# ROZHODNUTIE KOMISIE

## zo 4. júla 2006

## o štátnej pomoci, ktorú má Taliansko v úmysle uplatniť v prospech spoločnosti Cantieri Navali Termoli S.p.A [o č. C 48/2004 (ex N 595/2003)]

*[oznámené pod číslo K(2006) 2972]*

**(Iba taliansky text je autentický)**

**(Text s významom pre EHP)**

(2006/948/ES)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 88 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

so zreteľom na nariadenie Rady (ES) č. 1540/98 ustanovujúce nové pravidlá pomoci pre stavbu lodí [1] (ďalej len „nariadenie o stavbe lodí"), a najmä na jeho článok 3 ods. 2,

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky [2] a po zohľadnení týchto pripomienok,

keďže:

### KONANIE

(1) Listom z 22. decembra 2003, zaevidovaným v ten istý deň, talianske orgány oznámili Komisii v zmysle článku 3 ods. 2 nariadenia o stavbe lodí [1] žiadosť o schválenie predĺženia trojročnej lehoty stanovenej na dodávku lode s označením C.180, na stavbu ktorej bola poskytnutá prevádzková pomoc. Loď sa vyrába v spoločnosti Cantieri Navali Termoli S.p.A. (ďalej len „lodenica").

(2) Listom z 30. decembra 2004 Komisia informovala Taliansko o svojom rozhodnutí začať konanie v zmysle článku 88 ods. 2 Zmluvy o ES v súvislosti s oznámeným rozhodnutím.

(3) Rozhodnutie Komisie začať konanie bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* [2]. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili pripomienky k predmetnému rozhodnutiu.

(4) Listami z 28. januára 2005, z 1. apríla 2005, z 1. júna 2005 a zo 6. júla 2005, zaevidovanými 2. februára 2005, 6. apríla 2005, 6. júna 2005 a 7. júla 2005, Taliansko požiadalo o predĺženie lehoty na predloženie pripomienok k rozhodnutiu Komisie o začatí konania, na ktoré Komisia odpovedala listami zo 4. februára 2005, z 8. apríla 2005, z 29. júna 2005 a zo 17. júla 2005.

(5) Taliansko predložilo pripomienky listom z 26. júla 2005, zaevidovaným 29. júla 2005. Komisia listom zo 6. januára 2006 požiadala o doplňujúce informácie, na ktorý talianske orgány odpovedali listami z 23. januára 2006 a 2. februára 2006, v ktorých požiadali o predĺženie lehoty na odpoveď. Komisia schválila toto predĺženie lehoty listami z 27. januára 2006 a 9. februára 2006. Listom zo 6. marca 2006, zaevidovaným v ten istý deň, talianske orgány zaslali požadované doplňujúce informácie a doplnili ich listom zo 6. apríla 2006.

(6) Komisia nedostala pripomienky od zainteresovaných strán.

### PODROBNÝ OPIS POMOCI

(7) Taliansko požiadalo Komisiu o odsúhlasenie predĺženia lehoty na dodávku k 31. decembru 2003 stanovenú v nariadení o stavbe lodí, ktorému podlieha využívanie prevádzkovej pomoci súvisiacej so zmluvami týkajúcimi sa lodí. Žiadosť o predĺženie lehoty bola predložená vo vzťahu k lodi s označením C.180, vyrábanej v spoločnosti Cantieri Navali Termoli S.p.A., lodenici situovanej v regióne Molise. Predĺženie lehoty bolo pôvodne požiadané do konca 31. októbra 2004 (10 mesiacov).

(8) V zmluve o stavbe lode podpísanej 30. decembra 2000 bola lehota dodávky pôvodne stanovená na 30. júna 2003. Loď bola objednaná spoločnosťou Marnavi S.p.A., talianskym majiteľom lodí na prepravu chemických produktov a ropy. Vo vzťahu k spomínanej zmluve bola majiteľovi lodí sľúbená prevádzková pomoc vo výške 9 %, čo predstavuje asi 3,9 mil. EUR pre takúto loď, v súlade s ustanoveniami článku 3 ods. 1 nariadenia o stavbe lodí.

(9) Avšak podľa talianskych orgánov proces výstavby trval dlhšie ako sa očakávalo z dôvodu zhluku okolností, predovšetkým: vplyvu udalostí z 11. septembra 2001, následnej nutnosti prispôsobiť loď meniacim sa technicko-obchodným požiadavkám a z dôvodu dvoch prírodných katastrof – zemetrasenia a záplav. Lodenica bola preto

[1] Ú. v. ES L 202, 18.7.1998, s. 1.
[2] Ú. v. EÚ C 42, 18.2.2005, s. 15-27.

donútená požiadať o predĺženie stanovenej lehoty na dodávku lode C.180, a to o 10 mesiacov naviac po 31. decembri 2003, čo je lehota stanovená v nariadení o stavbe lodí.

(10) Talianske orgány sa v oznámení odvolávajú na rozhodnutie Komisie z 5. júna 2002, ktorým bolo povolené podobné predĺženie lehoty na dodávku po 31. decembri 2003 pre námorné výletné turistické lode stavané v lodenici Meyer Werft v Papenburgu v Nemecku (ďalej len „rozhodnutie Meyer Werft“). Talianske orgány poukázali najmä na početné základné podobnosti medzi dvoma prípadmi, pokiaľ ide o: (i) uvedené dôvody na predĺženie lehoty (vplyv teroristického útoku z 11. septembra 2001), (ii) príslušný trh (námorná preprava ropy a chemických produktov) a (iii) konsolidované obchodné vzťahy medzi lodenicou a majiteľom lodí ([3]). Stručne povedané, talianske orgány tvrdia, že rozhodnutie Meyer Werft predstavuje jasný precedens, ktorým sa získalo mimoriadne povolenie v predmetnom prípade. Taktiež pripomínajú, že 13. novembra 2002 Komisia prijala ďalšie rozhodnutie, ktorým povoľuje predĺženie lehoty na dodávku námornej výletnej turistickej lode vyrobenej v lodenici Kvaerner Masa vo Fínsku (ďalej len „rozhodnutie Kvaerner Masa“) z podobných dôvodov.

(11) Ako odôvodnenie svojej žiadosti uvádzajú talianske orgány okolnosti, ktoré sú podľa nich mimoriadne, nepredvídateľné a externé vo vzťahu k lodenici a ktoré spôsobili neočakávané, vážne a zdôvodniteľné narušenie výrobného programu lodenice. Presnejšie, takéto oneskorenia sú následkom nasledovných faktorov (pozri ďalej vloženú prehľadnú tabuľku 1):

(i) *Vplyv udalostí z 11. septembra 2001*

Dňa 1. októbra 2001, ešte pred začiatkom stavby lode, majiteľ lodí požiadal lodenicu Cantieri Navali Termoli S.p.A. o pozastavenie plnenia zmluvy do 30. septembra 2003, miesto jej zrušenia. Majiteľ lodí nakoniec odvolal žiadosť o pozastavenie plnenie zmluvy 29. septembra 2003.

(ii) *Potreba upraviť loď a tak ju prispôsobiť zmeneným technicko-obchodným požiadavkám*

K skôr uvedeným udalostiam sa pridáva aj fakt, že v čase odvolania pozastavenia plnenia zmluvy, majiteľ lodí zároveň požiadal o úpravu projektu lode – odkloniac sa od špecifikácii pôvodne obsiahnutých v zmluve – s cieľom jej prispôsobenia zmeneným technicko-obchodným požiadavkám. Tieto úpravy sa týkali rozmerov a počtu nádrží, ako aj celkovej dĺžky a šírky lode, ktorej pozmenené projekčné plány boli podrobené autorizácii od R.I.NA, talianskeho certifikačného orgánu. Úpravy boli nakoniec 10. decembra 2003 definované dodatkom k pôvodnej zmluve o stavbe lode.

(iii) *Vplyv prírodných katastrof*

Región Molise bol 31. októbra 2002 zasiahnutý zemetrasením, čo malo negatívny vplyv na lodenicu, zamestnancov aj dodávateľov. Následne, medzi 23. januárom 2003 a 25. januárom 2003 postihli región záplavy s ďalším devastačnými efektom na lodenicu, zamestnancov a dodávateľov. Tieto dve prírodné katastrofy spôsobili lodenici priamu škodu z dôvodu nečinnosti zamestnancov a nepriamu z dôvodu jednostranného zrušenie zmlúv zo strany miestnych podnikov, ktoré boli subdodávateľmi prác súvisiacich s loďou C.180 a ktoré uviedli ako dôvod na ich zrušenie fakt, že vznik prírodných katastrof narušil výrobnú infraštruktúru ich dodávateľov. Talianske orgány najmä tvrdili, že uvedené udalosti negatívne ovplyvnili prípravné inžinierske práce záväzné pre stavbu lode.

Pripúšťajúc fakt, že obe prírodné katastrofy sa stali počas obdobia pozastavenia plnenia zmluvy na stavbu lode, talianske orgány tvrdia, že tieto udalosti napriek tomu narušili výrobné programy lodenice a zdôrazňujú, že v prípade oboch prírodných katastrof bol vyhlásený krízový stav do konca 1. februára 2004 prostredníctvom vyhlášky predsedu rady ministrov.

Talianske orgány zdôraznili naliehavosť pomoci odôvodnenú obmedzenými finančnými a priemyselnými zdrojmi lodenice ([4]), vzhľadom na to že, zmluvná cena lode bola stanovená na základe predpokladu o pomoci, ktorá mala byť poskytnutá podľa zákona. Talianske orgány tiež tvrdia, že keďže sa nepovoľuje predĺženie lehoty na dodávku lode (ktorá bola v stupni prevedenia na 25,65 % k 16. decembru 2003) a lodenica teda nevyužije pomoc, loď nemôže byť dokončená bez obrovských ekonomických škôd pre lodenicu s následnou stratou pracovných miest a úrovne, či už lodenice alebo podnikov, ktoré pre lodenicu pracujú. Talianske orgány totiž spresnili, že majiteľ lodí, spoločnosť Marnavi, a lodenica sa dohodli zrušiť zmluvu o stavbe ďalšej lode pod názvom C.173, ktorej stavba bola negatívne ovplyvnená uvedenými udalosťami a presunúť už disponibilné dodávky na stavbu lode C.180.

([3]) V období rokov 2000 až 2004 objednávky spoločnosti Marnavi predstavovali asi 43 % fakturácie od lodenice Cantieri Navali Termoli; v predchádzajúcom období 1995-1999 príslušný podiel fakturácie bol skoro rovný nule.

([4]) Lodenica je veľmi malý podnik s 51 zamestnancami.

*Tabuľka 1*

**Prehľadná tabuľka omeškaní vzniknutých pri dodávke lode C.180**

| Loď | Príčina omeškania | Zodpovednosť | Problémy | Omeškanie (mesiace) | Mesiace extra |
|---|---|---|---|---|---|
| C.180 | (i) Udalosti z 11. septembra 2001:<br>— Pozastavenie a omeškané znovuzahájenie objednávky | Marnavi. S.p.A. (majiteľ lodí) | Pozastavenie plnenia zmluvy od 1. 10. 2001 do 30. 9. 2003<br>Zrušenie pozastavenia 29. 9. 2003 | 24 | Neuvedené |
| | (ii) Technické modifikácie | Marnavi. S.p.A. (majiteľ lodí) | Úpravy súvisiace s rozmermi a počtom nádrží, dĺžkou a šírkou lode | Neuvedené | Neuvedené |
| | (iii) Následné omeškanie z dôvodu prírodných katastrof, ktoré postihli región Molise:<br>— Zemetrasenie 31. 10. 2002<br>— Záplavy od 23. do 25. 1. 2003 | Vyššia moc | Vplyv prírodných katastrof na lodenicu, zamestnancov a subdodávateľov. | > 2 | > 2 |
| | | | Spolu | Viac ako 26 mesiacov | Viac ako 2 mesiace |
| | Požadované predĺženie | | | | 10 mesiacov |

## DÔVODY NA ZAČATIE KONANIA

(12) Vo svojom rozhodnutí o začatí konania mala Komisia pochybnosti o tom, či dôvody uvedené ako zdôvodnenie omeškania v tomto prešetrovanom prípade boli v súlade s článkom 3 ods. 2 druhý pododsek nariadenia o stavbe lodí, a teda mala pochybnosti o tom, či je predmetné opatrenie zlučiteľné so spoločným trhom v zmysle článku 87 ods. 3 písm. e) Zmluvy o ES.

## PRIPOMIENKY TALIANSKYCH ORGÁNOV

(13) Na vyvrátenie pochybností Komisie, ktoré uviedla v rozhodnutí o začatí konania, talianske orgány predložili ďalšie údaje a vysvetlenia na potvrdenie ich tézy, pokiaľ ide o oprávnenosť dôvodov na predĺženie lehoty na dodávku, ako aj zlučiteľnosť s predmetným opatrením.

(i) *Vplyv udalostí z 11. septembra 2001*

Talianske orgány tvrdia, že ide o udalosti, ktoré sú mimoriadne, nepredvídateľné a externé vo vzťahu k lodenici a že, na rozdiel od tvrdenia Komisie, spôsobili neočakávané, vážne a zdôvodniteľné narušenia výrobného programu lodenice.

Svoju analýzu obhajujú najmä na základe tvrdenia, že hodnotenie Komisie sa zakladá na správe vypracovanej na jeseň 2003 ([5]), teda dva roky po udalostiach, zatiaľ čo tieto majú vplyv na obchodné stratégie hospodárskych subjektov, ktorí sú nútení rozhodnúť sa v momente, keď tieto udalosti nastanú – v tomto prípade v septembri 2001 – alebo v nasledujúcich mesiacoch.

Podľa talianskych orgánov bolo známe a následne potvrdené správami Clarkson ([6]), že takéto udalosti mali vplyv na celý segment trhu námornej prepravy tovaru, nie len na jednu typológiu lodí, t. j. námorné turistické výletné lode. Talianske orgány poskytli na podporu svojej tézy nové informácie ako dôkaz vplyvu uvedených udalostí na stavbu lode zaslaním kópií nájomných zmlúv dojednaných medzi majiteľom lodí Marnavi a spoločnosťou Novamar so sídlom v Houstone (USA) na prenájom dvoch petrochemických lodí objednaných majiteľom lodí v lodenici Cantieri Navali Termoli ([7]) a odstúpenie spoločnosti Novamar od týchto zmlúv následkom udalostí

([5]) Talianske orgány upresňujú, že odkaz Komisie na správu Clarkson v poznámke 11 rozhodnutia o začatí konania je nepresný, pretože hovorí o novembri 2003 miesto októbra 2003.

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

([7]) Predmetné lode sú C.173 a C.180 následne analizované.

z 11. septembra 2001. Talianske orgány teda tvrdia, že tieto tragické udalosti mali podobný vplyv na predmetnú loď a že na rozdiel od tvrdenia Komisie, vplyv udalostí nebol obmedzený len na námorné výletné turistické lode. Talianske orgány preto trvajú na svojom tvrdení, podľa ktorého vplyv menovaných udalostí je v súlade s ustanovením článku 3 ods. 2 druhý pododsek tretia veta nariadenia o stavbe lodí.

(ii) *Potreba upraviť loď a tak ju prispôsobiť zmeneným technicko-obchodným požiadavkám*

Talianske orgány poskytli informácie tákajúce sa úpravy lode C.180.

Objasňovali najmä fakt, že v roku 2000 sa majiteľ lodí a lodenica dojednali na zmluvách o stavbe dvoch petrochemických lodí označených ako C.173 a C.180. Lehoty na dodávku boli v týchto zmluvách pôvodne stanovené na 31. marec 2002 a 30. jún 2003, následne boli posunuté na 31. marec 2003 a 31. december 2003. Okrem toho vysvetľovali, že udalosti z 11. septembra 2001 a dve následne prešetrované prírodné katastrofy, mali taký negatívny vplyv na výrobný program lodenice, že do 31. decembra 2003 sa mohla uskutočniť dodávka iba jednej lode.

V novembri 2002 sa teda majiteľ lodí rozhodol upustiť od stavby jednej z lodí už v procese výstavby v lodenici, aby sa lodenica mohla venovať dokončeniu len jednej lode. V praxi to znamenalo premenovanie lode C.173 na loď C.180 – väčšia z lodí objednaných majiteľom lodí a uskutočnenie požadovaných úprav základných štrukturálnych charakteristík súvisiacich s loďou C.180 ([8]), ([9]), ([10]) a nakoniec zrušenie zmluvy o stavbe lode C.173. Následkom toho sa loď C.180 (predtým C.173) stala väčšou, rýchlejšou, s väčšou kapacitou a s vyššou zmluvnou cenou vzhľadom na pôvodnú loď C.173, ale celkové charakteristiky boli nižšie v porovnaní s počiatočnou zmluvou týkajúcou sa lode C.180.

Talianske orgány vyhlásili, že uvedené úpravy prispeli len nepriamo k omeškaniu stavby lode a že omeškania boli v skutočnosti zapríčinené prírodnými katastrofami, čo viedlo k zrušeniu zmluvy zo strany poradenskej spoločnosti zodpovednej za projektovanie úprav lode C.180 (predtým C.173).

(iii) *Vplyv prírodných katastrof (zemetrasenie 31. októbra 2002 a záplavy od 23. januára 2003 do 25. januára 2003)*

Talianske orgány zdôrazňujú význam a následky spomínaných katastrof, ktoré postihli región, kde sa nachádza lodenica.

Zo všeobecného hľadiska talianske orgány pripomínajú, že prihliadnuc na rozsah plochy zasiahnutej prírodnými katastrofami a zvýšené nebezpečenstvo pre verejné aj súkromné zdravie a blahobyt, bol v regióne vyhláškou predsedu rady z 31. októbra 2002 vyhlásený krízový stav, ktorý trval do 30. júna 2003 a následne bol vyhláškou z 31. januára 2003 predĺžený do 1. februára 2004. Spomínané orgány upriamujú pozornosť Komisie na fakt, že po týchto udalostiach, v rámci revízie máp regionálnej štátnej pomoci, Komisia ([11]) povolila predĺženie lehoty z dôvodu následkov prírodných katastrof, ktoré postihli Molise a Termoli, teda v oblasti, kde sa nachádza lodenica.

Čo sa týka lodenice, talianske orgány predložili informácie, podľa ktorých následkom uvedených prírodných katastrof v období od novembra 2002 do februára 2003 bol výrobný program lodenice spomalený z dôvodu počiatočného omeškania a následného zrušenia mnohých zmlúv zo strany rôznych dodávateľov, ktoré dodávali lodenici materiál a služby dôležité ([12]) pre stavbu lode C.180 ([13]) (predtým C.173).

(iv) *Pozastavenie prác na lodi C.180 (predtým C.173) v roku 2004*

V júli 2005 reagujúc na začatie konania, talianske

([8]) Súvisiace s rozmermi a počtom nádrží, ako aj s dĺžkou a šírkou lode.

([9]) Talianske orgány tvrdia, že takéto úpravy sa vzťahovali jednak na pôvodnú loď C.173 ako aj na C.180 (predtým C.173) a že boli odsúhlasené medzi majiteľom lodí a lodenicou prv, ako bola zmluva pozastavená v 2001 a nasledujúc list z Novomaru z februára 2001, v ktorom sa oznamuje, že obidve lode mohli byť podrobené úpravám. Uvedené orgány mimo toho prehlasujú, že práce na upravenej lodi C.180 (predtým C.173) boli už v stave rozpacovanosti skôr, ako bola stanovená doložka k zmluve v decembri 2003.

([10]) Podľa vysvetlení talianskych orgánov týkajúcich sa rozhodnutí Komisie č. 691/2003 z 9.7.2003 a č. 727/1993 z 21.12.1993, typológia lode a predmetné úpravy by zdôvodňovali výnimku kvôli „technickej náročnosti“ prijatej Komisiou.

([11]) Rozhodnutie Komisie K(2004) 3344, konečné znenie z 8. septembra 2004 týkajúce sa prípadu N 147/2004.

([12]) Ide o podsystémy lode, služby na vnútorné prevedenie, dodávku oceľových nehrdzavejúcich plechov, dodávku a inštaláciu elektrických zariadení, ako aj konzultačné služby na úpravu lode C.173 za účelom zvýšenia kapacity a výkonu lode C.173, ktorá bola premenovaná na C.180.

([13]) Z dôvodu zrušenia týchto zmlúv bola lodenica nútená odvolať sa na doložku o „vyššej moci“ vo vzťahu k majiteľovi lodí, čo podľa všetkého viedlo majiteľa lodí k zrušeniu stavby jednej z lodí, ktoré si v lodenici objednal.

orgány oznámili Komisii, že bolo dokončených asi 66 % stavby lode, ale že lodenica pozastavila stavbu a loď bola spustená na vodu v auguste 2004, v očakávaní, že Komisia schváli predĺženie lehoty na jej dodávku. Majiteľ lodí a lodenica sa preto domnievajú, že predĺženie o 10 mesiacov začína plynúť od momentu rozhodnutia Komisie, ktorým sa povolí žiadané predĺženie lehoty.

(14) Talianske orgány vyvodzujú závery, že uvedené dôvody omeškaní v predmetnom prípade, spĺňajú ustanovenie článku 3 ods. 2 druhý pododsek nariadenia o stavbe lodí a že predĺženie trojročnej lehoty na dodávku lode o 10 mesiacov, ktoré by plynulo od dátumu stanovenia konečného rozhodnutia Komisie, je zlučiteľné so spoločným trhom v zmysle článku 87 ods. 3 písm. a) Zmluvy o ES.

**HODNOTENIE**

(15) Článok 87 ods. 1 Zmluvy o ES stanovuje, že pomoc poskytovaná členským štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná so spoločným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi. Podľa jurisdikcie Súdneho dvoru Európskych spoločenstiev narušenie obchodu nastane, ak podnik, ktorému bola poskytnutá pomoc, vyvíja hospodársku činnosť, ktorá zahŕňa obchod medzi členskými štátmi.

(16) Článok 87 ods. 3 písm. e) zmluvy stanovuje, že za zlučiteľné so spoločným trhom možno považovať iné druhy pomoci, ako ich vymedzia rozhodnutia Rady prijaté kvalifikovanou väčšinou na návrh Komisie. Komisia zdôrazňuje, že na tomto právnom základe Rada 29. júna 1998 prijala nariadenie o stavbe lodí. Napriek tomu, že účinnosť tohto nariadenia uplynula 31. decembra 2003, jeho ustanovenia sa aj naďalej uplatňujú v rámci hodnotenia žiadostí o predĺženie lehoty na dodávku, vzhľadom na to, že poskytnutie pomoci sa zakladá na tomto nariadení a že rámec štátnej pomoci neustanovuje v tejto oblasti žiadne usmernenia. ([14])

(17) Komisia poznamenáva, že otázka predĺženia lehoty na dodávku je základnou otázkou pri posudzovaní oprávnenosti zmluvy na prevádzkovú pomoc podľa článku 3 nariadenia o stavbe lodí. Predmetná prevádzková pomoc spočíva vo financovaní časti nákladov lodenice na stavbu lode prostredníctvom štátnych zdrojov. Je nutné podotknúť, že stavba lodí je hospodárska činnosť, ktorá je predmetom obchodu medzi členskými štátmi. Predmetná pomoc je teda v súlade s článkom 87 ods. 1 zmluvy.

(18) Pripomína sa, že na základe nariadenia o stavbe lodí sa pod „stavbou lode“ rozumie stavba komerčných plavidiel na vlastný pohon vhodných na plavbu na širom mori. Loď zhotovená v spoločnosti Cantieri Navali Termoli – petrochemická loď – je loď určená na plavbu na širom mori s vlastným pohonom prispôsobená na špecializované lodné služby alebo prepravu chemických produktov a ropy, a teda podlieha ustanoveniu spomínaného nariadenia v zmysle článku 1 písm. a).

(19) Článok 3 ods. 1 nariadenia o stavbe lodí stanovuje do 31. decembra 2000 maximálny príspevok vo výške 9 % na prevádzkovú pomoc súvisiacu so zmluvou. Na základe článku 3 ods. 2 toho istého nariadenia maximálna pomoc, ktorá sa môže vzťahovať na zmluvu predstavuje maximálnu pomoc platnú v deň podpisu konečnej zmluvy. Toto sa však nevzťahuje na lode, ktorých dodávka bola realizovaná viac ako 3 roky po podpise zmluvy. V týchto prípadoch je maximálna suma rovnaká ako suma platná 3 roky pred dodávkou lode. Lehota poslednej dodávky lode, ktorá môže ešte využiť prevádzkovú pomoc, bola teda v princípe 31. december 2003.

(20) Pomoc na predmetnú loď by mala byť poskytnutá na základe článku 3 zákona č. 88 zo 16. 3. 2001 schváleného Komisiou ako štátna pomoc č. N 502/00. Poskytnutá suma by predstavovala približne 3,9 mil. EUR na loď C.180, teda nie viac ako 9 % hodnoty zmluvy.

(21) Článok 3 ods. 2 druhý pododsek tretia veta nariadenia o stavbe lodí hovorí: *„Komisia smie však poskytnúť predĺženie trojročného dodacieho limitu, keď je to považované za oprávnené technickou zložitosťou príslušného individuálneho projektu stavby lodí alebo oneskoreniami vyplývajúcimi z neočakávaných prerušení podstatného a ospravedlniteľného charakteru v pracovnom programe lodenice kvôli výnimočným okolnostiam, nepredvídateľným a nachádzajúcim sa mimo spoločnosti.“* Komisia zdôrazňuje, že naliehavosť predĺženia lehoty je spôsobená faktom, že lodenica Cantieri Navali Termoli nemôže dokončiť predmetnú loď z dôvodu omeškaní, ktoré sú neočakávané a externé vo vzťahu k podniku.

(22) Nariadenie o stavbe lodí vyžaduje, aby predĺženie lehoty na dodávku bolo zdôvodnené okolnosťami, ktoré sú (a) mimoriadne, (b) nepredvídateľné a (c) externé vo vzťahu k podniku. Okrem toho musia byť preukázateľné: (d) kauzálna súvzťažnosť medzi týmito udalosťami a neočakávanými narušeniami, ktoré zapríčinili omeškanie ako aj (e) trvanie takýchto narušení a (f) ich vážnosť a zdôvodniteľ-

([14]) Ú. v. EÚ C 317, 30.12.2003, s. 11.

nosť. V nasledovných bodoch je uvedená analýza dôvodov talianskych orgánov.

(i) *Vplyv udalostí z 11. septembra 2001*

Pokiaľ ide o tento dôvod, Komisia uznáva nepredvídateľnosť takýchto udalostí, externých vo vzťahu k lodenici. V súlade s predchádzajúcimi rozhodnutiami Komisie, sa však v predmetnom prípade tento dôvod nemôže akceptovať. Na základe spôsobu uvažovania Komisie týkajúcom sa rozhodnutí ([15]) „spomalenie hospodárskeho rastu alebo zhoršenie trhovej situácie vo vzťahu k nejakému typu lode sa nemôže považovať za mimoriadnu udalosť v zmysle článku 3 ods. 2 nariadenia o stavbe lodí". Je nutné pripomenúť, že tento dôvod bol akceptovaný iba v prípade námorných výletných turistických lodí z dôvodu priameho vplyvu týchto udalostí na tento typ lodí, zatiaľ čo sa predpokladá, že u ostatných typov lodí majú nepriamy a všeobecnejší vplyv.

V rozhodnutí o začatí konania Komisia pripomína, že podľa správy vypracovanej inštitútom Clarkson Research v novembri 2003 ([16]), *„Udalosti z 11. septembra 2001 bezpochybne zhoršili problémy svetového hospodárstva, ktoré sa už nachádzalo vo fáze spomalenia"*. Pokiaľ ide o investície na petrochemické lode s hrubou nosnosťou nižšou ako 20 000 ton, akou je aj loď C.180, v tej istej správe z Clarkson Research sa spomína: „V *období od roku 1998 do roku 2000 došlo k poklesu hospodárskej činnosti a napriek oživeniu začiatkom 2001 došlo opätovne k poklesu hospodárskej činnosti v poslednom štvrťroku 2001, preukazujúc obdobný priebeh u ostatných podnikov v sektore. Objednávky zaznamenali rýchly rast začiatkom roku 2002 a od tohto momentu úroveň rastu už zostala vysoká"*.

Okrem toho, pokiaľ ide o tvrdenie talianskych orgánov, v ktorom vyjadrujú pochybnosti o náležitosti úsudku Komisie o vplyve takýchto udalostí, ktorý sa zakladá na správe *ex post*, Komisia predovšetkým podotýka, že vychádzala zo správy, ktorú predložili tie isté talianske orgány. Taktiež zdôrazňuje, že v rámci predmetného konania si menované orgány zakladajú na správach z konca roku 2003. Nakoniec Komisia zdôrazňuje, že žiadna z posledných správ, na ktoré sa talianske orgány odvolávajú, nie je v rozpore s rozhodnutím Komisie.

Komisia pripomína, že toto hodnotenie predmetného dôvodu je v súlade s ďalšími rozhodnutiami v analogických prípadoch oznámených Talianskom a vzťahujúcich sa na predĺženie trojročnej lehoty stanovenej na dodávku petrochemických lodí a na prepravu tekutého plynu.

(ii) *Potreba upraviť loď a tak ju prispôsobiť zmeneným technicko-obchodným požiadavkám*

Pokiaľ ide o tento druhý dôvod, predovšetkým sa zdôrazňuje, že technické úpravy boli realizované na žiadosť majiteľa lodí, na jej prispôsobenie meniacim sa technicko-obchodným požiadavkám. Na základe ustanovení v doložke z 10. decembra 2003 k počiatočnej zmluve o stavbe lode, lodenica mala v úmysle požiadať majiteľa lodí o predĺženie lehoty na dodávku lode C.180 pričom sa zaviazala znášať všetky výdavky a riziká spojené s eventuálnym poskytnutím štátnej pomoci v jeho prospech.

Komisia podotýka, že majiteľ lodí môže vždy požiadať o úpravu zmluvy o stavbe lode. Takéto úpravy sú v sektore stavby lodí častým javom a patria do bežnej obchodnej činnosti lodenice. Tento dôvod sa preto nemôže v predmetnom prípade akceptovať.

Pre úplné doplnenie, Komisia takisto zdôrazňuje, že v priebehu konania v predmetnom prípade talianske orgány vysvetlili, že takéto úpravy – týkajúce sa tak lode C.173, ako aj C.180 –už boli oznámené americkou spoločnosťou Novamar, ktorá ich požičiava, v liste majiteľovi lodí z februára 2001 a boli odsúhlasené medzi lodenicou a majiteľom lodí ešte pred pozastavením plnenia zmluvy v roku 2001. Taktiež sa zdôrazňuje, ako prehlásili talianske orgány, že loď C.173 mohla byť vo svojej pôvodnej konfigurácii zhotovená omnoho skôr inou lodenicou, ktorá sa dostala do krízy v 90. rokoch a že táto loď teda patrila ku generácii lodí predchádzajúcich novú generáciu lodí omnoho väčších čo sa týka veľkosti aj kapacity.

Vzhľadom na uvedené je evidentné, že uvedené úpravy neboli ani výnimočné ani neočakávané. Komisia preto usúdila, že predmetný dôvod, ktorý uvádza Taliansko, nemôže byť akceptovaný.

(iii) *Vplyv prírodných katastrof, ktoré postihli región Molise, kde je situovaná lodenica*

Uznáva sa, že zemetrasenie, záplavy a iné „príčiny vyššej moci" vo všeobecnosti predstavujú oprávnené dôvody. Takisto sa uznáva, že tieto udalosti mali negatívny vplyv na činnosti regiónu Molise – ako to potvrdzuje krízový stav vyhlásený predsedom rady ministrov – a potenciálne na interné činnosti lodenice.

([15]) Pozri prípad N 99/02 (Ú. v. ES C 262, 29.10.2002), lodenica Odense – Predĺženie lehoty na dodávku dvoch lodí o 3 roky (Dánsko).

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

Napriek tomu v zmysle nariadenia o stavbe lodí, predĺženie trojročnej lehoty na dodávku predstavuje výnimku z bežných predpisov týkajúcich sa poskytovania prevádzkovej pomoci súvisiacich so zmluvou, a tým aj výnimku z pravidiel Spoločenstva o štátnej pomoci. Následne, zásada, ktorá vraví, že pravidlá týkajúce sa výnimiek, sa musia vysvetľovať obmedzene, stanovuje povinnosť preukázať spojenie medzi priamymi okolnosťami, ktoré boli dôvodom omeškania a samotným omeškaním pri stavbe lode.

Naproti tomu, informácie poskytnuté Komisii, zahrňujúce informácie poskytnuté talianskymi orgánmi po začatí konania vo veci formálneho zisťovania, majú skôr neistý charakter a všeobecne sa odvolávajú na vplyvy prírodných katastrof bez preukázania či kvantifikácie presného vplyvu týchto udalostí na výrobný program lodenice a na stavbu predmetnej lode.

Komisia zdôrazňuje, že napriek výslovným požiadavkám o informácie a značnému predĺženiu lehôt na odpoveď, nedostala žiadne podrobné informácie týkajúce sa vplyvu týchto prírodných katastrof na výrobný program lodenice vo všeobecnosti, ani na úzky príčinný vzťah súvisiaci so špecifickým výrobným programom týkajúcim sa lode C.180 (predtým C.173). Talianske orgány totižto predložili kópie listov, ktorými niekoľko podnikov dodávajúcich materiál a služby lodenici zrušilo zmluvy; avšak nezdokumentovali podrobným spôsobom kauzálny vzťah, ani presne nekvantifikovali následné omeškanie výrobného programu lodenice a stavby lode C.180 (predtým C.173) na účely odôvodnenia žiadosti na predĺženie lehoty na dodávku o 10 mesiacov.

(23) Na základe uvedeného, Komisia usudzuje, že uvedené mimoriadne okolnosti nemali na špecifický výrobný program danej lode taký vplyv, aby bola žiadosť o predĺženie lehoty na dodávku o 10 mesiacov oprávnená. Dôvody popísané v bodoch (i), (ii) a (iii) teda nemôžu byť akceptované.

(24) Zohľadňujúc, že neboli dodané podstatné presvedčivé dôkazy, predĺženie nemôže byť na základe uvedených dôvodov schválené.

(iv) *Pozastavenie prác na lodi C.180 (predtým C.173) v roku 2004*

Okrem toho Komisia podotýka, že talianske orgány oznámili, že stavba lode C.180 (predtým C.173) bola dokončená asi na 66 %, ale že práce boli pozastavené a loď spustená na vodu v auguste 2004. Talianske orgány sa teda domnievali, že predĺženie o 10 mesiacov by malo plynúť od rozhodnutia, ktorým Komisia schváli požadované predĺženie lehoty.

Po prvé, žiadosť predložená talianskymi orgánmi, aby predĺženie o 10 mesiacov začalo plynúť od dátumu rozhodnutia Komisie, nemôže byť považovaná za žiadosť v súlade s nariadením o stavbe lodí, pretože to by spôsobilo ďalšie neoprávnené omeškanie. Podotýka sa, že rozhodnutie pozastaviť stavbu lode bola prijaté lodenicou na vlastnú zodpovednosť a že zapríčinilo ďalšie omeškanie, ktoré nemôže byť odôvodnené v zmysle nariadenia o stavbe lodí.

Po druhé Komisia zdôrazňuje, že nakoľko vyplýva z oznámenia, loď C.180 (predtým C.173) mala byť dodaná do 31. októbra 2004. Avšak zvažujúc žiadosť predloženú talianskymi orgánmi, aby predĺženie o 10 mesiacov začalo plynúť od prijatia rozhodnutia Komisie prihliadnuc na fakt, že lodenica spustila na vodu nedokončenú loď C.180 (predtým C.173) v auguste 2004 je zjavné, že lodenici by sa nepodarilo dodať loď ani v rámci pôvodne žiadaného predĺženia lehoty o 10 mesiacov.

Žiadosť talianskych orgánov preto musí byť v každom prípade zamietnutá kvôli neodôvodniteľnosti pozastavenia prác v auguste 2004.

**ZÁVER**

(25) Vzhľadom na uvedené Komisia prišla k záveru, že predmetné opatrenie predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy. Informácie poskytnuté talianskymi orgánmi, aj v priebehu konania vo veci formálneho zisťovania, potvrdili pochybnosti Komisie, že dôvody omeškania v predmetnom prípade nie sú v súlade s ustanoveniami článku 3 ods. 2 druhý pododsek nariadenia o stavbe lodí, a preto toto opatrenie nie je zlučiteľné so spoločným trhom v zmysle článku 87 ods. 3 písm. e) zmluvy.

Na základe tohto záveru Komisia,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

*Článok 1*

Trojročná lehota na dodávku lode stanovená v článku 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1540/98 nemôže byť pre loď C.180 (predtým C.173) zhotovenú v lodenici Cantieri Navali Termoli S.p.A. predĺžená.

Vzhľadom na uvedené prevádzková štátna pomoc súvisiaca so zmluvou o uvedenej lodi nemôže byť poskytnutá.

*Článok 2*

Taliansko oznámi Komisii do dvoch mesiacov od dátumu oznámenia tohto rozhodnutia, aké opatrenia prijalo na jeho uplatnenie.

*Článok 3*

Toto rozhodnutie je určené Talianskej republike.

V Bruseli, 4. júla 2006.

*Za Komisiu*
Neelie KROES
*členka Komisie*