A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

2005. november 23

az Olaszország által a Fincantieri részére nyújtani szándékozott állami támogatásról

(az értesítés a C(2005) 4433. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2006/639/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra, és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

tekintettel a hajógyártáshoz nyújtott támogatások új szabályainak megállapításáról szóló, 1998. június 29-i 1540/98/EK tanácsi rendeletre [1],

miután az érdekelt feleket az említett cikkeknek [2] megfelelő felkérte észrevételeik megtételére, és ezen észrevételek figyelembe vételével,

mivel:

I. ELJÁRÁS

(1) Olaszország 2003. július 31-i levelében értesítette a Bizottságot a támogatási intézkedésről. Olaszország 2003. szeptember 16-i, 2003. november 6-i, 2003. december 1-jei, 2004. február 4-i, 2004. február 12-i, 2004. február 26-i, 2004. április 5-i, 2004. május 25-i, 2004. június 23-i és 2004. július 8-i levelében további információkat adott a Bizottságnak.

(2) 2004. október 22-i levelében a Bizottság tájékoztatta Olaszországot, hogy a kérdéses intézkedéssel kapcsolatban megindítja az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást.

(3) Az eljárás megindítására vonatkozó bizottsági határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* [3]. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy tegyék meg észrevételeiket a szóban forgó állami támogatásra vonatkozóan.

(4) A Bizottság harmadik érdekeltektől is kapott észrevételeket, amelyeket továbbított Olaszországnak, ily módon lehetőséget adva a válaszadásra. Olaszország válaszait a 2005. április 12-i levél tartalmazta.

(5) A Bizottság további leveleket is kapott Olaszországtól, melyek a következő napokon keltek: 2005. november 25., 2005. május 18., 2005. október 12.

II. A TÁMOGATÁS RÉSZLETES LEÍRÁSA

(6) Olaszország arra kérte a Bizottságot, hogy a hajógyártáshoz nyújtott támogatások új szabályainak megállapításáról szóló 1540/98/EK tanácsi rendelet (a továbbiakban: hajógyártási rendelet) 3. cikkében – amely a szerződéshez kötött működési támogatásokról rendelkezik – meghatározott 2003. december 31-i határidőt hosszabbítsa meg. A Fincantieri által kért halasztás öt luxus utasszállító hajó átadását érinti, melyek szerződés szerinti értéke összesen 2,1 milliárd euro, a támogatás összege pedig 243 millió euro.

(7) A Fincantieri állami vállalat, melynek Olaszországban hat hajógyára van (Monfalcone, Marghera, Sestri Ponente, Ancona, Palermo, Castellammare, Muggiano, Riva Trigoso), luxus utasszállító hajókra specializálódott, de más tengerjáró hajótípusokat és hadihajókat is gyárt.

(8) Olaszország kifejtette, hogy a kérdéses hajókról szóló végleges szerződéseket 2000 decemberében írták alá, és a szerződés záradéka úgy rendelkezett, hogy a hajókat 2003 júniusában, illetve decemberében kell átadni. A hajókat egy luxus utasszállító hajókat üzemeltető egyesült államokbeli vállalat, a Carnival Corporation (a továbbiakban: Carnival) különböző leányvállalatai rendelték meg. Olaszország ez alapján hagyta jóvá a hajók megépítéséről szóló szerződéshez kötődő működési támogatást.

(9) Olaszország beszámolt arról, hogy a hajók tulajdonosa a 2001. szeptember 11-i terrortámadások luxushajózási ágazatra gyakorolt súlyos hatása miatt 2001 őszén kérte, hogy tolják ki a hajók átadásának határidejét különböző, 2004-es és 2005-ös dátumokra. A Fincantieri beleegyezett a kérésbe, és Olaszország megkérte a Bizottságot az átadás idejének meghosszabbítására, hogy ily módon a hajók még részesülhessenek a működési támogatásból.

(10) Bejelentésükben az olasz hatóságok hivatkoztak a Bizottság 2002. június 5-i határozatára [4], amely a német Meyer Werft hajógyártónak egy luxus utasszállító esetében engedélyezte az átadási határidő hasonló meghosszabbítását. Olaszország rámutatott a két eset közötti hasonlóságokra a következők tekintetében: (i) a meghosszabbítást alátámasztó indokok (a 2001. szeptember 11-i terrortámadások hatása), (ii) az érintett piac (tengeri körutazások) és (iii) a hajógyár és a hajótulajdonos közötti üzleti függőségi viszony (a Carinval a Fincantieri legnagyobb ügyfele).

[1] HL L 202., 1998.7.18., 1. o.

[2] HL C 30., 2005.2.5., 12. o.

[3] Lásd a 2. oldal alján szereplő lábjegyzetet.

[4] HL C 238., 2002.10.3., 14. o., N 843/01 állami támogatás.

(11) 2004. október 20-i határozatában a Bizottság négy hajó esetében jóváhagyta az átadási határidő meghosszabbítását, de kétségeinek adott hangot az ötödik hajó esetében. A kétségek a 2005 októberében átadandó 6079. számú hajóra vonatkoztak. Ezt a hajót eredetileg 2005-ben kellett volna átadni, ám később, 2000 vége felé, az átadás határidejét 2003 decemberére módosították, egyébként a hajó nem részesülhetett volna a működési támogatásból.

(12) Ha a Bizottság meghosszabbítaná a 6079. számú hajó átadásának határidejét, Olaszország 33 millió euro összegű állami támogatást nyújtana a Fincantierinek (a hajó szerződés szerinti értékének 9 %-a).

(13) A hivatalos eljárás megindítását alapvetően a következők indokolták. Az első a terv kivitelezhetőségével kapcsolatos kétely, mivel a terv szerint az öt hajó egyikét (a 6077. számút) az anconai hajógyárban kellett volna megépíteni, amely összetett gyártási folyamatot jelentett volna, mivel a hajótest összeilleszthető részeit át kellett volna szállítani egy második hajógyárba (ATSM, Trieszt), hogy azután visszaszállítsák őket Anconába, mivel az anconai dokkmedence rövidebb, mint a hajó. Anconában ráadásul még soha sem épült ilyen bonyolult szerkezetű hajó, így kétségek merültek fel arra vonatkozóan, vajon az ottani hajógyár képes-e egy ilyen művelettel megbirkózni, nem utolsó sorban a hajótest elkészültét követő munkák esetében. Itt kell megjegyezni, hogy a 6077. számú hajó anconai megépítése a hajótest elkészültét követően példátlan és kivételes munkálatokat jelentett volna a palermói hajógyárban, a gyártás Anconából Palermóba való átkerülése miatt.

(14) A második indokot a hajótest elkészültét követő szerelési munkálatok becsült mennyiségével kapcsolatos kétségek jelentik, amelyet a Fincantierinek el kellett volna végeznie, ha 2003-ban mind az öt hajót átadták volna. A Bizottság becslései szerint ez a 2003-as évben az addig a Fincantieri által elvégzett ilyen szerelési munkálatok kétszeresét jelentette volna. Ráadásul a margherai hajógyár esetében a 2003-ra tervezett munkálatok mennyisége körülbelül 40 %-kal haladta volna meg az addig a gyár által elvégzett mennyiséget. A Bizottság tehát kételkedett benne, hogy a Fincantieri gyártási terve általában, és Marghera esetében különösen valós lenne.

(15) E két ok miatt a Bizottság kétli, hogy az öt hajót át lehetett volna adni 2005-ben. Ugyanezen információk és elemzés alapján azonban a Bizottság elfogadta, hogy négyet át lehetett volna adni.

(16) A Bizottság szerint a legkomolyabb kétségek a 6079. számú – a 6077. számú harmadik testvérhajója – esetében merültek fel, amelyet szintén a margherai hajógyárban építettek, és amelynek 2005 októberére tervezték az átadását. A 2000. decemberi gyártási tervhez képest a hajó átadását jelentősen késleltette az a döntés, hogy a 6077. számú hajót a margherai hajógyárban építik. Ezek a kétségek olyan jelzéseken alapulnak (egy szándéklevelet még a végleges szerződések 2000. decemberi aláírását megelőzően írtak alá), amelyek alapján már kezdettől a jelenlegi gyártási sorrendet tervezték, és rendkívüli módon kitolták a 6079. számú hajó átadását.

III. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

(17) A Fincantieri 2005. március 3-i levelében küldte el észrevételeit.

(18) A Fincantieri kijelentette, hogy bármely hajógyára – tartozzék bár a luxus utasszállító hajó igazgatósághoz vagy a teherszállító hajó igazgatósághoz – képes a kiválasztott gyártási módszer és az üzemi kivitelezési terv módosításának kényszere nélkül az adott hajórészeket legyártani, minthogy egy teljes *alvállalkozói* hálózatra számíthat, amely képes az igényelt termelési minőség és mennyiség szükségleteit kielégíteni.

(19) A Fincantieri ezen kívül úgy nyilatkozott, hogy az anconai hajógyár kizárólag saját termelőstruktúráira, infrastruktúrájára és gyártelepére támaszkodva is képes lett volna nehézségek nélkül a maga teljességében megépíteni a 6077. számú hajóval méretekben és építési jellemzőkben megegyező utasszállító hajót (a 6079. testvérhajóját), ideértve minden, a hajótest elkészültét követő szerelési és berendezési tevékenységet is, amennyiben a Fincantieri és a helyi és a tartományi hatóságok, a kikötői hatóságok és a fémmunkások szakszervezetei közötti 1999. december 6-án hivatalos formába öntött megállapodás teljesült volna. Ez viszont nem történt meg.

(20) A 6077. számú hajóra (a 6079. testvérhajójára) vonatkozó gyártástechnikai tanulmányban úgy döntöttek, hogy a hajót két részben építik meg: a nagyobbikat Anconában, a kisebbiket pedig Riva Trigosóban. Ugyanezt a gyártási sémát tervezték alkalmazni a Conte di Cavour repülőgép-anyahajó építésénél a riva trigosói és a muggianói hajógyárakban, és 1997-ben már alkalmazták is a Disney Magic luxus utasszállító esetében az anconai és a marherai hajógyárakban. Az ún. „jumbósítást” az ATSM trieszti szárazdokkjában tervezték, amely az anconai hajógyár bármely nehézségét meg tudta volna oldani, mert a hajótest elkészültét követő szerelési munkálatokhoz és a hajók befejezéséhez megfelelő mólóval rendelkezik, ráadásul megvan az a nem lebecsülendő előnye, hogy közel található a monfalconei hajógyár körül kialakult ipari gócponthoz.

(21) Végeredményben a 6077. számú hajó anconai építésével – pontosabban a hajótest nagy részének anconai megépítésével és az ezt követő szerelések jó részének ottani elvégzésével – a Fincantieri hatásos és ügyes stratégiát fogadott el: az esetlegesen felmerülő nehézségek kezelésére gondoskodott egy sor gyártási alternatíváról, kihasználva saját gyárainak integráltságát és rugalmasságát, hogy ily módon biztosítsa a szerződésben meghatározott 2003-as átadási határidőt.

IV. AZ OLASZ HATÓSÁGOK ÁLTAL MEGFOGALMAZOTT ÉSZREVÉTELEK

(22) Az olasz hatóságok által a hivatalos eljárás megindítását követően elküldött észrevételek a Fincantieriéit tükrözik, vagyis eszerint a 2000. decemberi terv ugyan kihívást jelentett, de megvalósítható volt. Az olasz hatóságok úgy vélik, hogy az átadás időpontját be lehetett volna tartani a következőknek köszönhetően: a Fincantieri gyártási rugalmassága, vagyis az a képessége, hogy a hajót több hajógyár szoros bevonásával építi meg (ideértve az általában nem luxus utasszállító hajókat gyártó üzemeket is), az erre a célra szolgáló infrastrukturális és gyári beruházások és a fejlett építési módszerek.

(23) Az ATSM-nek az egyik hajó építésébe való tervezett bevonását illetően Olaszország észrevételei megegyeznek a Fincantieriéival: az ATSM könnyedén össze tudta volna illeszteni a 6077. hajótestének két, immáron teljesen elkészült részét, jóllehet ez az építési mód olyan alternatíva, amelyet némelyek kevésbé tartanak kielégítőnek, mint az építési szakaszok „szokásos" sorrendjét. A hajótest két részének összeillesztése mindenesetre a Fincantieri vállalatnál már *rutin* műveletnek számít. A Bizottságnak az anconai hajógyár hasonlóan összetett szerkezetű hajók építésében szerzett tapasztalataival kapcsolatos kétségeit illetően Olaszország úgy véli, hogy ez megtörtént már a Disney Magic hajó felének megépítésénél és a hajótest elkészültét követő szerelési munkálatainál, illetve a Danielle Casanova utasszállító hajó esetében.

(24) Az olasz hatóságok megállapítják ezen kívül, hogy a palermói hajógyár még a 2000-re tervezettnél is jelentősebb gyártási terveket valósított meg a múltban (1996–97). A Bizottság azon becslésére, amely szerint a 2000. évi gyártási terv a 2003-as évben az addig a Fincantieri által elvégzett hajótest elkészültét követő szerelési munkálatok kétszeresét jelentette volna, az olasz hatóságok tagadták ezt a megállapítást, ráadásul úgy vélték, hogy a 2000. évi gyártási terv szinte minden hajógyárban az adott hajógyár átlagos kapacitását kötötte volna le, és csak néhány esetben érték volna el a maximális kapacitást.

(25) A Bizottság azon észrevételére, hogy a margherai hajógyár esetében a 2003-ra tervezett hajótest elkészültét követő szerelési munkálatok az addig a gyár által elvégzetteknél mintegy 40 %-kal magasabbak, az olasz hatóságok úgy vélik, hogy a 2000-es tervben a margherai gyár tervezett munkaterhe (ideértve a hajótest elkészültét követő szerelési munkálatokat is) teljes mértékig összhangban állt a gyár által már bemutatott kapacitással és potenciállal, mivel már korábban is sikerült 15 hónap alatt négy hajót átadni, amint azt 2003-ra is tervezték.

(26) Olaszországnak arra is lehetősége volt, hogy hozzászóljon a független szakértő által készített jelentés fontosabb részeihez, amelyet a Bizottság az Olaszországtól kapott információk értékelésére használt a hivatalos vizsgálati eljárás megindítását megelőzően.

(27) 2005. május 18-i válaszukban az olasz hatóságok a szakértői jelentés három fő szempontjával kapcsolatosan fogalmaztak meg észrevételeket.

(28) Először is, az olasz hatóságok szerint a szakértő értékelését a 2003-ban átadandó teljes tonnatartalomra alapozta, a gyártási ciklus, vagyis azon progresszív növekedés figyelembe vétele nélkül, amelyet a kompenzált bruttó űrtartalom jelent. Mivel a szakértő megfeledkezett arról, hogy a 2003-ban átadni tervezett kilenc hajó (melyek közül néhány már 2002 végén meglehetősen előrehaladott állapotban volt) regisztertonna-tartalmát a tényleges legyártásukhoz szükséges időtartamra ossza el, arra következtetett, hogy 2003-ban a Fincantierinak az előző kompenzált bruttó űrtartalom dupláját kellene legyártania. Az olasz hatóságok szerint ez a következtetés hibás, amennyiben a Fincantieri gyártási kapacitásának értékelésére vonatkozik, mivel a 2003-ban átadott tonna-tartalom nem egyezik meg az ugyanebben az évben ténylegesen legyártott tonna-tartalommal. Olaszország fenntartja, hogy a gyártásra vonatkozó adatok összhangban állnak a múltban teljesített kapacitással, és semmi esetre sem haladják meg a maximális kapacitást.

(29) Az olasz hatóságok hangsúlyozzák, a gyártási adatok bizonyítják, hogy a monfalconei, a margherai és a genova-sestri ponentei gyárak termelési mennyisége még a legtöbb munkát adó években, vagyis 2002-ben és 2003-ban sem tért el 20 %-nál nagyobb mértékben a szokásos adatoktól. A hasznos teher („*payload*") tekintetében (berendezés és felszerelés), amely az ilyen típusú hajók fontos és jellemző tulajdonsága, a különbség határozottan markánsabb a genova-sestri ponentei gyár esetében (ahol ez az 1998-as 1 863 tonnáról 2003-ban 14 303 tonnára emelkedett); az ilyen nyilvánvaló növekedést megkönnyítette az alvállalkozók bevonása, valamint a nekik átadott tevékenységek kiszélesítése „kulcsrakész" szerződések révén.

(30) A gyártásra vonatkozó (belső/külső) munkaórák száma nyilvánvalóvá teszi, hogy a tervet megelőző években még nagyobb mértékben is bevontak alvállalkozókat, mint ami a 2000-es tervben olvasható.

(31) Végül Olaszország aláhúzza, hogy az alvállalkozók hiányának vagy rendelkezésre nem állásának aggasztó kockázata rendkívül kicsi, figyelembe véve azon megfontolásokat, melyek szerint a hajók szállodai részének szerelőmunkálataiban (amely az utolsó gyártási szakasz a gyárban) éppen azok a beszállítók vesznek részt, akikkel a Fincantieri hosszú távú együttműködési kapcsolatot tart fenn. Még ha feltételezzük is a szakképzett munkaerő hiányát vagy rendelkezésre nem állását, a nehézséget könnyedén le lehetne győzni a munka kiadásával építőipari – különösen nagy szállodák építésével foglalkozó – vállalkozásoknak, tekintve a berendezések és a szerelési munkálatok alapvető azonosságát a szállodai szolgáltatások részéről.

(32) Az olasz hatóságok tehát teljes mértékig osztják a Fincantieri által megfogalmazott észrevételeket.

(33) Olaszország 2005. október 12-i levelében megjegyzéseket fűzött a Bizottság által felkért második szakértő következtetéseihez, amelyek az Olaszország által az eljárás megindításakor bemutatott érveket értékelésére vonatkoztak.

V. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

Jogalap

(34) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében összeegyeztethetetlen a közös piaccal a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy annak torzításával fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet. Az Európai Közösségek Bíróságának állandó ítélkezési gyakorlata szerint a kereskedelem torzulása kategória akkor alkalmazható, ha a kedvezményezett vállalkozás tagállamok közötti kereskedelemmel járó gazdasági tevékenységet folytat.

(35) A Bizottság rámutat arra, hogy az átadási határidő meghosszabbításának kérdése meghatározó annak eldöntésekor, hogy nyújtható-e a hajó esetében szerződéshez kapcsolódó működési támogatás, a hajógyártási rendelet 3. cikke szerint. A tárgyalt működési támogatás a költségek egy részének állami forrásból történő finanszírozását jelenti, amelyet rendesen a kérdéses hajógyárnak magának kellene viselnie a hajó megépítésékor. Ehhez hozzájárul, hogy a hajógyártás olyan gazdasági tevékenység, amely magával vonja a tagállamok közti kereskedelmet. A tárgyalt támogatás ezért a Szerződés 87. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartozik.

(36) A Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének e) pontja megállapítja, hogy a közös piaccal összeegyeztethetőnek tekinthetők a támogatás olyan egyéb fajtái, amelyeket a Tanács a Bizottság javaslata alapján, minősített többséggel hozott határozatával határoz meg. A Bizottság aláhúzza, hogy a Tanács e jogalapon fogadta el 1998. június 29-én a hajógyártási rendeletet.

(37) A Bizottság megjegyzi, hogy a hajógyártási rendelet értelmében „hajógyártás" alatt önjáró tengerjáró kereskedelmi hajók gyártása értendő. A Bizottság rámutat továbbá, hogy a Fincantieri ilyen fajta hajókat épít, és ezért a rendelet által érintett vállalkozásnak minősül.

(38) Az olasz hatóságok kérését a hajógyártási rendelet alapján kell értékelni, jóllehet az 2003 vége óta már nem hatályos. Az intézkedést, amelyre Olaszország támogatást nyújtott, az említett rendelet alapján fogadták el, illetve a támogatást is akkor nyújtották, amikor a kérdéses rendelet még hatályos volt, és a hároméves átadási határidőhöz kötődő rendelkezések is ebben találhatók.

(39) A hajógyártási rendelet 1. cikkének (3) bekezdése úgy rendelkezik, hogy 2000. december 31-ig legfeljebb 9 %-os hozzájárulás adható szerződéshez kapcsolódó működési támogatás címen. Ugyanezen rendelet 3. cikkének (2) bekezdése alapján a végleges szerződés aláírása időpontjában érvényes legmagasabb támogatás jelenti az egy szerződésnél alkalmazható legmagasabb támogatást. Ez azonban nem alkalmazható azokra a hajókra, amelyeket több mint három évvel a szerződés aláírása után adnak át. Ezekben az esetekben a legmagasabb alkalmazható támogatás az, amely a hajó átadása előtt három évvel érvényes volt. Az olyan hajók átadásának utolsó határideje tehát, amelyek még részesülhetnek a működési támogatásból, elméletileg 2003. december 31.

(40) A 3. cikk (2) bekezdése ugyanakkor úgy rendelkezik, hogy a Bizottság jóváhagyhatja az átadás utolsó, hároméves határidejének meghosszabbítását, amennyiben ezt igazolják az egyedi hajógyártási terv műszaki összetettségével, vagy olyan váratlan, súlyos és dokumentált zavarokkal, amelyek befolyásolják a hajógyár munkaprogramját, illetve amelyeket rendkívüli, előre nem látható és a vállalkozáson kívül álló körülmények okoznak. Meg kell jegyezni, hogy Olaszország rendkívüli és előre nem látható körülményekre alapozza az átadási határidő meghosszabbítására vonatkozó kérését.

(41) A Bizottság rámutat arra, hogy az Elsőfokú Bíróság 2000. március 16-i ítéletében ([5]) hasonló értelmezésre jutott és megállapította, hogy ezt a rendelkezést korlátozottan kell értelmezni.

A támogatás összeegyeztethetőségének értékelése a Bizottság által kifejezett kétségek, valamint az olasz hatóságok és a Fincantieri által küldött észrevételek fényében

(42) A Bizottság mindenekelőtt rámutat arra a tényre, hogy ez a határozat ugyan egyetlen hajót érint, de az értékelés a Fincantieri által 2000 decemberében tervezett teljes gyártásra épül. Mind az öt bejelentett hajó 2003-as átadása – a már korábban 2003-ra tervezett hajók átadásán túl – hatalmas munkaterhet jelentett volna a Fincantierinak. A Bizottság ezért szükségesnek vélte, hogy ellenőrizze, vajon a Fincantieri volt-e technikailag olyan helyzetben, hogy a kérdéses hajókat 2003-ban átadja.

(43) Az Olaszország és a Fincantieri által a Bizottság határozatában kifejezésre juttatott kétségekre válaszként küldött utóbbi információkat a Bizottság is, valamint kérésére egy független műszaki szakértő ([6]) is elemezte. A szakértő jelentését a Bizottság 2005. augusztus 26-i levelében Olaszország rendelkezésére bocsátotta, hogy az megfogalmazhassa saját észrevételeit. Olaszország 2005. október 12-én kelt levelében elküldte a jelentéssel kapcsolatos észrevételeit.

Egy hajó legyártása az anconai hajógyárakban és ennek következményei a palermói hajógyárra.

(44) A Bizottság első kétsége az anconai hajógyár kapacitására vonatkozott, azaz arra, vajon képes-e a trieszti ATSM-mel közösen megépíteni az egyik bejelentett luxus utasszállító hajót (a 6077. számút).

([5]) T-72/98. sz. Astilleros Zamacona SA kontra Bizottság ügy (EBHT 2000., II-1683. o.)

([6]) Adminisztratív okok miatt nem az, akit a hivatalos eljárás megindítása előtt bíztak meg.

(45) Olaszország fenntartja, hogy – jóllehet az anconai szárazdokk rövidebb, mint a kérdéses hajó – az öt hajó egyikét meg lehetett volna építeni Anconában és az ATSM-nél, mégpedig egy luxus utasszállító hajónál egyszer már alkalmazott eljárásnak köszönhetően, amikor is a hajót két részből illesztik össze (ún. „jumbósítás"). A Bizottság ugyan az eljárás megindításakor nem jelentette ki, hogy ez lehetetlen lett volna, de aláhúzta a művelet bonyolultságát, amelyet Olaszország is elismer, amikor úgy fogalmaz, hogy az „kevésbé kielégítő építési módszer".

(46) Az eljárást megindító határozatban a Bizottság ennek kapcsán rámutatott arra a tényre, hogy Anconában eddig még soha nem épült ennyire bonyolult szerkezetű hajó. Erre a kifogásra Olaszország azt válaszolta, hogy Anconában már három hasonló méretű hajónak a fő része, valamint egy a kérdéses hajó méretének nagyjából felét kitevő utasszállító hajó is megépült (44 000 BRT ill. 82 500 BRT). A hajórészek és a hajók tehát lényegesen kisebbek voltak a 6077. hajónál, amelynek építését ott tervezték. Minthogy luxus utasszállító hajók építésekor az összetettség nagyban függ a mérettől, a Bizottság ebben a tekintetben arra következtet, hogy Olaszországnak nem sikerült a Bizottság eljárást megindító határozatában található tényeket megcáfolnia.

(47) Az említett határozatban a Bizottság azt is megállapította, hogy az egyik hajó anconai és trieszti (az ATSM-nél történő) megépítése más hajóépítések áthelyezéséhez vezetett volna, amelyeket a Fincantieri egy másik gyárába, Palermóba terveztek. Utóbbinak a megnövekedett mennyiségű szerelési munkálatokhoz elegendő kapacitását a Bizottság kétségbe vonta. Az olasz hatóságok fenntartják azt a véleményüket, hogy elméletileg lehetséges lett volna ezt a munkát elvégezni. Mindazonáltal semmiféle bizonyíték nem érkezett, és a válasz a hajótest elkészültét követő szerelési munkálatok kérdésköre helyett elsősorban a vegyes tonnatartalomban számított építési mennyiségre irányult. A Bizottság mindazonáltal kiemeli, hogy a palermói gyártás 2003-ban 33 000 KBRT volt, azaz lényegesen alacsonyabb, mint az olasz hatóságok által jelzett 63 000 KBRT, illetve a 2000. decemberi tervben meghatározott 53 000 KBRT.

(48) Ezen kívül az olasz hatóságok elmondták, hogy már 2001 júniusában (vagyis az öt hajóra szóló szerződés aláírása után hat hónappal), ráadásul a tervezett különleges munkamennyiség nélkül is gyártási válság volt a palermói gyárban, amely szükségessé tette az átadások késleltetését. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a palermói hajógyár a hajótest elkészültét követő szerelési munkálatok szempontjából nem lett volna képes teljesíteni a 2000. decemberi tervet (erre a felvetésre Olaszország nem válaszolt).

(49) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az olasz hatóságok és a Fincantieri által szolgáltatott információk azt mutatják, 2000 decemberében nem volt egyértelmű, hogy a 6077. számú hajó hajótestének elkészültét követő szerelési munkálatait az ATSM-nél vagy Anconában kellene elvégezni. A 2000. decemberi gyártási terv és a 2005. május 25-i levél 5. melléklete szerint Anconának kellett volna a szerelési munkálatok helyszínéül szolgálnia, ugyanakkor a Fincantieri 2005. március 3-i levele megállapítja, hogy a szerelésekre az ATSM-nél került volna sor, annak érdekében, hogy az anconai üzem bármilyen gyártási nehézségeit legyőzzék.

(50) A Bizottság által felkért szakértő úgy véli, hogy Olaszország nem szolgáltatott meggyőző információkat az ATSM szárazdokkjában összpontosuló szervezéssel és erőforrásokkal kapcsolatban. Emiatt a szakértő erősen kétli, hogy egy olyan hajógyár, amely elsősorban hajójavítással foglalkozik, és nincs tapasztalata luxus utasszállító hajók építésében, képes volna átalakulni egy tökéletesen szervezett hajógyárrá, amely rövid határidővel képes átadni egy ilyen hajót.

(51) Olaszország 2005. október 12-i levelében ehhez megjegyzést fűzött. Olaszország úgy véli, hogy a Fincantieri szervezési képessége elegendő ahhoz, hogy az ATSM rövid idő alatt képes legyen a tervezett feladatot elvégezni. Olaszország aláhúzza ezen kívül, hogy az ATSM pillanatnyilag a Fincantierivel szorosan egyeztetve dolgozik a szárazdokkban elvégzendő hajójavítási munkákon. A Bizottság mindazonáltal még mindig nincs meggyőződve az olasz feltételezés érvényességéről, mely szerint az ATSM rövid idő alatt képes lenne hajójavításra szolgáló szárazdokkból valódi hajóépítő gyárrá átalakulni.

(52) Ezért a Bizottság arra következtet, hogy maga a Fincatnieri is kételkedett az anconai gyár a hajótest elkészültét követő szerelési munkálatokat illető képességében, ráadásul semmiféle bizonyítékot sem szolgáltatott arra vonatkozóan, hogy az ATSM képes lenne elvégezni azokat elvégezni. A fönti észrevételek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a 2000-es tervezés megvalósíthatatlan és pontatlan volt, mind a hajó Ancona/ATSM hajógyárakban történő megépítésével kapcsolatban, mind pedig a palermói helyzettel kapcsolatban, és így a Bizottság kétségei megerősítést nyertek.

A hajótest elkészültét követő szerelési munkálatok a Fincantieri csoporton belül

(53) Az eljárást megindító határozatában a Bizottság úgy vélte, hogy a már tervezett hajókon túlmenően az öt hajó átadása a Fincantieri által addig elvégzett szerelési munkálatok kétszeresét vonta volna magával, illetve, hogy a margherai hajógyár esetében a 2003-ra tervezett szerelési munkálatok mennyisége az ott addig elvégzettnél 40 %-kal lett volna magasabb.

(54) Olaszország egyrészt azt válaszolta, hogy a hajótest megépítéséhez szükséges kapacitás elegendő. Ez az érv azonban nem megfelelő, hiszen a Bizottság nem vitatta a hajótest megépítéséhez szükséges kapacitást.

(55) A Fincantieri és Olaszország kétségbe vonják a Bizottságnak az előző évek szerelési munkálatainak mennyiségére vonatkozó becsléseit: kijelentik például, hogy a növekedés nem lett volna magasabb 20 %-nál. Ezen kívül hangsúlyozzák, hogy a hajótest elkészültét követően szükséges szerelési munkálatokat az alvállalkozói hálózatnak köszönhetően el lehetett volna végezni a tervezett határidőig.

(56) A Bizottság viszont kitart azon – a műszaki szakértő által is alátámasztott – álláspontja mellett, hogy az eljárást megindító határozatban feltett, a szerelési munkálatokra vonatkozó kérdés valós alapokon nyugszik. Jóllehet Olasz-

ország kijelentette, hogy az egyes hajógyárak két műszak beállításával egészen a maximális szintig növelhették volna gyártási kapacitásukat, amennyiben párhuzamosan az összes vagy a legtöbb hajógyárban így járnak el, ez – a Bizottság véleménye szerint – rendkívül magas kockázathoz és költségekhez vezetett volna, és jelentős erőfeszítést igényelt volna az igazgatási ráfordítások szintjén, különösen a Fincantieri gyártási folyamatának központosított igazgatási struktúráját tekintve, amit Olaszország ismertetett.

(57) A szerelési munkálatok ezen kívül különösen kritikusak a 6078. és a 6079. számú hajók hajóteste esetében, amelyeket 2003 vége előtt a margherai hajógyárban mindössze két hónap különbséggel kellett volna megépíteni és átadni. A Bizottság véleménye szerint – amelyet a szakértő értékelése is megerősít – Olaszország ugyan bemutatott néhány számot arra vonatkozóan, hogyan tervezték az összes, a hajótest elkészültét követő szerelési munkálat elvégzését, de nem adott valódi választ erre a fontos kifogásra.

(58) Olaszország 2005. október 12-i levelében megjegyzést fűzött a szakértő által kiemelt ponthoz, megerősítve, hogy a két hajó átadása megvalósítható lett volna két hónapon különbséggel, és hogy – például – a 6078. számú hajóra kilenc hónapot terveztek szemben a 6079. számúra tervezett hét hónappal, aminek köszönhetően szükség esetén még utóbbin is lehetett volna tovább dolgozni. A Bizottság ebben a tekintetben megjegyzi, hogy a 6075., 6076. és 6077. számú testvérhajók hajótestének elkészültét követő szerelési munkálataira 9, 8 illetve 10 hónapot terveztek, ezért a 6078. számúra tervezett kilenc hónap nem tűnik különösen hosszúnak, sem pedig a 6079. számúra tervezett hét hónap különösen rövidnek, miután úgy tervezték, hogy a szerelési munkálatok a 6078. számú hajóval párhuzamosan történnek.

(59) A Bizottság megállapítja, hogy Olaszország kijelentése szerint a múltban néhány hajó esetében lehetőség volt a hajótest elkészültét követő szerelési munkálatok hét, sőt hat hónapra való csökkentésére. Ez viszont olyan hajógyárakban történt meg, amelyek a rendes munkafolyamat szerint dolgozhattak, vagyis egyszerre egy hajón végezték a hajótest elkészültét követő szerelési munkálatokat.

(60) Az a tény, hogy a margherai hajógyárnak a múltban sikerült 15 hónap alatt négy hajót átadnia, nem oszlatja el a Bizottság azon kétségeit, amelyek elsősorban a két hónapon belüli két átadásra vonatkoznak. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a margherai hajógyár valós termelése 2003-ban – amelyet a Fincantieri különösen is tevékeny évnek minősít ([7])– körülbelül 130 000 KBRT volt, vagyis lényegesen kevesebb, mint a 2000 decemberében 2003-ra tervezett 160 000 KBRT.

(61) A Bizottság által megkérdezett szakértő szerint a hajótulajdonosnak is nehézségeket okozott volna négy hajó ilyen gyors átadása, hiszen súlyos szervezési problémákkal kellett volna szembenéznie annak érdekében, hogy négy hajót két hónap alatt képes legyen átvenni.

([7]) A Fincantieri 2003. évi jelentése szerint „rövid idő alatt három hajó átadása révén 2003 a luxus utasszállító hajó-részleg számára különösen tevékeny év volt.” (az angol eredetiből olaszra, majd magyarra fordítva).

(62) A 6078. és 6079. számú hajók esetében, amelyeket a margherai hajógyárban terveztek átadni, a Bizottság szakértője szerint rendkívül rövid a tervezett 18 és 19 hónapos gyártási idő. Ennek kapcsán vitatja az olasz hatóságok 2005. május 25-i levelében található állítást, mely szerint léteznek egy tanulási görbe, amely csökkentené az egy sorozat utolsó hajóihoz szükséges időt. Ez a feltételezés ugyan helyes, amennyiben a hajókat ugyanaz a hajógyár építi ugyanazon módszerekkel, helytelen viszont, amennyiben ugyanolyan típusú hajókat különböző helyeken, különböző dolgozói csoportok építenek, amint ez a 2000. decemberi terv szerint történt volna.

(63) 2005. október 12-i levelében Olaszország megjegyzést fűz a kérdéses ponthoz, és úgy véli, akkor is létezik tanulási görbe, ha a hajókat különböző helyeken építik. A Bizottság elismeri, hogy létezik bizonyos tanulási görbe akkor is, ha a gyártás különböző hajógyárakban történik, például a központi igazgatást érintő szempontoknál, a főbb berendezések szállításánál stb. Amikor viszont a hajókat különböző helyeken, ráadásul különböző gyártási módszerekkel építik, akkor magától értetődő, hogy e tanulási görbe lényegesen kevésbé jelentős, mint az egyazon üzemben végzett gyártás esetében.

(64) A Bizottság rámutat arra, hogy a 6077., 6078. és 6079. számú hajókat a 2000-es terv alapján nem ugyanabban a hajógyárban és nem ugyanazokkal a módszerekkel építették volna. A Bizottság kiemeli továbbá, hogy Olaszország szerint a 6079. számú valójában nem a harmadik hajója egy sorozatnak, hanem sokkal inkább az ötödik, és az első testvérhajóhoz képest 16 %, a másodikhoz képest pedig 8 % munkaerő-ráfordítást sikerült már megtakarítani. Az utolsó két hajó esetében további hatékonyság- és gyorsaságbeli javulást várni egy öt hajóból álló sorozat esetében még ésszerűtlenebb, mint egy három hajóból álló sorozatnál. A Bizottság ezért úgy véli, hogy 2000-es tervben a 6078. és 6079. számú hajók esetében becsült gyártási idő-csökkenés megvalósíthatatlan.

Hiányzó bizonyítékok

(65) A Bizottság által felkért szakértő az eljárás megindítása után bemutatott a Bizottságnak néhány példát olyan információtípusokra, amelyeket az olasz hatóságok vagy a Fincantieri bemutathattak volna annak bizonyítására, hogy a Fincantierinak valóban megvolt a szándéka és a kapacitása, hogy 2003 végéig mind az öt hajót átadja.

(66) Egy ilyen példa a beszállítóknak leadott megrendelések, amelyek az olyan fontos részeket érintik – többek között a meghajtórendszereket vagy a főbb generátorokat –, amelyeket már a kezdeti szakaszban meg kell rendelni, hogy bizonyosan időben megérkezzenek. Egy másik példa az alvállalkozói szerződések, amelyeket az Olaszország által bemutatott leírás szerint már 2001 júliusának vége előtt – és 2001 szeptembere előtt mindenképpen – meg kellett volna kötni. Olaszország viszont mindössze egy olyan listát mutatott be, amelyen az esetlegesen a Fincantierinak dolgozó alvállalkozók szerepelnek. Végül a bemutatható bizonyítékok harmadik példája lett volna a szerződések

előlegeinek tényleges kifizetési időpontjai, illetve a rendelések teljesítési garanciái vagy bankgaranciái, amelyeket rendesen egy új hajó első részletének kifizetésekor bemutatnak.

(67) Olaszország és a Fincantieri ezek egyikét sem mutatták be, holott ezek bizonyíthatták volna a Fincantieri szándékát és kapacitását az összes hajó – ideértve a 6079. számút is – 2003 végéig történő átadására, jóllehet a Bizottság 2005. augusztus 26-i levelében még fel is hívta Olaszország figyelmét az ilyen típusú információk hasznosságára. Ezen információk hiánya utólag is megerősíti a Bizottság véleményét, mely szerint a 2000-es gyártási terv nem volt valós, és a 6079. számú hajót nem lehetett volna 2003 végéig átadni.

A hajó átadásának tervezett időpontja

(68) A Bizottság végül rámutat arra, hogy a hajó üzemeltetőjének (Holland America Line) egy 2005. június 20-i sajtóközleménye szerint a kérdésese 6079. számú hajót – MS Noordam néven – 2006 januárjában adják át. A Bizottság megjegyzi, hogy amennyiben a hajó átadásának ez az időpontja helyes, akkor Olaszország nem adhatta volna meg támogatást, akkor sem, ha a Bizottság – Olaszország kérésére – 2005. október végéig jóváhagyta az átadási határidő meghosszabbítását.

VI. KÖVETKEZTETÉS

(69) A Fincantieri műszaki kapacitásának kérdésére vonatkozó – azaz arra, vajon lett volna-e utóbbinak elegendő kapacitása ahhoz, hogy a 2000. decemberi terv szerinti összes hajót 2003-ban átadja, különös tekintettel a 6079. számú hajótest esetére – hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatát követően Bizottság elemezte az olasz hatóságoktól kapott információkat. A Bizottság szerint az Olaszország által küldött információk nem oszlatják el az Olaszország által bemutatott 2000. évi terv megvalósíthatóságával kapcsolatos kételyeket. A Bizottság kezdeti aggodalmait egy független szakértő is osztotta. Az újabb információkat egy másik független szakértő elemezte, aki szintén a Bizottság által megfogalmazott következtetésekre jutott. Olaszország észrevételeket fűzhetett mindkét szakértői jelentés következtetéseihez.

(70) Az összes rendelkezésre álló tény értékelését követően a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a 2003 végéig öt luxus utasszállító hajó átadásáról szóló eredeti terv valószerűtlen volt. A 6079. számú hajó 2003 végéig történő átadásának képességével kapcsolatos kétségek tehát megerősítést nyertek.

(71) A Bizottság megjegyzi, hogy a hajógyártási rendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében négy, Fincantieri által épített hajó esetében már jóváhagyta az átadási határidő meghosszabbítását. E rendelkezés kizárólag kivételes, előre nem látható és a vállalkozáson kívül álló okok miatt bekövetkező váratlan, komoly és igazolható zavarok esetén alkalmazható, és a Bíróság megállapítása szerint korlátozottan értelmezendő.

(72) A 70) pontban leírt következtetés figyelembe vételével az átadási határidő meghosszabbítása nem igazolható, és ebből kifolyólag a Bizottság nem hagyhatja jóvá a 6079. számú hajótest átadási határidejének meghosszabbítását.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az 1540/98/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében leírt három éves átadási határidő nem hosszabbítható meg a Fincantieri által épített 6079. számú hajó esetében.

Következésképpen az említett hajó esetében a szerződéshez kötődő működési támogatás nem hajtható végre.

2. cikk

Olaszország az ezen határozat értesítési idejétől számított két hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot az e határozatnak való megfelelés érdekében hozott intézkedésekről.

3. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2005. november 23.

a Bizottság részéről

Neelie KROES

a Bizottság tagja