KOMISIJAS LĒMUMS,

(2006. gada 4. jūlijs)

par valsts atbalstu, kuru Itālija plāno īstenot kuģu būvētavai *Cantieri Navali Termoli SpA* (Nr. C 48/2004 (ex 595/2003))

(izziņots ar dokumenta numuru K(2006) 2972)

(Autentisks ir tikai teksts itāliešu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2006/948/EK)

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 88. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas zonas līgumu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta (a) apakšpunktu,

ņemot vērā Padomes Regulu (EK) Nr. 1540/98, ar kuru nosaka jaunus noteikumus par atbalstu kuģu būvei [1] (turpmāk "Kuģu būves regula"), un jo īpaši tās 3. panta 2. punktu,

pēc aicinājuma ieinteresētajām pusēm iesniegt savas piezīmes [2] saskaņā ar minēto pantu un, ņemot vērā saņemtās piezīmes,

tā kā:

PROCEDŪRA

(1) 2003. gada 22. decembra vēstulē, kuras saņemšana ir reģistrēta tajā pašā dienā, Itālijas iestādes atbilstoši Padomes būvei Regulas [1], 3. panta 2. punktam paziņoja Komisijai par lūgumu pagarināt trīs gadu piegādes termiņu kuģim C.180, kuram ir piešķirts darbības atbalsts. Kuģi būvē *Cantieri Navali Termoli SpA*. ("kuģu būvētava").

(2) 2004. gada 30. decembra vēstulē Komisija paziņoja Itālijai savu lēmumu uzsākt EK Līguma 88. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz paziņoto pasākumu.

(3) Komisijas lēmums par procedūras uzsākšanu bija publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* [2]. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes par pasākumiem.

(4) 2005. gada 28. janvāra, 2005. gada 1. aprīļa, 2005. gada 1. jūnija un 2005. gada 6. jūlija vēstulēs, kuru saņemšana ir reģistrēta attiecīgi 2005. gada 2. februārī, 2005 .gada 6. aprīlī, 2005. gada 6. jūnijā un 2005 .gada 7. jūlijā, Itālija lūdza pagarināt termiņu savu piezīmju iesniegšanai par Komisijas lēmumu uzsākt lietas izmeklēšanu. Komisija atbildēja attiecīgi ar 2005. gada 4.februāra, 2005. gada 8. aprīļa, 2005. gada 29. jūnija un 2005. gada 17. jūlija vēstulēm.

(5) Itālija iesniedza savas piezīmes 2005. gada 26. jūlija vēstulē, kuras saņemšana ir reģistrēta 2005. gada 29. jūlijā. 2006. gada 6. janvāra vēstulē Komisija lūdza papildu informāciju. Itālijas iestādes atbildēja ar 2006. gada 23. janvāra un 2006. gada 2. februāra vēstulēm ar lūgumu pagarināt termiņu, ko Komisija piešķīra ar 2006. gada 27. janvāra un 2006. gada 9. februāra vēstulēm. 2006. gada 6. marta vēstulē, kuras saņemšana ir reģistrēta tajā pašā dienā, Itālijas iestādes iesniedza pieprasīto papildinformāciju, un ar 2006. gada 6. aprīļa vēstuli noslēdza savu piezīmju iesniegšanu.

(6) Komisija nesaņēma piezīmes no ieinteresētajām personām.

SĪKS ATBALSTA APRAKSTS

(7) Itālija lūdza Komisijas piekrišanu pagarināt 2003. gada 31. decembra piegādes termiņu, kas ir Kuģu būves regulā paredzētais nosacījums ar līgumu saistīta atbalsta saņemšanai kuģu darbībai. Pagarinājums, par kuru tika iesniegts lūgums, attiecās uz kuģa C.180 piegādes termiņu, kura būvi veica *Cantieri Navali Termoli SpA*., – kuģu būvētava, kas atrodas Itālijā, Molīzes [*Molise*] reģionā. Sākotnēji lūgtais pagarinājums bija līdz 2004. gada 31. oktobrim (10 mēneši).

(8) Līgums par kuģa būvi bija parakstīts 2000. gada 30. decembrī, un tā sākotnējais piegādes termiņš bija noteikts 2003. gada 30. jūnijā. Kuģi ķīmijas un naftas produktu pārvadāšanai bija pasūtījis *Marnavi SpA*., kuģu īpašnieks Itālijā. Atbilstīgi Kuģu būves regulas 3. panta 1. punktam kuģa īpašniekam par šo kuģi bija apsolīts 9 procentu liels atbalsts kuģa darbībai, kas līdzinājās aptuveni 3,9 miljoniem EURO.

(9) Tomēr atbilstīgi Itālijas iestāžu paziņojumam vairāku apstākļu sakritības dēļ, t.i. 2001. gada 11. septembra notikumu ietekmē, turpmākas nepieciešamības dēļ pārveidot kuģi, ņemot vērā jaunās tirgus prasības, un divu dabas katastrofu – zemestrīces un plūdu – rezultātā, būvdarbi aizņēma vairāk laika, nekā bija sagaidāms. Tāpēc kuģu

[1] OV L 202, 18.7.1998., 1. lpp.
[2] OV C 42, 18.2.2005., 15. lpp.

būvētava bija spiesta lūgt kuģa C.180 piegādes termiņa pagarinājumu līdz dienai, kas par 10 mēnešiem pārsniedza Kuģu būves regulā noteikto 2003. gada 31. decembra termiņu.

(10) Paziņojumā Itālijas iestādes atsaucas uz Komisijas 2002. gada 5. jūnija lēmumu, ar kuru līdzīgā kārtā bija pagarināts 2003. gada 31. decembra piegādes termiņš pasažieru kuģiem, kas tika būvēti Vācijā, Papenburgā, Meijera kuģu būvētavā [*Meyer Werft*] ("lēmumu par Meijera kuģu būvētavu"). Jo īpaši tās uzsvēra vairākas būtiskas līdzības starp abiem gadījumiem, kas attiecās uz (i) termiņa pagarinājuma pieprasījuma iemeslu (t.i. teroristu uzbrukumu 2001. gada 11. gada septembrī); (ii) attiecīgo tirgus sektoru (t.i. naftas un ķīmijas produktu jūras pārvadājumiem) un (iii) nostiprinātajām komercattiecībām starp kuģu būvētavu un kuģu īpašnieku ([3]). Īsumā tās uzstāja, ka lēmums par Meijera kuģu būvētavu veido skaidri izteiktu precedentu atļaujas piešķiršanai šim gadījumam izņēmuma kārtā. Turklāt tās atzīmē, ka 2002. gada 13. novembrī Komisija pieņēma vēl vienu lēmumu, ar kuru līdzīgu iemeslu dēļ tika piešķirts piegādes termiņa pagarinājums Somijā, Kverner Masa [*Kvaerner Masa*] kuģu būvētavā būvētam pasažieru kuģim, ("lēmumu par *Kverner Masa* kuģu būvētavu").

(11) Itālijas iestādes pamato savu lūgumu, atsaucoties uz apstākļiem, ko tās uzskata par ārkārtas faktoriem, kuri bija neparedzami un kuru cēlonis bija meklējams ārpus kuģu būvētavas, un kuru rezultātā notika negaidīti, būtiski un attaisnojami pārrāvumi kuģu būvētavas darba programmā. Konkrētāk šos kavējumus var saistīt ar turpmākajiem notikumiem (sk. pārskatu 1. tabulā).

(i) *2001. gada 11. septembra notikumu ietekme*

2001. gada 1. oktobrī, pirms būvdarbu uzsākšanas, kuģu īpašnieks lūdza *Cantieri Navali Termoli* apturēt līguma izpildi līdz 2003. gada 30. septembrim, nevis to anulēt. Vēlāk, 2003. gada 29. septembrī, kuģu īpašnieks atsauca savu lūgumu par līguma izpildes apturēšanu.

(ii) <u>*Nepieciešamība pārveidot kuģi, ņemot vērā jaunās tirgus prasības*</u>

Papildus šiem notikumiem kuģu īpašnieks, atsaucot rīkojumu par būvdarbu pārtraukšanu, lūdza veikt izmaiņas sākotnējās līguma specifikācijās, lai pārveidotu kuģi, ņemot vērā jaunās tirgus prasības. Šīs izmaiņas attiecās uz tilpņu izmēriem un skaitu un kuģa kopējo garumu un platumu: šo izmaiņu projektus iesniedza apstiprināšanai Itālijas jūras sertifikācijas iestādē RINA. Izmaiņas tika oficiāli noformētas sākotnējā būvniecības līguma papildinājumā 2003. gada 10. decembrī.

(iii) *Dabas katastrofu ietekme*

2002. gada 31. oktobrī Molīzes reģionā notika zemestrīce, kuras rezultātā cieta kuģu būvētava, tās darbinieki un piegādātāji. Pēc tam, laikā starp 2003. gada 23. un 25. janvāri, reģionā iestājās plūdi, kuru rezultātā kuģu būvētava, tās darbinieki un piegādātāji cieta no turpmākas postošas ietekmes. Šīs divas dabas katastrofas nodarīja tiešu kaitējumu kuģu būvētavai, izraisot tās darbinieku dīkstāvi, un netiešu kaitējumu vietējiem uzņēmējiem, kuri bija nolīgti kā darbuzņēmēji kuģa C.180 būvei, vienpusēji atsaucot līgumus dabas katastrofas nodarīto postījumu dēļ to piegādāju ražošanas infrastruktūrai. Jo īpaši Itālijas iestādes uzstāja, ka šie notikumi negatīvi ietekmēja inženiertehniskos darbus, kas bija jāveic, lai sagatavotos tiešajiem kuģa būvdarbiem.

Itālijas iestādes atzīst, ka abu notikumu laiks sakrita ar periodu, kad līguma darbība bija apturēta, bet apstiprina, ka tie tomēr izraisīja pārrāvumu kuģu būvētavas darba programmā, un uzsver, ka attiecībā uz abiem gadījumiem ar Ministru Prezidenta dekrētu izsludinātais ārkārtas stāvoklis ilga līdz 2004. gada 1. februārim.

Turklāt Itālijas iestādes uzsver atbalsta neatliekamību, ņemot vērā kuģu būvētavas ierobežotos finanšu un ražošanas resursus ([4]) un to, ka kuģa līgumcena tika noteikta, pamatojoties uz likumā paredzēto atbalstu. Itālijas iestādes arī apstiprina, ka, ja piegādes termiņš netiks pagarināts (2003. gada 16. decembrī paveiktais darba apjoms bija 25,65 %) un tā rezultātā atbalsts netiks piešķirts, kuģa būvniecību nevarēs pabeigt, neradot ievērojamus ekonomiskus zaudējumus kuģu būvētavai, kā arī tiks zaudētas darba vietas kā kuģu būvētavā, tā tās darbuzņēmēju uzņēmumos. Itālijas iestādes piebilst, ka kuģu īpašnieks *Marnavi* un kuģu būvētava ir vienojušies par cita kuģa C.173, kura būvi pārtrauca minētie notikumi, būvniecības līguma anulēšanu un šim kuģim pieejamo krājumu nodošanu kuģim C.180.

([3]) No 2000. gada līdz 2004. gadam *Marnavi* pasūtījumi veidoja aptuveni 43 % no *Cantieri Navali Termoli* apgrozījuma, turpretim pirms tam – no 1995. gada līdz 1999. gadam šī uzņēmuma daļa apgrozījumā bija tuva nullei.

([4]) Kuģu būvētava ir ļoti mazs uzņēmums, kurā ir nodarbināts tikai 51 cilvēks.

1. tabula

Pārskats par kavējumiem kuģa C.180 piegādē

Kuģis	Kavējuma cēlonis	Atbildība	Problēmas	Kavējums (mēneši)	Papildus vajadzīgie mēneši
C.180	(i) 2001. gada 11. septembra notikumi — pasūtījuma apturēšana un vēla atjaunošana	*Marnavi* (kuģu īpašnieks)	Līguma darbības apturēšana no 2001. gada 1. oktobra līdz 2003. gada 30. septembrim Apturēšana atsaukta 2003. gada 29. septembrī	24	Nav noteikti
	(ii) Tehniskie pārveidojumi	*Marnavi* (kuģu īpašnieks)	Izmaiņas tilpņu izmēros un skaitā, kuģa garumā un platumā	Nav noteikti	Nav noteikti
	(iii) Kavēšanās dabas katastrofu dēļ Molīzes reģionā: — zemestrīce 2002. gada 31. oktobrī — plūdi no 2003. gada 23. janvāra līdz 2003. gada 25. janvārim	*Force majeure*	Dabas katastrofu ietekme uz kuģu būvētavu, tās darbiniekiem un darbuzņēmējiem	> 2	> 2
			Kopā	Vairāk kā 26 mēneši	Vairāk kā 2 mēneši
	Pieprasītais termiņa pagarinājums				10 mēneši

PAMATS PROCEDŪRAS UZSĀKŠANAI

(12) Lemjot par procedūras uzsākšanu, Komisija apšaubīja, ka kāds no iemesliem, kas šajā gadījumā ir minēts kā kavēšanās cēlonis, atbilstu Kuģu būves regulas 3. panta 2. punkta otrajai rindkopai un tādējādi apšaubīja, ka pasākums būtu saderīgs ar kopējo tirgu, kā noteikts EK Līguma 87. panta 3. punkta (e) apakšpunktā.

ITĀLIJAS IESTĀŽU IZTEIKTĀS PIEZĪMES

(13) Lai mazinātu Komisijas lēmumā par procedūras uzsākšanu izteiktās šaubas, Itālijas iestādes iesniedza papildu skaidrojumus un datus, pamatojot savu viedokli par to, ka ir pietiekams pamats piegādes termiņa pagarināšanai un ka attiecīgais pasākums ir atbilstīgs.

(i) *Par 2001. gada 11. septembra notikumu ietekmi*

Itālijas iestādes deklarē, ka 2001. gada 11. septembra notikumi bija ārkārtas faktori, kuri bija neparedzami un kuru cēlonis bija meklējams ārpus kuģu būvētavas, un apgalvo, ka pretēji Komisijas viedoklim, to rezultātā notika negaidīti, būtiski un attaisnojami pārrāvumi kuģu būvētavas darba programmā.

Jo īpaši tās pamato savu lietas versiju, argumentējot, ka Komisijas vērtējums balstās uz 2003. gada rudenī, t.i. divus gadus pēc notikumiem, sastādītu ziņojumu ([5]), turpretim šie notikumi ietekmēja uzņēmēju saimnieciskās darbības stratēģiju, kuriem lēmumi bija jāpieņem notikumu brīdī, t.i. 2001. gada septembrī vai tūlīt pēc tam sekojošajos mēnešos.

Atbilstīgi Itālijas iestādēm tas, ka šie notikumi ietekmēja visu jūras pārvadājumu tirgu un nevis tikai vienu kuģu tipu, t.i. pasažieru kuģus, ir vispārzināms, un turklāt to apstiprina Klārksona [*Clarkson*] pārskati ([6]). Pamatojot savu lietas versiju, tās sniedza jaunu informāciju, kas pamatoja šo iestāžu viedokli par minēto notikumu ietekmi uz kuģa būvi, iesniedzot līgumu kopijas starp kuģu īpašnieku *Marnavi* un *Novamar*, Hjūstonā (ASV) reģistrētu fraktētāju, par divu ķimikāliju pārvadāšanai domātu tankkuģu fraktu, kurus kuģu īpašnieks bija pasūtījis kuģu būvētavai *Cantieri Navali Termoli* ([7]), un šo līgumu atsaukšanu no *Novamar* puses pēc 2001. gada 11. septembra notiku-

([5]) Itālijas iestādes ir paziņojušas, ka Komisijas atsauce uz Klārksona pārskatu [Clarkson report] lēmuma par lietas izmeklēšanu 11. parindē ir nepareiza, jo tā attiecas uz 2003. gada novembra pārskatu, nevis uz 2003. gada oktobra pārskatu.

([6]) *The Clarkson Shipping Review & Outlook*, 2003. gada rudens, 7.-44. lpp. un 127. lpp.; *Clarkson: "Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets and Newbuilding Investment over 2001 and onwards"*, 2003. gada oktobris, 17.- 20. lpp.

([7]) Attiecīgie tankkuģi ir C.173 un C.180, kas ir apspriesti turpmāk tekstā.

miem. Tādējādi Itālijas iestādes apgalvo, ka šiem traģiskajiem notikumiem bija līdzīga ietekme uz attiecīgo kuģi un ka pretēji Komisijas viedoklim šo notikumu ietekme neaprobežojas ar ietekmi uz pasažieru kuģiem. Attiecīgi tās vēlreiz apstiprina savu viedokli, ka minēto notikumu ietekme atbilst Kuģu būves regulas 3. panta 2. punkta otrās rindkopas trešā teikuma noteikumiem.

(ii) *Nepieciešamība pārveidot kuģi, ņemot vērā jaunās tirgus prasības*

Itālijas iestādes iesniedz informāciju par veiktajiem pārveidojumiem attiecībā uz kuģi C.180.

Jo īpaši tās paskaidroja, ka 2000. gadā kuģu īpašnieks bija noslēdzis līgumus ar kuģu būvētavu par divu ķimikāliju pārvadāšanai domātu tankkuģu – C.173 un C.180 – būvi, kuru sākotnējie līgumos paredzētie piegādes datumi bija attiecīgi 2002. gada 31. marts un 2003. gada 30. jūnijs. Minētos datumus vēlāk pārcēla uz 2003. gada 31. martu un 2003. gada 31. decembri. Turklāt Itālijas iestādes skaidroja, ka 2001. gada 11. septembra notikumu un divu turpmāk aprakstīto dabas katastrofu ietekmes rezultātā līdz 2003. gada 31. decembrim varēja piegādāt tikai vienu kuģi.

Tādējādi 2002. gada novembrī kuģu īpašnieks izlēma atteikties no viena kuģa būves attiecīgajā kuģu būvētavā, lai varētu koncentrēt spēkus viena kuģa būves pabeigšanai. Praksē to veica, pirmkārt, pārdēvējot kuģi C.173 par C.180 – atbilstoši lielākajam no kuģu īpašnieka pasūtītajiem kuģiem – un, otrkārt, pieprasot veikt būtiskas izmaiņas kuģa C.180 uzbūves pamata specifikācijās ([8]), ([9]), ([10]) un, visbeidzot, atsaucot līgumu par C.173 būvi. Tā rezultātā kuģis C.180 (iepriekš – C.173) tagad ir lielāks, ātrāks un tam, salīdzinot ar sākotnējo C.173, ir lielāka ietilpība un augstāka līgumcena, bet tā vispārējās specifikācijas ir zemākas nekā sākotnējā līgumā par kuģi C.180. Tomēr Itālijas iestādes norāda, ka šīs izmaiņas ir tikai netiešā veidā ietekmējušas kavēšanos šā kuģa būvē un ka kavēšanās faktiskais iemesls ir dabas katastrofu ietekme, kuru rezultātā konsultējošais uzņēmums, kas bija nolīgts, lai projektētu pārveidojumus kuģī C.180 (iepriekš – C.173), atsauca līgumu.

(iii) *Dabas katastrofu (2002. gada 31. oktobra zemestrīces un 2003. gada 23.- 25. janvāra plūdu) ietekme*

Itālijas iestādes uzsver dabas katastrofu, kas skāra reģionu, kurā atradās kuģu būvētava, nozīmīgumu un ietekmi.

Kopumā tās atsaucas uz to, ka notikušo dabas katastrofu apjoma dēļ un ievērojamā riska dēļ, ko tās nodarīja personu un sabiedrības labklājībai, reģionā ar Ministru Prezidenta 2002. gada 31. oktobra dekrētu tika izsludināts ārkārtas stāvoklis līdz 2003. gada 30. jūnijam, kuru pēcāk ar Ministru Prezidenta 2003. gada 31. janvāra dekrētu pagarināja līdz 2004. gada 1. februārim. Itālijas iestādes arī vērš Komisijas uzmanību uz to, ka pēc šiem notikumiem Komisija reģionālo atbalsta karšu pārskatīšanas ietvaros ([11]) atļāva paplašināt šīs kartes, ņemot vērā dabas katastrofu ietekmi uz Molīzes reģionu un Termoli – teritoriju, kurā atrodas kuģu būvētava.

Attiecībā uz kuģu būvētavu Itālijas iestādes sniedza informāciju, parādot, ka pēc minētajām dabas katastrofām posmā starp 2002. gada novembri un 2003. gada februāri kuģu būvētavā bija darba programmas pārrāvumi saistībā ar to, ka vairāki darbuzņēmēji, kuri sniedza būtiskus pakalpojumus kuģu būvētavai un veica piegādes kuģa C.180 (iepriekš C.173) būvei ([12]), sākotnēji kavējās pildīt daudzus līgumus, un pēcāk tie tika anulēti ([13]).

(iv) *Darbu apturēšana pie C.180 (iepriekš C.173) būves 2004. gadā*

2005. gada jūlijā, atbildot uz izmeklēšanas uzsākšanu,

([8]) Tās galvenokārt attiecās uz kuģa izmēriem un tilpņu skaita, kā arī uz tā garumu un platumu.

([9]) Itālijas iestādes norāda, ka šīs izmaiņas attiecās gan uz sākotnējo kuģi C.173, gan C.180 (iepriekš C.173), un ka kuģu būvētava un kuģu īpašnieks bija vienojušies par tām pirms līguma darbības apturēšanas 2001.gadā pēc *Novamar* vēstules saņemšanas 2001.gada februārī, kurā bija norādīts, ka ir jāizdara izmaiņas abos kuģos. Tās arī apgalvo, ka, pirms izmaiņas tika oficiāli iekļautas līguma 2003. gada decembra papildinājumā, darbs pie izmainītā C.180 kuģa (iepriekš – C.173) jau bija uzsākts.

([10]) Atbilstīgi tam, kā Itālijas iestādes interpretē Komisijas 2003. gada 9. jūlija Lēmumu 691/2003 un 1993. gada 21. decembra Lēmumu 727/1993, kuģa veids un attiecīgās izmaiņas liecina par Komisijas pieņemto izņēmumu "tehniskās sarežģītības" dēļ.

([11]) Komisijas 2004. gada 8. septembra Lēmuma C(2004)3344 galīgā redakcija par Lietu Nr. 147/2004.

([12]) Kuģa korpusa apakšsistēmas, galdniecības darbi un ar kuģa aprīkošanu saistītie pakalpojumi, nerūsējošā tērauda lokšņu piegāde, elektroiekārtu piegāde un montāža un konsultāciju pakalpojumi par izmaiņām kuģī C.173, ko vēlāk pārdēvēja par kuģi C.180, lai palielinātu tā ietilpību un jaudu.

([13]) Šo līgumu laušanas rezultātā kuģu būvētava bija spiesta izmantot "*force majeure*" klauzulu attiecībā uz kuģu īpašnieku; tas savukārt iespaidoja kuģa īpašnieku pieņemt lēmumu atteikties būvēt vienu no diviem kuģu būvētavai pasūtītajiem kuģiem.

Itālijas iestādes informēja Komisiju, ka uz kuģa ir veikti aptuveni 66 % būvdarbu, bet, ka darbs kuģu būvētavā ir bijis apturēts un ka kuģis tika nolaists ūdenī 2004. gada augustā pēc tam, kad Komisija bija sniegusi atļauju pagarināt piegādes laiku. Tādējādi saskaņā ar kuģu īpašnieka un kuģu būvētavas lūgumu tika izvirzīts apgalvojums, ka 10 mēnešu pagarinājuma laiks būtu jāskaita no dienas, kad Komisija pieņēma lēmumu atļaut pieprasīto pagarinājumu.

(14) Itālijas iestādes secina, ka šajā gadījumā kavēšanās cēloņi atbilst Kuģu būves regulas 3. panta 2. punkta otrajai rindkopai un ka trīs gadu piegādes termiņa pagarinājums par 10 mēnešiem, sākot no Komisijas galīgā lēmuma pieņemšanas dienas, ir saderīgs ar kopējo tirgu, kā tas noteikts ar EK Līguma 87. panta 3. punkta (e) apakšpunktu.

NOVĒRTĒJUMS

(15) Atbilstoši EK Līguma 87. panta 1. punktam ar kopējo tirgu nav saderīga nekāda palīdzība, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem, kas rada vai draud radīt konkurences traucējumus, dodot priekšroku atsevišķiem uzņēmumiem vai atsevišķu preču ražošanai, ciktāl šāda palīdzība iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm. Saskaņā ar līdzšinējo Eiropas Tiesas praksi atbilstība kritērijam par tirgus iespaidošanu ir konstatējama, ja saņēmējuzņēmums veic tādu saimniecisku darbību, kas ir saistīta ar tirdzniecību dalībvalstu starpā.

(16) Atbilstīgi Līguma 87. panta 3. punkta (e) apakšpunktam citu kategoriju palīdzību, ko Padome pēc Komisijas priekšlikuma var noteikt ar lēmumu, kuru pieņem ar kvalificētu balsu vairākumu, var uzskatīt par saderīgu ar kopējo tirgu. Komisija atzīmē, ka uz šā pamata Padome pieņēma Kuģu būves regulu 1998. gada 29. jūnijā. Kaut arī Kuģu būves regula zaudēja spēku 2003. gada 31. decembrī, tās noteikumi vēl aizvien ir jāpiemēro, izvērtējot lūgumus par piegādes termiņa pagarināšanu, jo jautājums skar Regulas ietvaros paredzēto atbalstu un Kuģu būves nostādnēs nav norādījumu par to, kā jārīkojas, saņemot šādus lūgumus ([14]).

(17) Komisija atzīmē, ka jautājums par piegādes termiņu ir noteicošs, nosakot attiecīgā līguma pieņemamību Kuģu būves regulas 3. pantā paredzētā darbības atbalsta piešķiršanai. Attiecīgo darbības atbalstu veido dažu ar kuģa būvi saistīto izmaksu, ko parasti sedz attiecīgā kuģu būvētava, finansējums no valsts resursiem. Turklāt kuģu būve ir saimnieciska darbība, kas ir saistīta ar tirdzniecību dalībvalstu starpā. Tāpēc uz šādu atbalstu attiecas Līguma 87. panta 1. punkts.

(18) Kā to nosaka Kuģu būves regula, "kuģu būve" ir pašpiedziņas tirdzniecības kuģu būve. *Cantieri Navali Termoli* uzbūvētais kuģis, t.i. tankkuģis ķimikāliju pārvadāšanai, ir pašpiedziņas kuģis, kas sniedz īpašus jūras pārvadājumu pakalpojumus, t.i. veic ķīmijas un naftas produktu pārvadājumus, un tāpēc uz to attiecas regulas 1. panta (a) apakšpunkts.

(19) Kuģu būves regulas 3. panta 1. punkts nosaka 9 procentu augšējo robežu ar līgumu saistīta atbalsta saņemšanai kuģu darbībai līdz 2000. gada 31. decembrim. Kā noteikts 3. panta 2. punktā, līgumam piemērojamā atbalsta augšējā robeža ir tā, kas ir spēkā galīgā līguma parakstīšanas dienā. Tomēr tas neattiecas uz kuģiem, ko piegādā vēlāk kā trīs gadus pēc līguma parakstīšanas. Šajos gadījumos piemēro augšējo robežu, kas ir spēkā trīs gadus pirms kuģa piegādes dienas. Tāpēc, lai kuģis varētu pretendēt uz atbalstu tā darbībai, tā pēdējais piegādes termiņš principā bija 2003. gada 31. decembris.

(20) Attiecīgajam kuģim paredzētais atbalsts tiktu sniegts saskaņā ar 2001. gada 16. marta Likuma Nr. 88 3. pantu, ko sankcionējusi Komisija kā valsts atbalstu Nr. 502/00. Tā apjoms kuģim C.180 ir aptuveni 3,9 miljoni EURO, kas nepārsniedz 9 procentus no tā līgumcenas.

(21) Kuģu būves regulas 3. panta 2. punkta otrās rindkopas trešajā teikumā ir noteikts, ka "Komisija tomēr var pagarināt trīs gadu piegādes termiņu, ja to uzskata par pamatotu saistībā ar attiecīgā konkrētā kuģa būves projekta tehnisko sarežģītību vai kavējumiem, kurus ir radījuši negaidīti, būtiski un attaisnojami pārrāvumi kuģu būvētavas darba programmā ārkārtas faktoru dēļ, kuri bija neparedzami un kuru cēlonis bija meklējams ārpus kuģu būvētavas." Komisija atzīmē, ka pagarinājums tiek lūgts tāpēc, ka kuģu būvētava *Cantieri Navali Termoli* nav spējusi pabeigt minētā kuģa būvi neparedzētu kavējumu dēļ, kuru cēloņi ir meklējami ārpus kuģu būvētavas.

(22) Kuģu būves regulā ir prasība, lai apstākļi, kas pamato piegādes termiņa pagarinājumu, būtu (a) ārkārtas, (b) neparedzami un (c) lai to cēloņi ir meklējami ārpus uzņēmuma. Vēl ir jākonstatē (d) cēloņseku sakarība starp šiem notikumiem un negaidītajiem pārrāvumiem, kas izraisīja kavēšanos, (e) to ilgums un (f) pārrāvumu būtiskums un attaisnojamība. Turpmākajos apakšpunktos

([14]) OV C 317, 30.12.2003., 11. lpp.

ir izklāstīts Itālijas iestāžu izvirzīto argumentu novērtējums.

(i) *2001. gada 11. septembra notikumu ietekme*

Komisija ir šai saistībā atzinusi, ka šie notikumi bija neparedzami un ka to cēloņi ir meklējami ārpus kuģu būvētavas. Tomēr atbilstīgi līdzšinējiem Komisijas lēmumiem šajā gadījumā nevar pieņemt šo notikumu ietekmi, jo saskaņā ar Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi "samazinātu ekonomisko izaugsmi vai tirgus situācijas pasliktināšanos kādam kuģu veidam nevar uzskatīt par ārkārtas apstākļiem Kuģu būves regulas 3. panta 2. punkta nozīmē" ([15]). Šis arguments tika pieņemts vienīgi attiecībā uz pasažieru kuģiem šo notikumu tiešās ietekmes dēļ uz šādiem kuģiem, bet ne attiecībā uz cita veida kuģiem, šajos gadījumos uzskatot, ka šādu notikumu ietekme ir netieša un vispārīgāka.

Faktiski lēmumā par lietas izmeklēšanas uzsākšanu Komisija atzīmēja, ka saskaņā ar "*Clarkson Research*" 2003. gada novembra pārskatu "11. septembra notikums neapšaubāmi vairoja problēmas saistībā ar pasaules ekonomikas jau tā vērojamo pakāpenisko palēninášanos" ([16]). Turklāt attiecībā uz ieguldījumiem tankkuģos ķimikāliju pārvadāšanai ar pilnu kravnesību, kas ir mazāka par 20 000 tonnām, tādos kā kuģis C.180, šajā pašā "*Clarkson Research*" pārskatā ir teikts, ka "posmā starp 1998. gadu un 2001. gadu aktivitāte bija diezgan zema, un, neskatoties uz kāpumu 2001. gadā, šā paša gada pēdējā kvartālā līmenis kritās līdzīgi kā nozarē kopumā. Tomēr līgumu slēgšanas līmenis būtiski palielinājās 2002. gada sākumā un kopš tā laika ir bijis pietiekami noturīgs."

Attiecībā uz Itālijas iestāžu argumentu, kas apstrīd Komisijas uz retrospektīvu pārskatu balstīto vērtējumu par šo notikumu ietekmi, Komisija vispirms atzīmē, ka tā pamatojās uz pašu Itālijas iestāžu iesniegtu pārskatu. Otrkārt, tā uzsver, ka šajā procedūrā Itālijas iestādes pašas pamatojas uz pārskatiem, kas sastādīti 2003. gada beigās. Visbeidzot Komisija atzīmē, ka neviens no papildu pārskatiem, uz kuriem atsaucas Itālijas iestādes, nav pretrunā ar Komisijas vērtējumu šajā jautājumā.

Komisija atzīmē, ka tās vērtējums attiecībā uz šo argumentu atbilst citiem tās lēmumiem līdzīgās lietās, kurās Itālija ir vērsusies par trīs gadu piegādes termiņa pagarināšanu tankkuģiem ķimikāliju pārvadāšanai un tankkuģiem sašķidrinātas naftas gāzes pārvadāšanai.

(ii) *Nepieciešamība pārveidot kuģi, ņemot vērā jaunās tirgus prasības*

Attiecībā uz otru argumentu sākotnēji ir minēts, ka tehniskie pārveidojumi tika veikti pēc kuģu īpašnieka lūguma, lai tiktu ņemtas vērā jaunās tirgus prasības. Turklāt, kā minēts sākotnējā kuģu būves līguma 2003. gada 10. decembra papildinājumā, kuģu būvētava gatavojās lūgt kuģa īpašniekam pagarināt kuģa C.180 piegādes termiņu, uzņemoties visas izmaksas un risku saistībā ar lēmumiem par valsts atbalstu/tā piešķiršanu.

Komisija norāda, ka kuģu īpašnieks vienmēr var pieprasīt veikt izmaiņas līgumā par kuģa būvi un ka šādas izmaiņas kuģu būves nozarē nav retums. Šādi notikumi ir daļa no kuģu būvētavas parastās saimnieciskās darbības. Tāpēc šo argumentu šajā gadījumā nevar pieņemt.

Lai izvērtējums būtu pilnīgs, Komisija arī atzīmē, ka šīs izmeklēšanas gaitā Itālijas iestādes paskaidroja, ka ASV frakta uzņēmums *Novamar* bija atzīmējis attiecīgās izmaiņas (par abiem kuģiem C.173 un C.180) jau 2001. gada februāra vēstulē kuģu īpašniekam, un kuģu būvētava un kuģu īpašnieks bija vienojušies par tām pirms līguma darbības apturēšanas 2001. gadā. Turpmāk tā atzīmē, ka no Itālijas iestāžu paskaidrojumiem izriet, ka kuģi C.173 saskaņā ar tā sākotnējām specifikācijām jau ilgi pirms tam bija jāuzbūvē citai kuģu būvētavai, kura deviņdesmitajos gados saskārās ar grūtībām; tāpēc kuģis piederēja vecākai kuģu paaudzei, kuru tagad apsteidza jaunās paaudzes lielāka izmēra kuģi ar lielāku jaudu.

Ņemot vērā iepriekšminēto, ir skaidrs, ka pārveidojumi nebija nedz ārkārtas, nedz neparedzams notikums. Tāpēc Komisija uzskata, ka Itālijas izvirzītie argumenti šajā gadījumā nav pieņemami.

(iii) *Dabas katastrofu ietekme, kas skāra Molīzes reģionu, kurā atrodas kuģu būvētava*

Ir vispāratzīts, ka zemestrīces, plūdi un citi "*force majeure*" notikumi parasti ir pieņemams pamats. Tāpat tiek atzīts, ka šie notikumi, kā to apliecina ar Ministru Prezidenta dekrētu izsludinātais ārkārtas stāvoklis, ir ietekmējuši Molīzes reģionu un potenciāli kuģu būvētavas darbību kopumā.

([15]) Sk. Lietu Nr. 99/02 (OV 262, 29.10.2002., Odenses kuģu būvētava – trīs gadu piegādes termiņa pagarināšana diviem kuģiem (Dānija).

([16]) "*Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets & Newbuilding Investment over 2001 and onwards* [Pārskats par tankkuģu/ķimikāliju pārvadātāju/mazo sašķidrinātās gāzes tankkuģu tirgiem un ieguldījumiem jaunu kuģu būvē, sākot no 2001. gada]", *Clarkson Research*, 2003. gada novembris, 19. un 20. lpp.

Tomēr saskaņā ar Kuģu būves regulu trīs gadu piegādes termiņa pagarinājums ir atkāpe no parastajiem noteikumiem, kas atļauj piešķirt ar līgumu saistītu atbalstu kuģa darbībai, kas savukārt veido izņēmumu no Kopienas noteikumiem par valsts atbalstu. Attiecīgi princips, ka likumi, kas nosaka izņēmumus, ir jāinterpretē šauri, nozīmē, ka jānosaka tieša cēloņseku sakarība starp apstākļiem, kas varētu būt izraisījuši kavēšanos, un kavējumiem kuģa būvē. Tomēr Komisijai sniegtā informācija, tostarp Itālijas iestāžu sniegtā informācija pēc formālās izmeklēšanas procedūras uzsākšanas, ir diezgan nenoteikta un tikai ļoti vispārīgā veidā piemin katastrofu postošo ietekmi; tā ne parāda, ne kvantitatīvi nosaka šo notikumu tiešo ietekmi uz kuģu būvētavas darba programmu vai uz attiecīgā kuģa būvi.

Komisija atzīmē, ka, neskatoties uz tās skaidri izteiktajiem lūgumiem sniegt informāciju un atbilžu termiņu ievērojamu pagarinājumu, nav sniegta nekāda sīka informācija par šo katastrofu radīto pārrāvumu kuģu būvētavas darba programmā kopumā un to, tieši kādas ir bijušas to sekas uz īpašo darba programmu pie kuģa C.180 (iepriekš – C.173). Itālijas iestādes ir iesniegušas vēstuļu, ar kurām sastāvdaļu piegādātāji un pakalpojumu sniedzēji atsauca savus līgumus ar kuģu būvētavu, kopijas. Tomēr tās nav sīki ar dokumentiem pamatojušas cēloņseku sakarību un nav skaitliski precīzi raksturojušas atbilstošo kavējumu kuģu būvētavas darba programmā un kuģa C.180 (iepriekš – C 173) būvē, lai pamatotu lūgumu pagarināt piegādes termiņu par 10 mēnešiem.

(23) Tāpēc Komisija uzskata, ka iepriekš aprakstītie ārkārtas apstākļi nav ietekmējuši konkrēto darba programmu pie attiecīgā kuģa, kas pamatotu pieprasīto 10 mēnešu piegādes termiņa pagarinājumu. Tāpēc (i) līdz (iii) apakšpunktos izklāstītos argumentus nevar pieņemt.

(24) Tā kā nav pietiekamu pierādījumu, uz šī pamata pagarinājumu nevar atļaut.

(iv) *Darbu apturēšana pie kuģa C.180 (iepriekš C.173) būves 2004. gadā*

Turklāt Komisija atzīmē, ka Itālijas iestādes to informēja, ka kuģa C.180 (iepriekš -C.173) būve ir pabeigta par aptuveni 66 %, bet darbs ir apturēts un kuģis nolaists ūdenī 2004.gada augustā; tāpēc to viedoklis ir, ka 10 mēnešu pagarinājumam būtu jāsākas no Komisijas lēmuma par pieprasīto pagarinājumu pieņemšanas dienas.

Pirmkārt, Itālijas iestāžu lūgumu skaitīt 10 mēnešu pagarinājumu no Komisijas lēmuma pieņemšanas dienas nevar uzskatīt par atbilstošu Kuģu būves regulai, jo tas izraisītu turpmākus nepamatotus kavējumus. Kuģu būvētava pieņēma lēmumu apturēt kuģa būvi uz savu atbildību, un tas izraisīja papildu kavēšanos, kas nav attaisnojama, pamatojoties uz Kuģu būves regulu.

Otrkārt, Komisija atzīmē, ka atbilstīgi paziņojumam kuģi C.180 (iepriekš – C.173) bija jāpiegādā līdz 2004. gada 31. oktobrim. Tomēr, ņemot vērā Itālijas iestāžu lūgumu pagarināt piegādes termiņu par 10 mēnešiem, sākot no Komisijas lēmuma par pieprasītā pagarinājuma piešķiršanu, kopā ar faktu, ka kuģu būvētava sāka nepabeigtā kuģa C.180 (iepriekš C.173) ekspluatāciju 2004. gada augustā, ir skaidrs, ka kuģu būvētava nebūtu varējusi piegādāt kuģi, pat ja tai tiktu piešķirts sākotnējais 10 mēnešu piegādes termiņa pagarinājums.

Atbilstīgi, Itālijas lūgums jebkurā gadījumā ir noraidāms nepamatotās darbu apturēšanas dēļ 2004. gadā.

SECINĀJUMI

(25) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka izskatāmais pasākums ir valsts atbalsts Līguma 87. panta 1. punkta nozīmē. Itālijas iestāžu iesniegtā informācija, tostarp tā, kas tika sniegta formālās izmeklēšanas gaitā, ir apstiprinājusi Komisijas šaubas par šai lietā norādīto kavējumu cēloņu atbilstību Kuģu būves regulas 3. panta 2. punkta otrajai rindkopai, un tāpēc izskatāmais pasākums nav saderīgs ar kopējo tirgu Līguma 87. panta 3. punkta (e) apakšpunkta nozīmē.

Ņemot vērā šos secinājumus, Komisija,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU:

1. pants

Regulas (EK) Nr. 1540/98 3. panta 2. punktā noteikto trīs gadu piegādes termiņu nedrīkst pagarināt *Cantieri Navali Termoli SpA* būvētajam kuģim C.180 (iepriekš – C.173) .

Tāpēc nedrīkst īstenot ar līgumu saistīto atbalstu šā kuģa darbībai.

2. pants

Divu mēnešu laikā pēc šī lēmuma paziņošanas Itālijai jāinformē Komisija par veiktajiem pasākumiem lēmuma izpildei.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Itālijas Republikai.

Briselē, 2006. gada 4. jūlijs.

Komisijas vārdā

Neelie KROES

Komisijas locekle