbalsts, ko piešķir dalībvalsts vai kas jebkādā veidā piešķirts no valsts līdzekļiem, kas izkropļo vai draud izkropļot konkurenci, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm, tiek uzskatīts par nesaderīgu ar iekšējo tirgu. Tāpēc LESD 107. panta 1. punktā ir noteikti kumulatīvi nosacījumi, saskaņā ar kuriem valsts pasākumu uzskata par valsts atbalstu — pasākums piešķir selektīvas priekšrocības, piesaista valsts līdzekļus, rada konkurences izkropļojumu un negatīvi ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(46) Nav apspriežams, ka pasākums, ko Itālija plāno īstenot, lai atbalstītu *De Poli* kuģa C 241 būvē, ietver finansiālu palīdzību līdz 6 % no līguma vērtības pirms atbalsta (aptuveni EUR 1,3 miljoni) un uzskatāms par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Pasākumu finansē Itālijas valdība. Naudas līdzekļi rada *De Poli* priekšrocības, ciktāl tie paredzēti parastu izmaksu segšanai, kas kuģu būvētavai rodas, būvējot kuģi. Pasākums ir selektīvs, jo tas dod labumu tikai *De Poli* un nostiprina *De Poli* pozīcijas attiecībā pret tā konkurentiem Eiropā, var izkropļot konkurenci Eiropas kuģu būves tirgū un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

Atbalsta saderība ar LESD

(47) Divi izskatāmās lietas aspekti izraisīja Komisijas šaubas par *De Poli* piešķiramā valsts atbalsta saderību ar iekšējo tirgu. Itālijas PA shēmas 29. punktā noteikts, ka atbalstu var piešķirt tikai attiecībā uz tādiem kuģiem, ko piegādā trīs gadu laikā no galīgā līguma parakstīšanas brīža, un 33. punktā noteikts, ka galīgie līgumi jāparaksta pirms PA regulas beigu termiņa (t. i., 2005. gada 31. martā).

(48) Attiecībā uz otro aspektu Itālijas iestādes paskaidroja, ka līgumu pilnvaru nodošanu citiem kuģa īpašniekiem pēc PA regulas termiņa beigām nevar uzskatīt par rādītāju tam, ka sākotnējais līgums attiecībā uz kuģi C 241, kas tika parakstīts 2005. gada 28. janvārī, nav bijis „galīgais līgums" Itālijas PA shēmas 29. punkta nozīmē.

(49) Komisija atzīst, ka līguma pilnvaru nodošana trešai personai šķiet parasta prakse kuģu būves nozarē. Piemēram, arī iepriekš pieņemtā lēmumā ([23]) saistībā ar trīs gadu piegādes termiņa pagarināšanu diviem kuģiem Komisija secināja, ka, neskatoties uz līgumu pilnvaru nodošanu, pirmais līgums uzskatāms par galīgo līgumu, jo produkta veids netika mainīts un jaunais īpašnieks pārņēma tiesības un pienākumus no iepriekšējā īpašnieka. Minētajā gadījumā Komisija attiecīgi secināja, ka īpašumtiesību maiņa neieviesa izmaiņas līgumu veidā un tādējādi to saderībā ar atbalstu.

(50) Šajā gadījumā līguma pilnvaru nodošana citiem kuģa īpašniekiem nebija saistīta ar produkta vai līguma veida maiņu un jaunais īpašnieks būtībā pārņēma tās pašas tiesības un pienākumus, kādi bija sākotnējai līgumslēdzējai pusei. Ņemot to vērā, Komisija uzskata sākotnējo līgumu par galīgo līgumu un attiecīgi saderīgu ar atbalstu saskaņā ar Itālijas PA shēmu.

(51) Attiecībā uz šaubām par nosacījumiem, lai piešķirtu trīs gadu piegādes termiņa pagarinājumu, Itālijas PA shēmā noteikts, ka Komisija var piešķirt pagarinājumu šim termiņam, ja to pamato „ar attiecīgo atsevišķo kuģu būves projektu tehnisko sarežģītību vai aizkavēšanos, ko izraisa negaidīti, bet būtiski un attaisnojami pārrāvumi kuģu būvētavas darba programmā ārkārtēju apstākļu dēļ, kuri ir neparedzami un kuru cēlonis ir meklējams ārpus uzņēmējsabiedrības".

(52) Tāpēc Komisijai jānovērtē, vai Itālija ir atbilstoši pierādījusi, ka ir ievēroti Itālijas PA shēmā noteiktie pagarinājuma piešķiršanas nosacījumi saistībā ar kuģa C 241 piegādes aizkavēšanos.

([23]) Sk. Lietu C 33/2004, kurā, neskatoties uz līgumu pilnvaru nodošanu, Komisija nolēma, ka pirmais līgums uzskatāms par galīgo līgumu.

(53) Pirms Itālijas apsvērumu novērtēšanas Komisija, pirmkārt, atzīmē, ka 2004. gada 16. marta spriedumā attiecībā uz *Astilleros Zamacona* ([24]) Eiropas Savienības Vispārējā tiesa nolēma, ka noteikumi (attiecībā uz ārkārtējiem apstākļiem), ar kuriem izveido izņēmumus šo noteikumu pirmajā apakšpunktā minētajiem principiem (trīs gadu ierobežojums) jāinterpretē ļoti rūpīgi. Saskaņā ar Tiesas lēmumu pati frāze „ārkārtēji apstākļi" noteikumos norāda uz to, ka Kopienas tiesību aktos šā noteikuma piemērošana paredzēta ļoti īpašās situācijās. Tāpēc Tiesa uzskatīja, ka attiecīgajai dalībvalstij jāpierāda, ka konkrētie ārkārtējie apstākļi ir pietiekams pārrāvums, kas ietekmē kuģa būvētavas darba programmu un aizkavē kuģa piegādi, norādot uz saikni starp šiem faktiem.

(54) Itālijas iestādes apgalvoja, ka kuģa C 241 piegāde aizkavējās, jo bija novēlota pārnesumkārbas piegāde (par 6 mēnešiem) un attiecīgi par vienu mēnesi aizkavējās montāžas darbi. Komisija atzīmēja, ka tas ir vienīgais Itālijas minētais aizkavēšanās iemesls. Īpaši netiek minēts, ka lūgumu pagarināt termiņu būtu izraisījuši līguma pilnvaru nodošanas radītie jaunie nosacījumi.

(55) Saskaņā ar Komisijas praksi ([25]) nosacījums, ka apstākļiem jābūt „ārkārtējiem", izslēdz parastus vai vismaz normālus notikumus, kuri kuģu būvētavai būtu saprātīgi jāparedz darba programmā. Nozīmīgu detaļu piegādes ilgu aizkavēšanos var uzskatīt par ārkārtēju, bet nelielu aizkavēšanos nevar uzskatīt par ārkārtēju tik ilgos un sarežģītos procesos kā kuģu būves projekti. Turklāt, ņemot vērā to, ka izņēmums jāinterpretē ļoti rūpīgi, Komisija sīki izvērtēja, vai pastāv norādes, ka attiecīgā kuģu būvētava būtu varējusi iepriekš paredzēt un novērst vai vismaz saīsināt šo aizkavēšanos, piemēram, izskatot attiecīgās darba programmas pasūtījumu termiņus. Nosacījums, ka apstākļiem jābūt neparedzamiem, izslēdz jebkādu iespēju, ko puses būtu varējušas saprātīgi paredzēt.

(56) Komisija atzīst, ka kuģa būvē nozīmīgu detaļu piegādes aizkavēšanās var būt iemesls piegādes termiņa pagarināšanai ([26]). Tomēr konkrētajos šīs lietas apstākļos tieši minētie ārkārtējie un neparedzamie apstākļi izraisa Komisijas šaubas — izskatās, ka šajā gadījumā trūkst nepieciešamo pierādījumu, lai secinātu, ka aizkavēšanās atbilst Itālijas PA shēmas 29. punkta nosacījumiem.

([24]) Sk. Lietu T-72/98 *Astilleros Zamacona SA* pret Komisiju, *ECR* [2000], II-1683. lpp. Šis lēmums attiecas uz identiskiem noteikumiem, kas pastāvēja saskaņā ar bijušo Padomes Regulu (EK) Nr. 1540/98 par atbalstu kuģu būves nozarei saskaņā ar PA regulu.

([25]) Sk., piemēram, 21. punktu *Giacalone* Lietā N 69/08.

([26]) Sk., piemēram, Lietas N 586/03, N 587/03 un N 589/03, kā arī Lietas N 68/08 un N 69/08.

(57) Kā jau minēts, Komisija iepriekš ir atzinusi, ka ilgu aizkavēšanos nozīmīgu detaļu piegādē var uzskatīt par ārkārtēju. Tomēr lūgums pagarināt termiņu vienmēr ir jāvērtē katra gadījuma konkrētajos apstākļos. Tā kā *De Poli* vairākas reizes radies viena veida pārrāvums (ne tikai līdzīgos lūgumos par termiņa pagarināšanu pagātnē ([27]), bet arī saistībā ar citiem trim līgumiem, kas parakstīti vienā dienā ar līgumu par kuģi C 241, kuriem arī vairākas reizes tika pieprasīts termiņa pagarinājums — sk. iepriekš 1., 6. un 7. apsvērumu), Komisija secina, ka šo aizkavēšanos nevar uzskatīt par patiesi ārkārtēju. Tā kā šīs aizkavēšanās ir notikušas atkārtoti, pārrāvumus šādu atkārtotu aizkavēšanos dēļ nevar uzskatīt par patiesi ārkārtējiem.

(58) Patiesībā, ņemot vērā šos iepriekšējos pārrāvumus, šķiet, ka *De Poli* tos pietiekami neņem vērā, plānojot savu ražošanu.

(59) Sākotnējā darba programmā kuģa C 241 būvi bija paredzēts sākt 2006. gada pirmajā ceturksnī, un piegāde bija paredzēta 2007. gada otrajā pusē, ar ražošanas laiku no 15 līdz 24 mēnešiem.

(60) Toties pārskatītajā darba programmā ražošanu bija paredzēts sākt tikai 2006. gada 28. septembrī un kuģa piegāde bija paredzēta 2007. gada 30. decembrī, tas ir, tikai vienu mēnesi pirms pēdējā piegādes termiņa — 2008. gada janvāra. Šīs izmaiņas plānošanā deva kuģa būvei tikai 15 mēnešus laika atbilstoši līguma noteikumiem. Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju termiņi tāda paša vai pat mazāka izmēra kuģu būvēšanai (t. i., kuģu C 229 un C 240) tajā pašā „Scalo Sud" bija paredzēti attiecīgi 22 un 20 mēneši no ražošanas sākuma līdz piegādei.

(61) Turklāt tas, ka ražošanu bija paredzēts sākt tikai 2006. gada 28. septembrī un kuģa piegāde bija paredzēta 2007. gada 30. decembrī — tikai vienu mēnesi pirms pēdējā piegādes termiņa: 2008. gada 28. janvāra —, nepieļāva nekādas aizkavēšanās ražošanas procesā, ņemot vērā kuģu būvētavas iepriekšējo pieredzi ar aizkavēšanos gan detaļu piegādē, gan pašā ražošanas procesā, kā to pierāda citi *De Poli* lūgumi pagarināt termiņus.

([27]) Sk. Lietas N 586/03, N 587/2003 un N 589/03.

(62) Turklāt tas, ka bija liela pieprasījuma periods (Itālija iesniedza pierādījumus par dīzeļu dzinēju pasūtījumu pieaugumu par aptuveni 60 % no 2003. līdz 2005. gadam), liek secināt, ka būtu saprātīgi to ņemt vērā, plānojot pasūtījumus un nosakot tādu nozīmīgu detaļu kā pārnesumkārba piegādes termiņus. *De Poli* apgalvojums, ka tā nav parasta prakse, nav pietiekams, īpaši, ņemot vērā lielo pieprasījumu un iepriekšējo aizkavēšanās pieredzi, lai secinātu, ka kuģu būvētavas rīcība bija attaisnojama un tā rīkojās saprātīgi, lai novērstu vai saīsinātu aizkavēšanos.

(63) Komisija atzīmē, ka pārnesumkārba tika pasūtīta 2006. gada 26. maijā, lai piegādātu kuģi 2007. gada septembrī, un attiecīgi tika paredzēts maz laika vai netika paredzēts laiks iespējamiem kavējumiem, ņemot vērā kuģa piegādes termiņu — 2007. gada 31. decembri. *De Poli* pati uzsvēra, ka daudz darba jāveic pēc pārnesumkārbas piegādes (sk. iepriekš 39. apsvērumu), un tas apstiprina to, ka kuģu būvētavas ražošanas procesā nozīmīgu detaļu piegādē būtu jāparedz zināma aizkavēšanās.

(64) Attiecībā uz Komisijas izteiktajām šaubām lēmumā uzsākt izmeklēšanas procedūru, vai līguma pilnvaru nodošana jaunam īpašniekam arī nebija aizkavēšanās iemesls, Komisija īpaši atzīmē, ka *Arcoin SpA* līguma pilnvaru nodošana *Elbana di Navigazione SpA* notika tikai 2006. gada 20. jūlijā — vairākus mēnešus pēc sākotnēji plānotās darba sākšanas (2006. gada pirmajā ceturksnī). Tāpēc nevar izslēgt, ka šajā gadījumā līguma pilnvaru nodošana citiem kuģa īpašniekiem pati par sevi bija iemesls ražošanas procesa sākuma un attiecīgi kuģa piegādes termiņa nokavēšanai, īpaši, ņemot vērā, ka līguma pilnvaru nodošana citam kuģa īpašniekam ietvēra izmaiņas kuģa parametros.

(65) Nobeigumā, ņemot vērā rūpīgo interpretāciju, kas jāpiemēro lūgumiem par ārkārtas termiņa pagarinājumu, Itālija nebija spējīga atbilstoši pamatot iemeslus, kāpēc nebija iespējams novērst šādus apstākļus vai kāpēc *De Poli* nevarēja ievērojami ierobežot šo apstākļu nelabvēlīgo ietekmi, rūpīgāk plānojot un pārvaldot pasūtījumus. Iepriekš minētie apsvērumi lika Komisijai secināt, ka apstākļus, kuru dēļ tika iesniegts lūgums pagarināt termiņu, nevar uzskatīt par tik ārkārtējiem un neparedzamiem, lai kuģa C 241 piegādes aizkavēšanās būtu negaidīta vai attaisnojama Itālijas PA shēmas 29. punkta nozīmē.

(66) Turklāt Itālija iesniedza lūgumu pagarināt kuģa C 241 piegādes datumu par astoņiem mēnešiem no 2007. gada 31. decembra līdz 2008. gada 31. augustam, bet iesniedza dažus attaisnojumus tikai par septiņiem, nevis astoņiem mēnešiem.

(67) Pretēji iepriekšējiem lūgumiem pagarināt termiņus *De Poli* būvētajiem kuģiem ([28]) Itālijas lūgtais termiņa pagarinājums šajā gadījumā ir garāks nekā Itālijas iestāžu minētā aizkavēšanās, kas ir vienīgais lūguma iemesls (pārnesumkārbas piegādes aizkavēšanās). Tāpēc nevar apstiprināt saikni starp aizkavēšanos, kas ir pamatā lūgumam pagarināt termiņu, un novēlotu nozīmīgu detaļu piegādi.

(68) *De Poli* faktiski nodeva kuģi tikai 2008. gada 3. novembrī. Citiem vārdiem sakot, aizkavēšanās bija ne tikai ilgāka nekā tā pamatota lūgumā pagarināt termiņu, bet vēl ilgāka par pieprasīto termiņa pagarinājumu. Itālija nav iesniegusi paskaidrojumus attiecībā uz šo kuģa piegādes termiņa papildu kavēšanu par vairāk nekā diviem mēnešiem, un Komisija nav saņēmusi lūgumu pagarināt termiņu par šiem diviem mēnešiem.

(69) Attiecīgi, pat ja sākotnējā aizkavēšanās būtu attaisnota un Komisija būtu apstiprinājusi lūgumu pagarināt termiņu, kuģa C 241 būve nebūtu saderīga ar atbalstu saskaņā ar Itālijas PA shēmu, jo tika pārsniegts arī pagarinātais termiņš.

VII **SECINĀJUMS**

(70) Ņemot vērā oficiālo Itālijas atsaukumu paziņojumiem par lūgumu pagarināt piegādes termiņus un to, ka netika izmaksātas nekādas naudas summas, oficiālā izmeklēšanas procedūra attiecībā uz kuģiem C 242, C 243 un C 244 nav nepieciešama, un tā ir jāpārtrauc.

(71) Ņemot vērā iepriekš minēto novērtējumu, attiecībā uz kuģi C 241 nosacījumi trīs gadu piegādes termiņa pagarinājuma piešķiršanai nav pamatoti, un jebkurā gadījumā kuģa faktiskā piegāde notika pēc termiņa, kas būtu piešķirts atbilstoši lūgumam pagarināt termiņu. Tādējādi kuģa C 241 būve nav saderīga ar atbalstu saskaņā ar Itālijas PA shēmu N 59/04, kuras pamatā ir PA regula.

(72) Ņemot vērā, ka Itālijas iestādes apstiprināja, ka atbalsts *De Poli* nav ticis izmaksāts, nav jāveic atbalsta atgūšana,

([28]) Sk. Lietas N 586/03, N 587/03 un N 589/03.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Valsts atbalsts, kuru Itālija plāno īstenot attiecībā uz *De Poli*, konkrēti, trīs gadu piegādes termiņa pagarinājums kuģim C 241 saskaņā ar Itālijas shēmu N 59/04, kuras pamatā ir PA regula, nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

Attiecīgi šo atbalstu nevar piešķirt.

2. pants

Divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas Itālija iesniedz Komisijai informāciju par šā lēmuma izpildes nolūkā veiktajiem pasākumiem.

3. pants

Ņemot vērā oficiālo Itālijas atsaukumu paziņojumiem par lūgumu pagarināt termiņus, oficiālā izmeklēšanas procedūra attiecībā uz kuģiem C 242, C 243 un C 244 nav nepieciešama, un tā ir jāpārtrauc.

4. pants

Šis lēmums ir adresēts Itālijas Republikai.

Briselē, 2010. gada 27. oktobrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Joaquín ALMUNIA