ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 4. července 2006

O Státní Podpoře, kterou má Itálie v úmyslu uskutečnit v prospěch společnosti Cantieri Navali Termoli S.p.A (č. C 48/2004 (ex N 595/2003))

(oznámeno pod číslem dokumentu C(2006) 2972)

(Pouze italské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2006/948/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

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

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 1540/98 stanovující nová pravidla pro podporu na stavbu lodí [1] (dále jen „nařízení o stavbě lodí"), a zejména na čl. 3 odst. 2 uvedeného nařízení,

po vyzvání zainteresovaných stran, aby předložily připomínky [2] a po zohlednění těchto připomínek,

vzhledem k těmto důvodům:

ŘÍZENÍ

(1) Dopisem ze dne 22. prosince 2003, zaevidovaným v tentýž den, italské orgány oznámily Komisi ve smyslu čl. 3 odst. 2 nařízení o stavbě lodí [1] žádost o schválení prodloužení tříleté lhůty stanovené na dodávku lodě s označením C.180, na jejíž stavbu byla poskytnuta provozní podpora. Loď se vyrábí ve společnosti Cantieri Navali Termoli S.p.A. (dále jen „loděnice").

(2) Dopisem ze dne 30. prosince 2004 Komise informovala Itálii o svém rozhodnutí zahájit řízení ve smyslu čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES v souvislosti s oznámeným rozhodnutím.

(3) Rozhodnutí Komise zahájit řízení bylo uveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* [2]. Komise vyzvala zainteresované strany, aby předložily připomínky k předmětnému rozhodnutí.

(4) Dopisy z 28. ledna 2005, z 1. dubna 2005, z 1. června 2005 a z 6. července 2005, zaevidovanými 2. února 2005, 6. dubna 2005, 6. června 2005 a 7. července 2005, Itálie požádala o prodloužení lhůty na předložení připomínek k rozhodnutí Komise o zahájení řízení, na které Komise odpověděla dopisy ze 4. února 2005, z 8. dubna 2005, z 29. června 2005 a ze 17. července 2005.

(5) Itálie předložila připomínky dopisem z 26. července 2005, zaevidovaným 29. července 2005. Komise dopisem ze 6. ledna 2006 požádala o doplňující informace, na nějž italské orgány odpověděly dopisy z 23. ledna 2006 a 2. února 2006, v nichž požádaly o prodloužení lhůty na odpověď. Komise schválila toto prodloužení lhůty dopisy z 27. ledna 2006 a 9. února 2006. Dopisem ze 6. března 2006, zaevidovaným v tentýž den, italské orgány zaslaly požadované doplňující informace a doplnily je dopisem ze 6. dubna 2006.

(6) Komise nedostala připomínky od zainteresovaných stran.

PODROBNÝ POPIS PODPORY

(7) Itálie požádala Komisi o odsouhlasení prodloužení lhůty na dodávku k 31. prosinci 2003 stanovenou v nařízení o stavbě lodí, kterému podléhá využívání provozní podpory související se smlouvami týkajícími se lodí. Žádost o prodloužení lhůty byla prodloužena v souvislosti s lodí s označením C.180, vyráběné v společnosti Cantieri Navali Termoli S.p.A., loděnici umístěné v regionu Molise. Prodloužení lhůty bylo původně požadované do 31. října 2004 (10 měsíců).

(8) Ve Smlouvě o stavbě lodě podepsané 30. prosince 2000 byla lhůta dodávky původně stanovená na 30. června 2003. Loď byla objednaná společností Marnavi S.p.A., italským majitelem lodí na přepravu chemických produktů a ropy. Ve vztahu k uvedené Smlouvě byla majitelům lodí přislíbena provozní podpora ve výši 9 %, což představuje asi 3,9 mil. EUR pro takovou loď, v souladu s ustanoveními čl. 3 odst. 1 nařízení o stavbě lodí.

(9) Avšak podle italských orgánů proces výstavby trval déle než se očekávalo z důvodu souběhu okolností, především: vlivu událostí z 11. září 2001, následné nutnosti přizpůsobit loď měnícím se technicko-obchodním požadavkům a z důvodu dvou přírodních katastrof – zemětřesení a záplav. Loděnice byla proto nucena požádat o prodloužení stanovené lhůty

[1] Úř. věst. ES L 202, 18.7.1998, s. 1.
[2] Úř. věst. EU C 42, 18.2.2005, s. 15.

na dodávku lodě C.180, a to o 10 měsíců navíc po 31. prosinci 2003, což je lhůta stanovená v nařízení o stavbě lodí.

(10) Italské orgány se v oznámení odvolávají na rozhodnutí Komise z 5. června 2002, jímž bylo povoleno podobné prodloužení lhůty na dodávku po 31. prosinci 2003 pro námořní výletní turistické lodě stavěné v loděnici Meyer Werft v Papenburgu v Německu (dále jen „rozhodnutí Meyer Werft"). Italské orgány poukázaly zejména na početné základní podobnosti mezi dvěma případy, pokud jde o: (i) uvedené důvody na prodloužení lhůty (vliv teroristického útoku z 11. září 2001), (ii) příslušný trh (námořní přeprava ropy a chemických produktů) a (iii) konsolidované obchodní vztahy mezi loděnicí a majitelem lodí ([3]). Stručně řečeno, italské orgány tvrdí, že rozhodnutí Meyer Werft představuje jasný precedens, kterým se získalo mimořádné povolení v předmětném případě. Rovněž připomínají, že 13. listopadu 2002 Komise přijala další rozhodnutí, kterým povoluje prodloužení lhůty na dodávku námořní výletní turistické lodi vyrobené v loděnici Kvaerner Masa ve Finsku (dále jen „rozhodnutí Kvaerner Masa") z podobných důvodů.

(11) Jako odůvodnění své žádosti uvádějí italské orgány okolnosti, které jsou podle nich mimořádné, nepředvídatelné a externí ve vztahu k loděnici a které způsobily neočekávané, vážné a zdůvodnitelné narušení výrobního programu loděnice. Přesněji, taková zpoždění jsou důsledkem následujících faktorů (viz níže uvedená tabulka 1):

(i) *Vliv událostí z 11. září 2001*

Dne 1. října 2001, ještě před zahájením stavby lodě, majitel lodí požádal loděnici Cantieri Navali Termoli S. p.A. o pozastavení plnění Smlouvy do 30. září 2003, místo jejího zrušení. Majitel lodí nakonec odvolal žádost o pozastavení plnění Smlouvy 29. září 2003.

(ii) *Potřeba upravit loď a tak ji přizpůsobit změněným technicko-obchodním požadavkům*

K výše uvedeným událostem se připojuje i skutečnost, že v době odvolání pozastavení plnění Smlouvy, majitel lodí zároveň požádal o úpravu projektu lodě – a odklonil se od specifikací původně obsažených ve Smlouvě – s cílem jejich přizpůsobení změněným technicko-obchodním požadavkům. Tyto úpravy se týkaly rozměrů a počtu nádrží, jakož i celkové délky a šířky lodě, jejíž pozměněné projekční plány byly podrobené autorizaci od R.I.NA, italského certifikačního orgánu. Úpravy byly nakonec 10. prosince 2003 definovány dodatkem k původní smlouvě o stavbě lodě.

(iii) *Vliv přírodních katastrof*

Region Molise byl 31. října 2002 zasažen zemětřesením, což mělo negativní vliv na loděnici, zaměstnance i dodavatele. Následně mezi 23. lednem 2003 a 25. lednem 2003 postihly region záplavy s dalšími devastačními účinky na loděnici, zaměstnance a dodavatele. Tyto dvě přírodní katastrofy způsobily loděnici přímou škodu z důvodu nečinnosti zaměstnanců a nepřímou z důvodu jednostranného zrušení smluv ze strany místních podniků, které byly subdodavateli prací souvisejících s lodí C.180 a které uvedly jako důvod na jejich zrušení fakt, že vznik přírodních katastrof narušil výrobní infrastrukturu jejich dodavatelů. Italské orgány zejména tvrdily, že uvedené události negativně ovlivnily přípravné inženýrské práce závazné pro stavbu lodě.

Připouštějíce fakt, že obě přírodní katastrofy se staly v době pozastavení plnění Smlouvy na stavbu lodě, italské orgány tvrdí, že tyto události přesto narušily výrobní programy loděnice a zdůrazňují, že v případě obou přírodních katastrof byl vyhlášen krizový stav do 1. února 2004 prostřednictvím vyhlášky předsedy Rady ministrů.

Italské orgány zdůraznily naléhavost podpory odůvodněné omezenými finančními a průmyslovými zdroji loděnice ([4]), vzhledem k tomu, že smluvní cena lodě byla stanovená na základě předpokladu o podpoře, která měla být poskytnutá podle zákona. Italské orgány též tvrdí, že jestliže se nepovoluje prodloužení lhůty na dodávku lodě (která byla v stupni provedení na 25,65 % k 16. prosinci 2003) a loděnice tedy nevyužije podpory, loď nemůže být dokončena bez obrovských ekonomických škod pro loděnici s následnou ztrátou pracovních míst a úrovně, ať už loděnice nebo podniků, které pro loděnici pracují. Italské orgány totiž upřesnily, že majitel lodí, společnost Marnavi, a loděnice se dohodly zrušit Smlouvu o stavbě další lodi pod názvem C.173, jejíž stavba byla negativně ovlivněna uvedenými událostmi, a přesunout už disponibilní dodávky na stavbu lodě C.180.

([3]) V období let 2000 až 2004 objednávky společnosti Marnavi představovaly asi 43 % fakturace od loděnice Cantieri Navali Termoli; v předcházejícím období 1995-1999 příslušný podíl fakturace byl téměř rovný nule.

([4]) Loděnice je velmi malý podnik s 51 zaměstnanci.

Tabulka 1 –

Přehledná tabulka prodlení vzniklých při dodávce lodě C.180

Loď	Příčina prodlení	Zodpovědnost	Problémy	Prodlení (měsíce)	Měsíce extra
C.180	(i) Události z 11. září 2001: — Pozastavení a zpožděné znovuzahájení objednávky	Marnavi. S.p.A. (majitel lodí)	Pozastavení plnění Smlouvy od 1. 10. 2001 do 30. 9. 2003 Zrušení pozastavení 29. 9. 2003	24	Neuvedeno
	(ii) Technické modifikace	Marnavi. S.p.A. (majitel lodí)	Úpravy související s rozměry a počtem nádrží, délkou a šířkou lodě	Neuvedeno	Neuvedeno
	(iii) Následné prodlení z důvodu přírodních katastrof, které postihly region Molise: — Zemětřesení 31. 10. 2002 — Záplavy od 23. do 25. 1. 2003	Vyšší moc	Vliv přírodních katastrof na loděnici, zaměstnanců a subdodavatelů.	> 2	> 2
			Celkem	Více než 26 měsíců	Více než 2 měsíce
	Požadované prodloužení				10 měsíců

DŮVODY ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

(12) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení měla Komise pochybnosti o tom, zda důvody uvedené jako zdůvodnění prodlení v tomto šetřeném případě byly v souladu s čl. 3 odst. 2 druhým pododstavcem nařízení o stavbě lodí, a tedy měla pochybnosti o tom, zda je předmětné opatření slučitelné se společným trhem ve smyslu čl. 87 odst. 3 písm. e) Smlouvy o ES.

PŘIPOMÍNKY ITALSKÝCH ORGÁNŮ

(13) Na vyvrácení pochybností Komise, které uvedla v rozhodnutí o zahájení řízení, italské orgány předložily další údaje a vysvětlení na potvrzení jejich teze, pokud jde o oprávněnost důvodů na prodloužení lhůty na dodávku, jakož i slučitelnost s předmětným opatřením.

(i) *Vliv událostí z 11. září 2001*

Italské orgány tvrdí, že jde o události, které jsou mimořádné, nepředvídatelné a externí ve vztahu k loděnici a že, na rozdíl od tvrzení Komise, způsobily neočekávané, vážné a zdůvodnitelné narušení výrobního programu loděnice.

Svou analýzu obhajují zejména na základě tvrzení, že hodnocení Komise se zakládá na zprávě vypracované na podzim 2003 ([5]), tedy dva roky po událostech, zatímco uvedené události mají vliv na obchodní strategie hospodářských subjektů, které jsou nuceny rozhodnout se v momentě, kdy tyto události nastanou – v tomto případě v září 2001 – nebo v následujících měsících.

Podle italských orgánů bylo známo a následně potvrzeno zprávami Clarksen ([6]), že takové události měly vliv na celý segment trhu námořní přepravy zboží, nejen na jednu typologii lodí, tj. námořní turistické výletní lodě. Italské orgány poskytly na podporu své teze nové informace jako důkaz vlivu uvedených událostí na stavbu lodě zasláním kopií nájemných smluv dojednaných mezi majitelem lodí Marnavi a společností Novamar se sídlem v Houstone (USA) na pronájem dvou petrochemických lodí objednaných majitelem lodí v loděnici Cantieri Navali Termoli ([7]) a odstoupení společnosti Novamar od

([5]) Italské orgány upřesňují, že odkaz Komise na zprávu Clarksen v poznámce 11 rozhodnutí o zahájení řízení je nepřesný, protože hovoří o listopadu 2003 místo říjnu 2003.

([6]) Clarksen „Shipping Review & Outlook“, podzim 2003, s. 7-44 a s. 127; Clarksen „Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets and Newbuilding Investment over 2001 and onwards“, říjen 2003, s. 17-20.

([7]) Předmětné lodě jsou C.173 a C.180 následně analyzované.

těchto smluv následkem událostí z 11. září 2001. Italské orgány tedy tvrdí, že tyto tragické události měly podobný vliv na předmětnou loď a že na rozdíl od tvrzení Komise, vliv událostí nebyl omezený jen na námořní výletní turistické lodě. Italské orgány proto trvají na svém tvrzení, podle kterého vliv uvedených událostí je v souladu s ustanovením čl. 3 odst. 2 druhého pododstavce třetí věty nařízení o stavbě lodí.

(ii) *Potřeba upravit loď a tak ji přizpůsobit změněným technicko-obchodním požadavkům*

Italské orgány poskytly informace týkající se úpravy lodě C.180.

Objasnily zejména fakt, že v roce 2000 se majitel lodí a loděnice dohodly na smlouvách o stavbě dvou petrochemických lodí označených jako C.173 a C.180. Lhůty na dodávku byly v těchto smlouvách původně stanoveny na 31. březen 2002 a 30. červen 2003, následně byly posunuty na 31. březen 2003 a 31. prosinec 2003. Vedle toho vysvětlily, že události z 11. září 2001 a dvě následně šetřené přírodní katastrofy, měly takový negativní vliv na výrobní program loděnice, že do 31. prosince 2003 se mohla uskutečnit dodávka jen jedné lodě.

V listopadu 2002 se tedy majitel lodí rozhodl upustit od stavby jedné z lodí už v procesu výstavby v loděnici, aby se loděnice mohla věnovat dokončení jen jedné lodě. V praxi to znamenalo přejmenování lodě C.173 na loď C.180 – větší z lodí objednaných majitelem lodí a uskutečnění požadovaných úprav základních strukturálních charakteristik souvisejících s lodí C.180 ([8]) , ([9]) , ([10]) a nakonec zrušení smlouvy o stavbě lodě C.173. Následkem toho se loď C.180 (dříve C.173) stala větší, rychlejší, s větší kapacitou a s vyšší smluvní cenou vzhledem k původní lodi C.173, ale celkové charakteristiky byly nižší v porovnání s počáteční smlouvou týkající se lodě C.180.

([8]) Související s rozměry a počtem nádrží, jakož i s délkou a šířkou lodě.

([9]) Italské orgány tvrdí, že takové úpravy se vztahovaly jednak na původní loď C.173 jakož i na C.180 (dříve C.173) a že byly odsouhlasené mezi majitelem lodí a loděnicí dříve, jako byla Smlouva pozastavená v 2001 a dále dopis z Novomaru z února 2001, v kterém se oznamuje, že obě lodě mohly být podrobeny úpravám. Uvedené orgány mimo toho prohlašují, že práce na upravené lodi C.180 (dříve C.173) byly už ve stavu rozpracovanosti dříve, než byla stanovená doložka k Smlouvě v prosinci 2003.

([10]) Podle vysvětlení italských orgánů týkajících se rozhodnutí Komise č. 691/2003 z 9.7.2003 a č. 727/1993 z 21.12.1993, typologie lodi a předmětné úpravy by zdůvodňovaly výjimku kvůli „technické náročnosti“ přijaté Komisí.

Italské orgány prohlásily, že uvedené úpravy přispěly jen nepřímo k prodlení stavby lodě a že prodlení byla ve skutečnosti zapříčiněna přírodními katastrofami, což vedlo ke zrušení smlouvy ze strany poradenské společnosti zodpovědné za projektování úprav lodě C.180 (dříve C.173).

(iii) *Vliv přírodních katastrof (zemětřesení 31. října 2002 a záplavy od 23. ledna 2003 do 25. ledna 2003)*

Italské orgány zdůrazňují význam a následky uvedených katastrof, které postihly region, kde se nachází loděnice.

Z obecného hlediska italské orgány připomínají, že s přihlédnutím na rozsah plochy zasažené přírodními katastrofami a zvýšené nebezpečí pro veřejné i osobní zdraví a blahobyt, byl v regionu vyhláškou předsedy Rady z 31. října 2002 vyhlášen krizový stav, který trval do 30. června 2003 a následně byl vyhláškou z 31. ledna 2003 prodloužen do 1. února 2004. Zmíněné orgány upírají pozornost Komise na fakt, že po těchto událostech, v rámci revize map regionální státní podpory, Komise ([11]) povolila prodloužení lhůty z důvodu následků přírodních katastrof, které postihly Molise a Termoli, tedy v oblasti, kde se nachází loděnice.

Co se týká loděnice, italské orgány předložily informace, podle kterých následkem uvedených přírodních katastrof v období od listopadu 2002 do února 2003 byl výrobní program loděnice zpomalen z důvodu počátečního prodlení a následného zrušení mnohých smluv ze strany různých dodavatelů, kteří dodávali loděnici materiál a služby důležité ([12]) pro stavbu lodě C.180 ([13]) (dříve C.173).

(iv) *Pozastavení prací na lodi C.180 (dříve C.173) v roce 2004*

V červenci 2005 reagujíce na zahájení řízení, italské orgány oznámily Komisi, že bylo dokončeno asi 66 % stavby lodě, ale že loděnice pozastavila stavbu a loď

([11]) Rozhodnutí Komise K(2004) 3344, konečné znění z 8. září 2004 týkající se případu N 147/2004.

([12]) Jde o podsystémy lodě, služby na vnitřní provedení, dodávku ocelových nerezavějících plechů, dodávku a instalaci elektrických zařízení, jakož i konzultační služby na úpravu lodě C.173 za účelem zvýšení kapacity a výkonu lodě C.173, která byla přejmenována na C.180.

([13]) Z důvodu zrušení těchto smluv byla loděnice nucena odvolat se na doložku o „vyšší moci“ ve vztahu k majitelovi lodí, což podle všeho vedlo majitele lodí ke zrušení stavby jedné z lodí, které si v loděnici objednal.

byla spuštěna na vodu v srpnu 2004 v očekávání, že Komise schválí prodloužení lhůty na její dodávku. Majitel lodí a loděnice se proto domnívají, že prodloužení o 10 měsíců začíná plynout od momentu rozhodnutí Komise, kterým se povolí žádané prodloužení lhůty.

(14) Italské orgány vyvozují závěry, že uvedené důvody prodlení v předmětném případě, splňují ustanovení čl. 3 odst. 2 druhého pododstavce nařízení o stavbě lodí a že prodloužení tříleté lhůty na dodávku lodě o 10 měsíců, které by plynulo od data stanovení konečného rozhodnutí Komise, je slučitelné se společným trhem ve smyslu čl. 87 odst. 3 písm. a) Smlouvy o ES.

HODNOCENÍ

(15) Čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES stanoví, že pomoc poskytovaná členským státům nebo jakoukoli formou ze státních prostředků, která narušuje hospodářskou soutěž nebo hrozí jejím narušením tím, že zvýhodňuje určité podnikatele nebo výrobu určitých druhů zboží, je neslučitelná se společným trhem, pokud ovlivňuje obchod mezi členskými státy. Podle jurisdikce Soudního dvora Evropských Společenství narušení obchodu nastane, pokud podnik, kterému byla poskytnuta podpora, vyvíjí hospodářskou činnost, která zahrnuje obchod mezi členskými státy.

(16) Čl. 87 odst. 3 písm. e) Smlouvy stanoví, že za slučitelné se společným trhem možno považovat jiné druhy podpory, jak je vymezuje rozhodnutí Rady přijaté kvalifikovanou většinou na návrh Komise. Komise zdůrazňuje, že na tomto právním základě Rada 29. června 1998 přijala nařízení o stavbě lodí. Přestože účinnost tohoto nařízení uplynula 31. prosince 2003, jeho ustanovení se i nadále uplatňují v rámci hodnocení žádostí o prodloužení lhůty na dodávku, vzhledem k tomu, že poskytnutí podpory se zakládá na tomto nařízení a že rámec státní podpory nestanoví v této oblasti žádná usměrnění ([14]).

(17) Komise poznamenává, že otázka prodloužení lhůty na dodávku je základní otázkou při posuzování oprávněnosti smlouvy na provozní podporu podle článku 3 nařízení o stavbě lodí. Předmětná provozní podpora spočívá ve financování části nákladů loděnice na stavbu lodě prostřednictvím státních zdrojů. Je nutné podotknout, že stavba lodí je hospodářská činnost, která je předmětem obchodu mezi členskými státy. Předmětná podpora je tedy v souladu s čl. 87 odst. 1 Smlouvy.

([14]) Úř. věst. EU C 317, 30.12.2003, s. 11.

(18) Připomíná se, že na základě nařízení o stavbě lodí se „stavbou lodě“ rozumí stavba komerčních plavidel na vlastní pohon vhodných na plavbu na širém moři. Loď zhotovená v společnosti Cantieri Navali Termoli – petrochemická loď – je loď určená na plavbu na širém moři s vlastním pohonem přizpůsobená na specializované lodní služby nebo přepravu chemických produktů a ropy, a tedy podléhá ustanovení uvedeného nařízení ve smyslu čl. 1 písm. a).

(19) Čl. 3 odst. 1 nařízení o stavbě lodí stanoví do 31. prosince 2000 maximální příspěvek ve výši 9 % na provozní podporu související se smlouvou. Na základě čl. 3 odst. 2 téhož nařízení maximální podpora, která se může vztahovat na smlouvu představuje maximální podporu platnou v den podpisu konečné smlouvy. Toto se však nevztahuje na lodě, jejichž dodávka byla realizována více než 3 roky po podpisu smlouvy. V těchto případech je maximální částka stejná jako částka platná 3 roky před dodávkou lodě. Lhůta poslední dodávky lodě, která může ještě využít provozní podpory, byla tedy v zásadě 31. prosince 2003.

(20) Podpora na předmětnou loď by měla být poskytnuta na základě článku 3 zákona č. 88 ze 16. 3. 2001 schváleného Komisí jako státní podpora č. N 502/00. Poskytnutá částka by představovala přibližně 3,9 mil. EUR na loď C.180, tedy ne více než 9 % hodnoty smlouvy.

(21) Čl. 3 odst. 2 druhý pododstavec třetí věta nařízení o stavbě lodí uvádí: „*Komise smí však poskytnout prodloužení tříleté dodací lhůty, pokud je to považované za oprávněné technickou složitostí příslušného individuálního projektu stavby lodí nebo prodleními vyplývajícími z neočekávaných přerušení podstatného a zdůvodnitelného charakteru v pracovním programu loděnice kvůli výjimečným okolnostem, nepředvídatelným a nacházejícím se mimo společnosti.*“ Komise zdůrazňuje, že naléhavost prodloužení lhůty je způsobena faktem, že loděnice Cantieri Navali Termoli nemůže dokončit předmětnou loď z důvodu prodlení, které jsou neočekávaná a externí ve vztahu k podniku.

(22) Nařízení o stavbě lodí vyžaduje, aby prodloužení lhůty na dodávku bylo zdůvodněno okolnostmi, které jsou (a) mimořádné, (b) nepředvídatelné a (c) externí ve vztahu k podniku. Kromě toho musí být prokazatelné: (d) kauzální souvztažnost mezi těmito událostmi a neočekávanými narušeními, která zapříčinila prodlení jakož i (e) trvání těchto

narušení a (f) jejich závažnost a zdůvodnitelnost. V následujících bodech je uvedena analýza důvodů italských orgánů.

(i) *Vliv událostí z 11. září 2001*

Pokud jde o tento důvod, Komise uznává nepředvídatelnost takovýchto událostí, externích ve vztahu k loděnici. V souladu s předcházejícími rozhodnutími Komise, se však v předmětném případě tento důvod nemůže akceptovat. Na základě způsobu uvažování Komise týkajícím se rozhodnutí ([15]) *„zpomalení hospodářského růstu nebo zhoršení tržní situace ve vztahu k nějakému typu lodě se nemůže považovat za mimořádnou událost ve smyslu článku 3 odst. 2 nařízení o stavbě lodí"*. Je nutné připomenout, že tento důvod byl akceptován jen v případě námořních výletních turistických lodí z důvodu přímého vlivu těchto událostí na tento typ lodí, zatímco se předpokládá, že u ostatních typů lodí mají nepřímý a všeobecnější vliv.

V rozhodnutí o zahájení řízení Komise připomíná, že podle zprávy vypracované institutem Clarksen Research v listopadu 2003 ([16]), *„Události z 11. září 2001 bezpochyby zhoršily problémy světového hospodářství, které se už nacházelo ve fázi zpomalení"*. Pokud jde o investice na petrochemické lodě s hrubou nosností nižší než 20 000 tun, jakou je i loď C.180, v téže zprávě z Clarksen Research se uvádí: „V *období od roku 1998 do roku 2000 došlo k poklesu hospodářské činnosti a přes oživení začátkem roku 2001 došlo opětovně k poklesu hospodářské činnosti v posledním čtvrtletí 2001, což dosvědčuje obdobný průběh u ostatních podniků v odvětví. Objednávky zaznamenaly rychlý růst začátkem roku 2002 a od tohoto momentu úroveň růstu už zůstala vysoká"*.

Kromě toho, pokud jde o tvrzení italských orgánů, v kterém vyjadřují pochybnosti o náležitosti úsudku Komise o vlivu takovýchto událostí, který se zakládá na zprávě *ex post*, Komise především podotýká, že vycházela ze zprávy, kterou předložily samotné italské orgány. Taktéž zdůrazňuje, že v rámci předmětného řízení si uvedené orgány zakládají na zprávách z konce roku 2003. Nakonec Komise zdůrazňuje, že žádná z posledních zpráv, na které se italské orgány odvolávají, není v rozporu s rozhodnutím Komise.

Komise připomíná, že toto hodnocení předmětného důvodu je v souladu s dalšími rozhodnutími v analogických případech oznámených Itálií a vztahujících se na prodloužení tříleté lhůty stanovené na dodávku petrochemických lodí a na přepravu tekutého plynu.

(ii) *Potřeba upravit loď a tak ji přizpůsobit změněným technicko-obchodním požadavkům*

Pokud jde o tento druhý důvod, především se zdůrazňuje, že technické úpravy byly realizovány na žádost majitele lodí, na její přizpůsobení měnícím se technicko-obchodním požadavkům. Na základe ustanovení v doložce z 10. prosince 2003 k původní smlouvě o stavbě lodě, loděnice měla v úmyslu požádat majitele lodí o prodloužení lhůty na dodávku lodě C.180 přičemž se zavázala nést všechny výdaje a rizika spojená s eventuálním poskytnutím státní podpory v jeho prospěch.

Komise podotýká, že majitel lodí může vždy požádat o úpravu Smlouvy o stavbě lodě. Takové úpravy jsou v odvětví stavby lodí častým jevem a patří do běžné obchodní činnosti loděnice. Tento důvod se proto nemůže v předmětném případe akceptovat.

Pro úplné doplnění, Komise rovněž zdůrazňuje, že v průběhu řízení v předmětném případe italské orgány vysvětlily, že takové úpravy – týkající se jak lodě C.173, tak C.180 –už byly oznámeny americkou společností Novamar, která je půjčuje, v dopise majitelovi lodí z února 2001 a byly odsouhlaseny mezi loděnicí a majitelem lodí ještě před pozastavením plnění smlouvy v roku 2001. Rovněž se zdůrazňuje, jak prohlásily italské orgány, že loď C.173 mohla být ve své původní konfiguraci zhotovena mnohem dříve jinou loděnicí, která se dostala do krize v 90. letech a že tato loď tedy patřila ke generaci lodí předcházejících nové generaci lodí mnohem větších co se týká velikosti i kapacity.

Vzhledem k uvedenému je evidentní, že uvedené úpravy nebyly ani výjimečné ani neočekávané. Komise proto usoudila, že předmětný důvod, který uvádí Itálie, nemůže být akceptován.

(iii) *Vliv přírodních katastrof, které postihly region Molise, kde se nachází loděnice*

Uznává se, že zemětřesení, záplavy a jiné „příčiny vyšší moci" obecně představují oprávněné důvody. Rovněž se uznává, že tyto události měly negativní vliv na činnosti regionu Molise – jak potvrzuje krizový stav vyhlášený předsedou Rady ministrů – a potenciálně na interní činnosti loděnice.

([15]) Viz věc N 99/02 (Úř. věst. ES C 262, 29.10.2002), loděnice Odense – Prodloužení lhůty na dodávku dvou lodí o 3 roky (Dánsko).

([16]) „Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets & Newbuilding Investment over 2001 a onwards", Clarksen Research, listopad 2003, s. 19-20.

Přesto ve smyslu nařízení o stavbě lodí, prodloužení tříleté lhůty na dodávku představuje výjimku z běžných předpisů týkajících se poskytování provozní podpory související se smlouvou, a tím i výjimku z pravidel Společenství o státní podpoře. Následně, zásada, která říká, že pravidla týkající se výjimek, se musí vykládat omezeně, stanoví povinnost prokázat spojení mezi přímými okolnostmi, které byly důvodem prodlení a samotným prodlením při stavbě lodě. Naproti tomu, informace poskytnuté Komisi, zahrnující informace poskytnuté italskými orgány po zahájení řízení ve věci formálního šetření, mají spíše nejistý charakter a obecně se odvolávají na vlivy přírodních katastrof bez prokázání či kvantifikace přesného vlivu těchto událostí na výrobní program loděnice a na stavbu předmětné lodě.

Komise zdůrazňuje, že přes výslovné žádosti o informace a značné prodloužení lhůt na odpověď, nedostala žádné podrobné informace týkající se vlivu těchto přírodních katastrof na výrobní program loděnice obecně, ani na úzký příčinný vztah související se specifickým výrobním programem týkajícím se lodě C.180 (dříve C.173). Italské orgány předložily kopie dopisů, kterými několik podniků dodávajících materiál a služby loděnici zrušilo smlouvy; avšak nezdokumentovaly podrobným způsobem kauzální vztah, ani přesně nekvantifikovaly následné prodlení výrobního programu loděnice a stavby lodě C.180 (dříve C.173) na účely odůvodnění žádosti na prodloužení lhůty na dodávku o 10 měsíců.

(23) Na základe uvedeného, Komise usuzuje, že uvedené mimořádné okolnosti neměly na specifický výrobní program dané lodě takový vliv, aby byla žádost o prodloužení lhůty na dodávku o 10 měsíců oprávněná. Důvody popsané v bodech (i), (ii) a (iii) tedy nemohou být akceptovány.

(24) Vzhledem k tomu, že nebyly dodány podstatné přesvědčivé důkazy, prodloužení nemůže být na základě uvedených důvodů schváleno.

(iv) *Pozastavení prací na lodi C.180 (dříve C.173) v roce 2004*

Kromě jiného Komise podotýká, že italské orgány oznámily, že stavba lodě C.180 (dříve C.173) byla dokončena asi na 66 %, ale že práce byly pozastaveny a loď spuštěna na vodu v srpnu 2004. Italské orgány se tedy domnívaly, že prodloužení o 10 měsíců by mělo plynout od rozhodnutí, kterým Komise schválí požadované prodloužení lhůty.

Žádost předložená italskými orgány, aby prodloužení o 10 měsíců začalo plynout od data rozhodnutí Komise, nemůže být považována za žádost v souladu s nařízením o stavbě lodí, protože to by způsobilo další neoprávněné prodlení. Podotýká se, že rozhodnutí pozastavit stavbu lodě bylo přijato loděnicí na vlastní zodpovědnost a že zapříčinilo další prodlení, které nemůže být odůvodněno ve smyslu nařízení o stavbě lodí.

Komise rovněž zdůrazňuje, že jak vyplývá z oznámení, loď C.180 (dříve C.173) měla být dodána do 31. října 2004. Avšak zvažujíc žádost předloženou italskými orgány, aby prodloužení o 10 měsíců začalo plynout od přijetí rozhodnutí Komise s přihlédnutím k tomu, že loděnice spustila na vodu nedokončenou loď C.180 (dříve C.173) v srpnu 2004 je zjevné, že loděnici by se nepodařilo dodat loď ani v rámci původně žádaného prodloužení lhůty o 10 měsíců.

Žádost italských orgánů proto musí být v každém případě zamítnuta kvůli nezdůvodnitelnosti pozastavení prací v srpnu 2004.

ZÁVĚR

(25) Vzhledem k uvedenému Komise dospěla k závěru, že předmětné opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy. Informace poskytnuté italskými orgány, i v průběhu řízení ve věci formálního šetření, potvrdily pochybnosti Komise, že důvody prodlení v předmětném případě nejsou v souladu s ustanoveními čl. 3 odst. 2 druhého pododstavce nařízení o stavbě lodí, a proto toto opatření není slučitelné se společným trhem ve smyslu čl. 87 odst. 3 písm. e)

Smlouvy,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Tříletá lhůta na dodávku lodě stanovená v čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 1540/98 nemůže být pro loď C.180 (dříve C.173) zhotovenou v loděnici Cantieri Navali Termoli S.p.A. prodloužena.

Vzhledem k uvedenému provozní státní podpora související se smlouvou o uvedené lodi nemůže být poskytnuta.

Článek 2

Itálie oznámí Komisi do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí, jaká opatření přijala na jeho uplatňování.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 04. července 2006

Za Komisi
Neelie KROES
členka Komise