KOMISJONI OTSUS,

4. juuli 2006,

riigiabi kohta, mida Itaalia kavatseb anda ettevõtjale Cantieri Navali Termoli S.p.A (nr C 48/2004 (*ex* N 595/2003))

(teatavaks tehtud numbri K(2006) 2972 all)

(Ainult itaaliakeelne tekst on autentne.)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2006/948/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 88 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

võttes arvesse nõukogu määrust (EÜ) nr 1540/98, millega kehtestatakse uued eeskirjad laevaehitusele antava abi kohta [1] (edaspidi laevaehitusmäärus), eriti selle artikli 3 lõiget 2,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama oma märkusi [2] ja võttes arvesse neid märkusi

ning arvestades järgmist:

MENETLUS

(1) 22. detsembri 2003. aasta kirjaga (registreeritud samal päeval), teavitasid Itaalia ametiasutused komisjoni vastavalt laevaehitusmääruse [1] artikli 3 lõikele 2 taotlusest pikendada kolmeaastast üleandmistähtaega laeva nimega C.180 jaoks, mis saab tegevusabi. Laev on ehitatud laevatehases Cantieri Navali Termoli S.p.A. (edaspidi laevatehas).

(2) Oma 30. detsembri 2004. aasta kirjas teavitas komisjon Itaaliat, et ta on otsustanud algatada teavitatud meetme suhtes EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikes 2 ettenähtud menetluse.

(3) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* [2]. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama nimetatud meetmete kohta oma märkused.

(4) Oma 28. jaanuari 2005. aasta, 1. aprilli 2005. aasta, 1. juuni 2005. aasta, 6. juuli 2005. aasta kirjadega (registreeritud vastavalt 2. veebruaril 2005, 6. aprillil 2005, 6. juunil 2005 ja 7. juulil 2005) taotles Itaalia, et pikendataks komisjoni menetluse algatamise otsuse kohta märkuste esitamise tähtaega, millele komisjon vastas vastavalt 4. veebruari 2005. aasta, 8. aprilli 2005. aasta, 29. juuni 2005. aasta ja 1. juuli 2005. aasta kirjadega.

(5) Itaalia esitas komisjonile oma märkused 26. juuli 2005. aasta kirjas (registreeritud 29. juulil 2005). Oma 6. jaanuari 2006. aasta kirjas palus komisjon lisateavet, millele Itaalia ametiasutused vastasid 23. jaanuari 2006. aasta ja 2. veebruari 2006. aasta kirjaga, milles nad palusid märkuste esitamise tähtaja edasilükkamist. Komisjon pikendas tähtaega 27. jaanuari 2006. aasta ja 9. veebruari 2006. aasta kirjades. 6. märtsi 2006. aasta kirjas (registreeritud samal päeval) esitasid Itaalia ametiasutused nõutud lisateabe ja täiendasid seda 6. aprilli 2006. aasta kirjas.

(6) Huvitatud kolmandatelt isikutelt komisjon märkusi ei saanud.

ABI ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS

(7) Itaalia taotles komisjonilt laevaehitusmääruses sätestatud lepingu sõlmimisega seotud laevandusalase tegevusabi saamise tingimuseks oleva lõpliku 31.12.2003 üleandmistähtaja pikendamist. Tähtaja pikendamist taotleti laeva nimega C.180 jaoks, mida ehitab Itaalias Molise piirkonnas asuv laevatehas Cantieri Navali Termoli S.p.A.. Algselt taotleti pikendust kuni 31.10.2004 (10 kuud).

(8) Laevaehituslepingule kirjutati alla 30.12.2000 ja algselt oli üleandmine kavandatud 30. juuniks 2003. Laeva oli tellinud Itaalia laevaomanik Marnavi S.p.A. keemia- ja naftatoodete transpordiks. Vastavalt laevaehitusmääruse artikli 3 lõikele 1 lubati laevaomanikule laeva jaoks 9 % lepingu sõlmimisega seotud tegevusabist, mis võrdub ligikaudu 3,9 miljoni euroga.

(9) Kuid Itaalia ametiasutuste väitel võttis tootmine kavandatust kauem aega mitmete asjaolude tõttu, milleks olid eelkõige 11. septembri 2001. aasta sündmuste mõju ja sellest tulenev vajadus kohandada laeva muutunud turunõuetele ning kaks looduskatastroofi – maavärin ja üleujutused. Seetõttu pidi laevatehas taotlema laeva C.180

[1] EÜT L 202, 18.7.1998, lk 1.
[2] ELT C 42, 18.2.2005, lk 15.

üleandmistähtaja pikendamist laevaehitusmääruses sätestatud 31.12.2003 tähtajast 10 kuu võrra.

(10) Oma teatises viitavad Itaalia ametiasutused komisjoni 5. juuni 2002. aasta otsusele, millega samamoodi pikendati üleandmistähtaega Saksamaal Papenburgis Meyer Werftis ehitatavate reisilaevade puhul ("Meyer Werfti otsus"). Itaalia ametiasutused rõhutasid konkreetselt mitmeid peamisi ühisjooni kahe juhtumi vahel: i) pikenduse taotlemise põhjus (st 11. septembri 2001. aasta terrorirünnak), ii) asjaomane turg (st nafta- ja keemiatoodete meretransport) ja iii) tihenevad ärisuhted laevatehase ja laevaomaniku vahel ([3]). Kokkuvõttes on Itaalia seisukohal, et Meyer Werfti otsus loob selge pretsedendi pikenduse andmiseks käesoleval juhtumil. Lisaks märgivad nad, et 13. novembril 2002 võttis komisjon vastu veel ühe otsuse, millega pikendati samalaadsetel põhjustel Soomes Kvaerner Masa laevatehases ehitatava reisilaeva üleandmistähtaega ("Kvaerner Masa otsus").

(11) Itaalia ametiasutused põhjendavad oma taotlust viidates väidetavalt erakorralistele teguritele, mida polnud võimalik ette näha ja mis ei sõltunud laevatehasest ja mille tulemusel tekkisid ootamatud ja põhjendatavad häired laevatehase tööprogrammis. Täpsemalt on viivitused põhjustatud järgmistest sündmustest (vt ülevaadet tabelis 1 allpool):

(i) *11. septembri 2001. aasta sündmuste mõju:*

1. oktoobril 2001, enne kui ehitamine oli alanud, palus laevaomanik lepingu tühistamise asemel peatada lepingu täitmise kuni 30. septembrini 2003. Lõpuks võttis laevaomanik 29. septembril 2003 lepingu peatamise taotluse tagasi.

(ii) *Vajadus kohandada laeva muutunud turunõuetele:*

Lisaks eelmainitud sündmustele taotles omanik lepingu peatamise tühistamisel algsete lepingutingimustega võrreldes muudatuste tegemist laeva projekti, et viia laev vastavusse muutunud turunõuetega. Need muudatused olid seotud mahutite suuruse ja arvuga ja laeva üldpikkuse ja –laiusega ja nende kohanduste plaanid esitati heakskiidu saamiseks Itaalia sertifitseerimisasutusele R.I.N.A. Muudatused vormistati viimaks 10. detsembril 2003 algse ehituslepingu lisandina.

([3]) Aastatel 2000–2004 moodustas Marnavi Cantieri Navali Termoli käibest ligikaudu 43 %; samas kui vahemikus 1995–1999 oli tema osa peaaegu nullilähedane.

(iii) *Looduskatastroofide mõju*

31. oktoobril 2002 tabas Molise piirkonda maavärin, mis mõjutas laevatehast ja selle töötajaid ja tarnijaid. Seejärel tabasid ajavahemikul 23. jaanuar 2003 – 25. jaanuar 2003 Molise piirkonda üleujutused, mis mõjusid laevatehasele ning selle töötajatele ja tarnijatele veelgi laastavamalt. Need kaks looduskatastroofi põhjustasid laevatehasele otsest kahju tööjõu aktiivsuse puudumise kaudu ja kaudset kahju selle kaudu, et kohalikud ettevõtjad, kes olid palgatud laeva C.180 alltöövõtjaiks, ütlesid lepingud ühepoolselt üles, tuues põhjuseks looduskatastroofide poolt tarnija tootmisinfrastruktuurile tehtud kahju. Itaalia ametiasutused rõhutavad eelkõige asjaolu, et need sündmused mõjutasid ehitustöid, mida tehakse laevatehases enne laeva tegelike ehitustööde algust.

Itaalia ametiasutused tunnistavad, et mõlemad sündmused toimusid ajal, mil leping oli peatatud, kuid viitavad asjaolule, et mõlemad sündmused mõjusid sellest hoolimata laastavalt laevatehase tööprogrammile, ja rõhutavad, et mõlema sündmuse tõttu kuulutati peaministri dekreediga 1. veebruarini 2004 välja erakorraline seisukord.

Lisaks rõhutavad Itaalia ametiasutused abi kiireloomulisust seoses laevatehase piiratud rahaliste ja tööstuslike vahenditega ([4]), tuues põhjenduseks, et laeva lepingujärgne hind määrati kindlaks seaduses ette nähtud abi alusel. Samuti väidavad Itaalia ametiasutused, et kui üleandmistähtaega ei pikendata ja seega ka abi ei anta, ei saa laeva, mille ehitusest on 16. detsembri 2003. aasta seisuga valmis 25,65 %, lõpuni ehitada, ilma et see tooks laevatehasele kaasa määratu kahju koos töökohtade kaotusega tehases ja sellega koostööd tegevates ettevõtetes. Itaalia ametiasutused lisavad, et laevaomanik Marnavi ja laevatehas leppisid kokku ühe teise, C.173-nimelise laeva ehitamise lepingu tühistamises, sest selle ehitamist takistasid eespool nimetatud asjaolud, ja otsustasid anda selle laeva jaoks varutud vahendid laeva nimega C.180 ehitamiseks.

([4]) Laevatehas on väga väike ettevõte, kus töötab 51 isikut.

Tabel 1

ülevaade viivitustest laeva C.180 tarnimisel

Laev	Hilinemise põhjus	Vastutus	Probleemid	Hilinemine (kuud)	Lisakuude vajadus
C.180	(i) 11. septembri 2001. aasta sündmused — tellimuse peatamine ja hiline taastamine	Marnavi. S.p.A. (laevaomanik)	Lepingu peatamine 1. oktoobrist 2001 kuni 30. septembrini 2003 Peatamise tühistamine 29. septembril 2003	24	Täpsustamata
	(ii) Tehnilised muudatused	Marnavi. S.p.A. (laevaomanik)	Mahutite suuruse ja arvu ning laeva pikkuse ja laiuse muutmine	Täpsustamata	Täpsustamata
	(iii) Molise piirkonda tabanud looduskatastroofidest tingitud viivitused: — 31. oktoobri 2002. aasta maavärin — üleujutused 23.–25. jaanuarini 2003	Vääramatu jõu olukord	Looduskatastroofide mõju laevatehasele, selle töötajatele ja alltöövõtjatele	> 2	> 2
			Kokku	Üle 26 kuu	Üle 2 kuu
	Taotletud pikendus				10 kuud

MENETLUSE ALGATAMISE ALUS

(12) Oma otsuses menetluse algatamise kohta märkis komisjon, et on kahtlane, kas käesoleval juhul on ükski viivituse põhjustest kooskõlas laevaehitusmääruse artikli 3 teise lõiguga, ning väljendas kahtlust, et meede ei ole ühisturuga kokkusobiv EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti e tähenduses.

ITAALIA AMETIASUTUSTE MÄRKUSED

(13) Hajutamaks komisjoni menetluse algatamise otsuses tõstatatud kahtlusi, esitasid Itaalia ametiasutused lisaselgitusi ja andmeid, mis toetasid nende seisukohta üleandmistähtaja pikendamise motiivide õiguspärasuse ja kõnealuse meetme ühisturuga kokkusobivuse suhtes.

(i) *11. septembri 2001. aasta sündmuste mõju*

Itaalia ametiasutused väitsid, et 11. septembri 2001. aasta sündmused olid ettenägematud ja erakorralised ega sõltunud laevatehasest, ning märkisid erinevalt komisjoni seisukohast, et need tõid laevatehase tööprogrammis kaasa ootamatuid olulisi ja põhjendatavaid häireid.

Oma analüüsis toetuvad Itaalia ametiasutused eelkõige sellele, et väidavad, et komisjoni hinnang põhineb aruandel, mis esitati 2003. aastal ([5]), st kaks aastat pärast sündmusi, samas kui nende väitel avaldasid need sündmused mõju sündmuste toimumise ajal, st 2001. aasta septembris või järgnevate kuude jooksul otsuseid vastu võtma pidanud ettevõtjate äristrateegiale.

Itaalia ametiasutused on seisukohal, et on üldteada ja seda kinnitavad ka Clarksoni aruanded ([6]), et nimetatud sündmused mõjutasid kogu kaupade mereveosektorit, mitte ainult üht tüüpi laevu, st reisilaevu. Oma väite toetuseks esitasid nad uut teavet, mis toetas nende seisukohta, et eespool mainitud sündmused mõjutasid laeva ehitamist. Esitati koopiad laevaomanik Marnavi ja Houstonis (Ameerika Ühendriigid) asuva prahtimisettevõtte Novamar vahel kahe kemikaalitankeri ([7]) prahtimiseks sõlmitud prahtimislepingutest, mis laevaomanik Cantieri Navali Termolile üle andis, ja andmed prahtimislepingute tühistamise kohta Novamari poolt 2001. aasta 11. septembri

([5]) Itaalia ametiasutused märgivad, et komisjoni viide Clarksoni aruandele menetluse algatamise otsuse joonealuses märkuses nr 11 ei ole korrektne, sest selles viidatakse 2003. aasta novembrikuu aruandele, mitte 2003. aasta oktoobri aruandele.

([6]) Clarkson "Shipping Review & Outlook", sügis 2003, lk 7–44 ja 127; Clarkson "Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets and Newbuilding Investment over 2001 and onwards", oktoober 2003, lk 17–20.

([7]) Kõnealused laevad on C.173 ja C.180, mida käsitletakse edaspidi.

sündmuste ajal. Itaalia ametiasutused on seega seisukohal, et need dramaatilised sündmused mõjutasid sarnaselt kõnealust laeva, ja väidavad, et vastupidiselt komisjoni seisukohale ei mõjutanud need sündmused üksnes reisilaevu. Seega kordavad Itaalia ametiasutused oma seisukohta, et eespool nimetatud sündmuste mõju vastab laevaehitusmääruse artikli 3 lõike 2 teise lõigu kolmandas lauses sätestatud tingimustele.

(ii) *Vajadus kohandada laeva muutunud kaubandus-tehnilistele nõuetele*

Itaalia ametiasutused esitasid teabe, milles selgitati laevale C.180 tehtavate muudatuste tagamaid.

Eelkõige selgitasid nad, et 2000. aastal alla kirjutatud lepingutega tellis laevaomanik laevatehaselt kaks kemikaalitankerit, mille nimed olid vastavalt C.173 ja C.180, mille algsed üleandmistähtajad olid lepingus kindlaks määratud vastavalt 31.03.2002 ja 30.06.2003 ja mida hiljem pikendati 31. märtsini 2003 ja 31. detsembrini 2003. Lisaks selgitasid nad, et 2001. aasta 11. septembri sündmuste ja kahe allpool kirjeldatud looduskatastroofi mõju tõttu laevatehase tööprogrammile oleks laevatehas suutnud enne 31. detsembrit 2003 tarnida ainult ühe neist laevadest.

Seega otsustas laevaomanik 2002. aasta novembris loobuda ühe laevatehases käsil oleva laeva ehitamisest ja võimaldada tehasel keskendada oma jõupingutused ainult ühe laeva lõpetamisele. Praktikas tehti seda nii, et esmalt nimetati laev C.173 laevaks C.180, mis oli laevaomaniku poolt tellitud laevadest suurem. Teiseks nõuti märkimisväärseid ehituslikke muudatusi ([8]) ([9]) ([8]) ([9]) ([10]) laeva C.180 projektis ja lõpuks tühistati laeva C.173 tellimusleping. Selle tulemusel on laev C.180 (endine C.173) võrreldes algse C.173ga nüüd suurem, kiirem, suurema võimsuse ja lepingujärgse hinnaga, kuid üldprojekt on algse laeva C.180 käsitleva lepingu omast vähemmahukas.

Nad märgivad siiski, et need muudatused mõjutasid viivitusi laeva ehitamisel vaid kaudselt, ning et viivitus tuleneb tegelikult ikkagi looduskatastroofide tagajärgedest, mis põhjustasid lepingu tühistamise laeva C.180 (endine C.173) muutmiseks vajaliku projekteerimis- ja insenertehnilise töö jaoks palgatud konsultatsioonifirma poolt.

(iii) *Looduskatastroofide mõju (31. oktoobri 2002. aasta maavärin ja üleujutused vahemikus 23.01.2003–25.01.2003)*

Itaalia ametiasutused rõhutavad laevatehase piirkonda tabanud mainitud sündmuste olulisust ja mõju.

Ametiasutused meenutavad, et toimunud looduskatastroofide tõttu, pidades silmas mõjutatud alade laienemist ja arvestades riske eraelulisele ja avalikule heaolule, kuulutati üldisel tasandil kogu piirkonnas välja erakorraline seisukord. Seda tehti esmalt peaministri 31. oktoobri 2002. aasta dekreediga, millega kuulutati välja erakorraline seisukord 30. juunini 2003, ja seejärel peaministri 31. jaanuari 2003. aasta dekreediga, millega erakorralist seisukorda pikendati 1. veebruarini 2004. Lisaks juhivad ametiasutused komisjoni tähelepanu asjaolule, et pärast nimetatud sündmusi pikendas komisjon ([11]) regionaalabi kaartide läbivaatamise raames neid kaarte, võttes arvesse Molise ja Termoli piirkonda (st piirkonda, kus laevatehas asub) tabanud looduskatastroofide mõju.

Seoses laevatehasega esitasid Itaalia ametiasutused teabe, mille kohaselt esines laevatehase tööprogrammis eespool nimetatud looduskatastroofide toimumise ajal – ajavahemikus 2002. aasta november kuni 2003. aasta veebruar – algsest viivitusest tulenevaid viivitusi ja mitmed laevatehast laeva C.180 ([12]) (endine C.173) ehitamiseks esmavajalike teenuste ja materjalidega ([13]) varustavad lepingupartnerid tühistasid oma lepingud.

(iv) *Tööde peatamine laeva C.180 (endine C.173) juures 2004. aastal*

Vastuseks uurimise algatamisele teavitasid Itaalia

([8]) Need käsitlesid laeva mahutite suurust ja arvu ning laeva pikkust ja laiust.

([9]) Itaalia ametiasutused väidavad, et need muudatused, mis puudutasid nii algselt nime C.173 kandnud laeva ja laeva nimega C.180 (endine C.173), olid laevatehase ja laevaomaniku vahel kokku lepitud enne lepingu peatamist aastal 2001 pärast Novamari 2001. aasta veebruaris saadetud kirja, milles viidati, et mõlemat laeva võidakse muuta. Lisaks väidavad ametiasutused, et laevaga C.180 (endine C.173) seotud tööd olid enne lepingu lisandi vormistamist 2003. aasta detsembris juba käimas.

([10]) Vastavalt Itaalia ametiasutuste tõlgendusele komisjoni 9. juuli 2003. aasta otsusest nr 691/2003 ja 21. detsembri 2003. aasta otsusest nr 727/1993 kuuluksid kõnealused muudatused seda tüüpi laevade puhul komisjoni poolt aktsepteeritud "tehnilist keerukust" käsitleva erandi alla.

([11]) Komisjoni 8. septembri 2004. aasta otsus C(2004)3344 lõplik, mis käsitleb juhtumit N 147/2004.

([12]) Lepingute tühistamise tulemusel oli laevatehas sunnitud laevaomaniku suhtes kasutama vääramatu jõu klauslit, mis tõi viimaks kaasa laevaomaniku otsuse loobuda ühe laevatehaselt tellitud laeva ehitamisest.

([13]) Esmavajalike materjalide all mõeldakse laevakere alamsüsteeme, puusepatöid ja kohandusteenuseid, roostevabast terasest plaate, elektrisüsteemide tarnimist ja paigaldamist ning konsultatsiooniteenuste osutamist laeva C.173 kohandamiseks, eesmärgiga suurendada nimetatud laeva mahtu ja võimsust ja nimetada see seejärel ümber C.180ks.

ametiasutused 2005. aasta juulis komisjoni asjaolust, et laeva ehitamisel on jõutud teostada 66 % tööst, kuid laevatehas on tööd peatanud ja laev on 2004. aasta augustis vette lastud kuni üleandmistähtaja pikendamiseni komisjoni poolt. Seega väidetakse, et vastavalt laevaomaniku ja laevatehase taotlusele peaks kümnekuuline pikendus hakkama jooksma komisjoni otsusest, millega taotletud pikendus antakse.

(14) Itaalia ametiasutused jõuavad järeldusele, et käesoleval juhul viivituste põhjuseks toodud asjaolud peaksid olema kooskõlas laevaehitusmääruse artikli 3 lõike 2 teise lõiguga ning et kolmeaastase üleandmistähtaja pikendamine kümne kuu võrra alates komisjoni lõpliku otsuse vastuvõtmise kuupäevast oleks ühisturuga kokkusobiv vastavalt EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punktile e.

HINNANG

(15) Vastavalt EÜ asutamislepingu artikli 87 lõikes 1 sätestatule on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, ühisturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust. Euroopa Ühenduste Kohus on järjekindlalt asunud seisukohale, mille kohaselt on täidetud kaubanduse kahjustamise kriteerium, kui soodustatud ettevõtja majandustegevus hõlmab liikmesriikide vahelist kaubandust.

(16) Asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti e kohaselt võib ühisturuga kokkusobivaks pidada muud liiki abi, mida komisjoni ettepaneku põhjal kvalifitseeritud häälteenamusega võib kindlaks määrata nõukogu. Komisjon märgib, et sellele põhinedes võttis nõukogu 29. juunil 1998 vastu laevaehitusmääruse. Kuigi laevaehitusmääruse kehtivusaeg lõppes 31. detsembril 2003, tuleb üleandmistähtaja pikendamise taotluste hindamisel siiski lähtuda selle sätetest, sest tegemist on selle määruse alusel antud abiga ja laevaehituse riigiabi raamistikus ([14]) ei anta selliste taotluste puhuks mingeid juhiseid.

(17) Komisjon märgib, et üleandmistähtaja pikendamise küsimus on otsustav selle määramisel, kas kõnealuse lepingu puhul võib anda lepinguga seotud tegevusabi laevaehitusmääruse artikli 3 alusel. Nimetatud tegevusabi seisneb kõnealuse tehase tavaliste laevaehituskulude osalises rahastamises riigi ressurssidest. Lisaks sellele on laevaehitus majandustegevus, mis hõlmab liikmesriikidevahelist kaubandust. Seepärast kuulub kõnealune abi asutamislepingu artikli 87 lõike 1 kohaldamisalasse.

(18) Märgitakse, et laevaehitusmääruse kohaselt tähendab laevaehitus iseliikuvate kaubanduslikul eesmärgil kasutatavate merelaevade ehitamist. Cantieri Navali Termoli poolt ehitatav laev, nimelt kemikaalitanker, on iseliikuv merelaev, mis tegeleb spetsialiseeritud mereveoteenuste osutamisega (keemia- ja naftatoodete veoga) ning mis seega kuulub määruse kohaldamisalasse vastavalt artikli 1 punktile a.

(19) Vastavalt laevaehitusmääruse artikli 3 lõikele 1 oli lubatud kuni 31. detsembrini 2000 anda lepinguga seotud tegevusabi, mille ülemmäär oli 9 %. Artikli 3 lõike 2 alusel rakendatakse lepingu puhul abi ülemmäära, mis kehtib lõpliku lepingu allakirjutamise ajal. See aga ei kehti laevade puhul, mis antakse üle hiljem kui kolm aastat pärast lepingu allakirjutamist; sellisel juhul rakendatakse abi ülemmäära, mis kehtis kolm aastat enne laeva üleandmiskuupäeva. Seega oli selle laeva viimane üleandmiskuupäev, millele võis tegevusabi anda, põhimõtteliselt 31. detsember 2003.

(20) Kavandatavat abi kõnealusele laevale antaks 16. märtsi 2001. aasta seaduse nr 88 artikli 3 alusel, komisjoni poolt lubatud riigiabina nr 502/00. Abisumma laevale C.180 ulatub ligikaudu 3,9 miljoni euroni, mis ei ületa 9 % lepinguväärtusest.

(21) Laevaehitusmääruse artikli 3 lõike 2 teise lõigu kolmandas lauses on sätestatud: "Komisjon võib kolmeaastast üleandmistähtaega siiski pikendada, kui seda peetakse õigustatuks asjaomase laevaehitusprojekti tehnilise keerukuse tõttu või viivituste tõttu, mis tulenevad laevatehase tööprogrammi olulistest ja põhjendatavatest ootamatutest häiretest, mille on tinginud ettenägematud ja ettevõtjavälised erakorralised asjaolud." Komisjon märgib, et pikendust taotletakse seetõttu, et Cantieri Navali Termoli ei suutnud lõpetada eespool nimetatud laeva ettevõtjaväliste ootamatute viivituste tõttu.

(22) Laevaehitusmääruses on sätestatud, et üleandmistähtaja pikendamist õigustavad asjaolud peavad olema a) erakorralised, b) ettenägematud ja c) ettevõtjavälised. Lisaks peab olema tõestatud d) põhjuslik seos nende sündmuste ja viivituse põhjustanud häirete vahel ning kindlaks tehtud e) nende kestus ning f) häirete olulisus ja põhjendatavus.

([14]) ELT C 317, 30.12.03, lk 11.

Järgnevates lõikudes on antud hinnang Itaalia ametiasutuste esitatud argumentidele.

(i) *11. septembri 2001. aasta sündmuste mõju*

Seda argumenti hinnates tunnistab komisjon, et nimetatud sündmused olid ettenägematud ja laevatehasevälised. Kuid vastavalt komisjoni varasematele otsustele ei saa nende sündmuste mõju kõnealuse juhtumi puhul arvestada. Kooskõlas komisjoni senise otsustuspraktikaga ([15]) "ei saa majanduskasvu vähenemist või turuolukorra halvenemist teatud liiki laeva puhul pidada erakorraliseks asjaoluks laevaehitusmääruse artikli 3 lõike 2 alusel". Meenutatakse, et see põhjus on aktsepteeritav vaid reisilaevade puhul, sest seda tüüpi laevu mõjutasid need sündmused otseselt, samas kui teist tüüpi laevade puhul oli mõju kaudne ja üldisemat laadi.

Menetluse algatamise otsuses märgib komisjon, et vastavalt 2003. aasta novembri *Clarkson Research*'i aru'i aruandele ([16]) "tekitasid 11. septembri 2001. aasta sündmused aeglustuvas maailmamajanduses kindlasti probleeme juurde". Seoses investeeringutega kemikaalitankeritesse, mille kandevõime on alla 20 000 tonni, nagu seda on laev C.180, märgib Clarkson Research samas aruandes, et "Ajavahemikul 1998–2000 oli tegevusaktiivsus üsna madal ning hoolimata kergest tõusust 2001. aasta alguses langes see aasta viimasel veerandil tagasi endisele tasemele, sama toimus kogu tööstusharus. Kuid 2002. aasta alguses suurenes lepingute sõlmimine oluliselt ning on tänaseni olnud suhteliselt heal tasemel".

Seoses Itaalia ametiasutuste argumendiga, milles seatakse kahtluse alla komisjoni järelkontrolliaruandel põhinev hinnang nende sündmuste mõju kohta, märgib komisjon, et algselt tugineti Itaalia ametiasutuste endi poolt saadetud aruandele. Teiseks toonitatakse, et käesoleva menetluse puhul kasutavad ka Itaalia ametiasutused 2003. aasta lõpu aruandeid. Kokkuvõtteks märgib komisjon, et ükski lisaaruannetest, millele Itaalia ametiasutused viitavad, ei ole vastuolus komisjoni hinnanguga selles küsimuses.

Komisjon meenutab, et kõnealune hinnang eespool nimetatud põhjusele langeb kokku teiste otsustega sarnastes juhtumites, millest Itaalia on teavitanud ja mis käsitlevad kemikaalitankerite ja veeldatud naftagaasi tankerite kolmeaastase üleandmistähtaja pikendamist.

([15]) Vt juhtum N 99/02 (EÜT C 262, 29.10.2002), Odense laevatehas – Kolmeaastase üleandmistähtaja pikendamine kahe laeva puhul (Taani).

([16]) "Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets & Newbuilding Investment over 2001 e onwards", Clarkson Research, november 2003, lk 19–20.

(ii) *Vajadus kohandada laeva muutunud tehnilis-kaubanduslikele nõuetele*

Seoses teise argumendiga märgitakse kõigepealt, et tehnilised kohandused teostati laevaomaniku taotlusel, et vastata muutunud turunõuetele. Lisaks on algse laevaehituslepingu 10. detsembri 2003. aasta lisandis sätestatud, et laevatehas kavatses laevaomanikult taotleda laeva C.180 üleandmistähtaja pikendamist, võttes enda kanda kõik viimasele riigiabi andmisega seotud kulud ja riskid.

Komisjon märgib, et laevaomanik võib laevaehituslepingus alati muudatusi nõuda ning selles pole laevandussektoris midagi ebatavalist. Sellised olukorrad kuuluvad tavaliselt laevatehaste kommertsriskide juurde. Seega ei saa antud juhul seda põhjendust vastuvõetavaks lugeda.

Põhjalikkuse huvides märgib komisjon muuhulgas, et käesoleva uurimise käigus selgitasid Itaalia ametiasutused, et kõnealustest muudatustest, mis hõlmasid nii laeva C.173 kui C.180, teatati Ühendriikide prahtija Novamari poolt juba 2001. aasta veebruaris laevaomanikule saadetud kirjas, ning nende osas leppisid laevatehas ja laevaomanik kokku juba enne lepingu peatamist 2001. aastal. Lisaks märgib komisjon, et Itaalia ametiasutuste selgituste kohaselt oleks vastavalt algsetele lepingutingimustele laeva C.173 pidanud juba hulk aega varem ehitama teine laevatehas, mis 1990ndatel raskustesse sattus; seega kuulus see laev vanemat tüüpi laevade hulka, mille asemele on nüüd astunud uuemad suuremad ja võimsamad laevad.

Eespool öeldut silmas pidades on selge, et muudatused polnud sugugi erakorralised ega ettenägematud. Seega on komisjon seisukohal, et Itaalia poolt toodud põhjendus ei ole vastuvõetav.

(iii) *Laevatehase asukohaks olevat Molise piirkonda tabanud looduskatastroofide mõju*

Tunnistatakse, et maavärinad, üleujutused ja muud vääramatu jõu ilmingud on tavaliselt vastuvõetavad põhjused. Samuti tunnistatakse, et sellised sündmused mõjutasid tegevust Molise piirkonnas ja potentsiaalselt ka laevatehase tegevust, sest seda kinnitab ka erakorralise seisukorra väljakuulutamine peaministri dekreediga.

Kuid laevaehitusmääruse kohaselt on kolmeaastase üleandmistähtaja pikendamine erand tavapärastest lepinguga seotud tegevusabi andmist reguleerivatest sätetest, mis omakorda on erand ühenduse riigiabieeskirjadest. Seega tähendab põhimõte, et erandeid käsitlevaid eeskirju tuleb tõlgendada kitsalt, et väidetavalt viivituse põhjustanud asjaolude ja laeva ehitamise venimise vahel tuleb luua selge põhjuslik seos. Kuid komisjonile teatavaks tehtud teave, kaasa arvatud Itaalia ametiasutuste poolt pärast ametliku uurimise algatamist edastatud teave, on suhteliselt ebamäärane, viidates katastroofide hävitavale mõjule vaid üldsõnaliselt, ei suudeta näidata või määratleda nende sündmuste täpset mõju laevatehase tööprogrammile ega kõnealuse laeva ehitusele.

Komisjon märgib, et hoolimata selgesõnalistest taotlustest teabe saamiseks ja vastamistähtaegade märkimisväärsest pikendamisest pole esitatud üksikasjalikku teavet nende sündmuste poolt laevatehase üldises tööprogrammis põhjustatud häirete kohta ega konkreetsete, laeva C.180 (endine C.173) ehitust mõjutanud põhjuste kohta. Itaalia ametiasutused esitasid koopiad kirjadest, millega laevatehase osade ja teenuste tarnijad laevatehasega sõlmitud lepingud üles ütlesid; kuid põhjuslikku seost pole üksikasjalikult dokumenteeritud ega täpselt määratletud sellest tulenevat viivitust laevatehase tööprogrammis ja laeva c.180 (endine C.173) ehitamisel, et põhjendada taotlust üleandmistähtaja pikendamiseks 10 kuu võrra.

(23) Seega on komisjon seisukohal, et eespool kirjeldatud erakorralised asjaolud ei mõjutanud laevatehase konkreetset tööprogrammi kõnealuse laeva puhul nii, et see õigustaks üleandmistähtaja 10-kuulist pikendamist. Seetõttu ei ole punktides i), ii) ja iii) esitatud põhjendused vastuvõetavad.

(24) Arvestades märkimisväärsete tõendite puudumist, et saa neil alustel pikendust anda.

(iv) *Tööde peatamine laeva C.180 (endine C.173) juures 2004. aastal*

Lisaks märgib komisjon, et Itaalia ametiasutused teatasid, et laev C.180 (endine C.173) oli valmis ligikaudu 66 % ulatuses, kuid tööd peatati ja laev lasti vette 2004. aasta augustis; seetõttu peaks nende arvates 10-kuuline pikendus nüüd algama kuupäevast, mil komisjon teeb otsuse taotletud pikenduse andmiseks.

Esiteks ei ole Itaalia taotlus, et 10-kuuline pikendus algaks komisjoni otsuse vastuvõtmise kuupäevast, kooskõlas laevaehitusmäärusega, sest see tooks kaasa edasisi põhjendamatuid viivitusi. Märgitakse, et otsuse laeva ehitamine peatada tegi laevatehas omal vastutusel ja see tõi kaasa lisaviivituse, mida laevaehitusmääruse alusel õigustada ei saa.

Teiseks märgib komisjon, et vastavalt teatisele oleks laev C.180 (endine C.173) tulnud üle anda 31. oktoobril 2004. Kuid arvestades Itaalia ametiasutuste taotlust, et 10-kuuline pikendus algaks kuupäevast, mil komisjon võtab vastu taotletud pikenduse andmise otsuse, mis on kooskõlas asjaoluga, et laevatehas lasi vette lõpetamata laeva C.180 (endine C.173) 2004. aasta augustis, on selge, et laevatehas poleks suutnud laeva üle anda isegi esimese 10-kuulise üleandmistähtaja pikenduse jooksul.

Seega ei saa Itaalia taotlust mingil juhul rahuldada tööde põhjendamatu peatamise tõttu 2004. aastal.

JÄRELDUSED

(25) Eespool toodut arvesse võttes leiab komisjon, et kõnealune meede kujutab endast riigiabi asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses. Itaalia ametiasutuste poolt esitatud teave, kaasa arvatud ametliku uurimise jooksul esitatud teave, on kinnitanud komisjoni kahtlusi selles osas, kas antud juhul esitatud viivituste põhjendused vastavad laevaehitusmääruse artikli 3 lõike 2 teise lõigu sätetele, ning seega ei ole uurimisalune meede ühisturuga kooskõlas vastavalt asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punktile e.

Neid järeldusi arvesse võttes

ON KOMISJON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Nõukogu määruse (EÜ) nr 1540/98 artikli 3 lõikes 2 sätestatud kolmeaastast üleandmistähtaega ei saa Cantieri Navali Termoli S. p.A ehitatava laeva C.180 (endine C.173) puhul pikendada.

Seega ei saa sellele laevale lepinguga seotud tegevusabi anda.

Artikkel 2

Itaalia teavitab komisjoni otsuse järgimiseks võetud meetmetest kahe kuu jooksul pärast käesoleva otsuse kättesaamist.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud Itaalia Vabariigile.

Brüssel, 4. juuli 2006.

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Neelie KROES