

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI

z dnia 27 października 2010 r.

w sprawie pomocy państwa nr C 15/08 (ex N 318/07, N 319/07, N 544/07 i N 70/08), którą Włochy planują wdrożyć na rzecz Cantiere Navale De Poli

(notyfikowana jako dokument nr C(2010) 7253)

(Jedynie tekst w języku włoskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2013/197/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanym(i) artykułem(-ami) ⁽¹⁾ i po uwzględnieniu tych uwag,

a także mając na uwadze, co następuje:

I. POSTĘPOWANIE

- (1) Pismami z dnia: 6 czerwca 2007 r., 24 września 2007 r. i 6 lutego 2008 r. Włochy wniosły o przedłużenie trzyletniego terminu na dostarczenie czterech chemikaliowców (określanych jako statki C 241, C 242, C 243 i C 244), które mają być skonstruowane we włoskiej stoczni Cantiere Navale De Poli (zwanej dalej „De Poli” lub „stoczną”) ⁽²⁾. Dokładniej, Włochy wystąpiły o przedłużenie terminu dostawy o 8 miesięcy w przypadku

statku C 241, 6 miesięcy w przypadku statku C 242, 9 miesięcy w przypadku statku C 243 i 10 miesięcy w przypadku statku C 244.

- (2) Zgłoszenia dotyczyły pomocy przyznanej przez Włochy na rzecz De Poli w ramach włoskiego programu pomocy N 59/2004, zatwierdzonego przez Komisję w dniu 19 maja 2004 r. ⁽³⁾ zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 1177/2002 z dnia 27 czerwca 2002 r. dotyczącym tymczasowego mechanizmu obronnego dla przemysłu stoczniowego ⁽⁴⁾, zmienionego rozporządzeniem Rady (WE) nr 502/2004 ⁽⁵⁾ (zwanymi dalej odpowiednio „włoskim programem w ramach TMO” oraz „rozporządzeniem dotyczącym TMO”).
- (3) Pismami z dnia: 31 lipca 2007 r., 31 sierpnia 2007 r., 7 września 2007 r., 12 listopada 2007 r. i 25 stycznia 2008 r. Włochy dostarczyły Komisji dodatkowe informacje dotyczące wspomnianych zgłoszeń.
- (4) Pismem z dnia 16 kwietnia 2008 r. Komisja poinformowała Włochy o swojej decyzji o wszczęciu postępowania, o którym mowa w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) ⁽⁶⁾, w odniesieniu do zgłoszonych wniosków dotyczących przedłużenia. Decyzja Komisji o wszczęciu postępowania została opublikowana w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej ⁽⁷⁾. Zainteresowane strony zaproszono do przedstawienia uwag.

⁽³⁾ Dz.U. C 100 z 26.4.2005, s. 27.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 172 z 2.7.2002, s. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 81 z 19.3.2004, s. 6.

⁽⁶⁾ Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r., art. 87 i 88 Traktatu WE stały się odpowiednio art. 107 i 108 TFUE. Te dwa zbiory artykułów są zasadniczo identyczne. Dla celów niniejszej decyzji odniesienia do art. 107 i 108 TFUE mają być rozumiane w stosownych przypadkach jako odniesienia odpowiednio do art. 87 i 88 Traktatu WE.

⁽⁷⁾ *Idem* 1.

⁽¹⁾ Dz.U. C 208 z 15.8.2008, s. 14.

⁽²⁾ Zgłoszenia zarejestrowano jako: N 319/07 w przypadku statku C 243 (pismo z dnia 6 czerwca 2007 r.), N 318/07 w przypadku statku C 244 (pismo z dnia 6 czerwca 2007 r.), N 544/07 w przypadku statku C 242 (pismo z dnia 24 września 2007 r.) oraz N 70/08 w przypadku statku C 241 (pismo z dnia 6 lutego 2008 r.).

- (5) W piśmie z dnia 16 czerwca 2008 r. (zarejestrowanym w dniu 17 czerwca 2008 r.) Włochy przedstawiły uwagi w odniesieniu do decyzji o wszczęciu postępowania. Komisja otrzymała uwagi od De Poli w piśmie także z dnia 16 czerwca 2008 r. (zarejestrowanym w dniu 17 czerwca 2008 r.). Pismem z dnia 30 czerwca 2008 r. (zarejestrowanym w tym samym dniu) oraz pismem z dnia 29 października 2008 r. (zarejestrowanym w dniu 3 listopada 2008 r.) Włochy dostarczyły dodatkowe informacje.
- (6) Pismem z dnia 15 lipca 2008 r. (zarejestrowanym w dniu 22 lipca 2008 r.) Włochy wystąpiły o drugie przedłużenie terminu dostawy dwóch statków w sposób następujący: do dnia 30 września 2008 r. w przypadku statku C 242 oraz do dnia 30 września 2008 r. w przypadku statku C 244.
- (7) Pismem z dnia 20 stycznia 2009 r. (zarejestrowanym w dniu 22 stycznia 2009 r.) Włochy wystąpiły o trzecie przedłużenie terminów dostaw, mianowicie do dnia 31 grudnia 2008 r. w przypadku statku C 242 i do dnia 28 lutego 2009 r. w przypadku statku C 243. Pismem z dnia 14 kwietnia 2009 r. (zarejestrowanym w dniu 15 kwietnia 2009 r.) Włochy wystąpiły o czwarte przedłużenie terminów dostaw, mianowicie do dnia 30 czerwca 2009 r. w przypadku statku C 242, do dnia 30 września 2009 r. w przypadku statku C 243 i do dnia 30 listopada 2009 r. w przypadku statku C 244.
- (8) Pismem z dnia 8 maja 2009 r. (zarejestrowanym w tym samym dniu) Komisja zwróciła się do Włoch o dostarczenie dodatkowych informacji; w dniu 12 czerwca 2009 r. wysłano pismo przypominające o tej prośbie. Włochy odpowiedziały pismem z dnia 23 września 2009 r.⁽⁸⁾, w którym poinformowały jedynie Komisję, że stocznia De Poli została objęta zbiorowym postępowaniem upadłościowym znanym pod nazwą „concordato preventivo”⁽⁹⁾.
- (9) Pismem z dnia 28 stycznia 2010 r. (zarejestrowanym w dniu 1 lutego 2010 r.) Włochy oficjalnie wycofały wnioski o przedłużenie w odniesieniu do statków C 242 i C 243⁽¹⁰⁾.
- (10) Pismem przesłanym e-mailem w dniu 2 marca 2010 r. Komisja zwróciła się do Włoch o jasne określenie statusu zgłoszeń dotyczących statków C 241 i C 244.
- (11) Pismem przesłanym e-mailem w dniu 10 czerwca 2010 r. (zarejestrowanym w dniu 17 czerwca 2010 r.) Włochy poinformowały Komisję, że statek C 241 ukończono

w dniu 31 sierpnia 2008 r. i dostarczono w dniu 3 listopada 2008 r. oraz że zgłoszenie dotyczące wniosku o przedłużenie terminu dostawy tego statku zostało podtrzymane.

- (12) Pismem z dnia 16 czerwca 2010 r. (zarejestrowanym w dniu 28 czerwca 2010 r.) Włochy oficjalnie wycofały wnioski o przedłużenie w odniesieniu do statku C 244.

II. KONTEKST

- (13) Poniższe fakty dotyczą wyłącznie statku C 241, w związku z wycofaniem przez Włochy wniosków o przedłużenie w odniesieniu do statków C 242, C 243 i C 244.
- (14) De Poli jest włoskim portem mieszczącym się w Pellettrina (Wenecja), specjalizującym się od lat 90. w budowie chemikaliowców i produktowców. W 2007 r. liczba zatrudnionych tam pracowników wynosiła 320 osób z podwykonawcami łącznie, a jej roczne obroty opiewały na 70 mln EUR. W dniu 11 lutego 2010 r. właściwy sąd włoski potwierdził porozumienia dotyczące zbiorowego postępowania upadłościowego w sprawie stoczni⁽¹¹⁾.
- (15) W dniu 28 stycznia 2005 r. stocznia De Poli zawarła z Arcotur Srl umowę na budowę statku C 241. W myśl tej umowy statek C 241 był chemikaliowcem o następujących głównych parametrach technicznych: całkowita długość: 125 metrów, szerokość konstrukcyjna: 19 metrów, nośność około 7 300 ton i prędkość na 85 % maksymalnej mocy ciągłej: 15 węzłów. Umowa sprzedaży przewidywała, że statek C 241 zostanie dostarczony nabywcy Arcotur Srl do dnia 31 grudnia 2007 r. za łączną cenę sprzedaży wynoszącą 30 mln EUR.
- (16) W dniu 26 maja 2006 r. stocznia zamówiła u dostawcy (zwanego dalej „dostawcą”) skrzynię biegów do statku; zamówienie to zostało potwierdzone przez dostawcę i miało być zrealizowane do dnia 3 września 2007 r. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez De Poli skrzynia biegów do statku C 241 była modelem robionym na miarę o wyjątkowych parametrach, różniących się szeregiem aspektów technicznych od standardowego modelu skrzyni biegów produkowanego przez tego samego dostawcę.
- (17) W dniu 6 lipca 2006 r. spółki Arcotin SpA (poprzednio Arcotur Srl) oraz De Poli zmieniły umowę podpisaną w dniu 28 stycznia 2005 r. w celu dokonania następujących zmian w specyfikacji technicznej statku C 241: całkowita długość: 112 metrów, szerokość konstrukcyjna: 16,8 metra, nośność: 5 300 ton, przy obniżeniu ceny do 23 mln EUR.

⁽⁸⁾ Wspomniane pismo Komisja otrzymała i zarejestrowała w dniu 19 lutego 2010 r.

⁽⁹⁾ Włoskie postępowanie upadłościowe zwane „concordato preventivo”, tj. porozumienie z wierzycielami, jest regulowane przepisami dotyczącymi upadłości. Zakłada ono przedłożenie przez dłużnika wierzycielom planu restrukturyzacji zadłużenia. Propozycję rozpatruje następnie sąd właściwy miejscowo dla siedziby przedsiębiorstwa. Sąd może zezwolić na takie postępowanie, wydając zarządzenie o odpowiedniej treści lub może odrzucić wniosek i formalnie ogłosić upadłość danego podmiotu gospodarczego. Jeżeli zaakceptowana zostanie procedura porozumienia, dłużnik zachowuje kontrolę nad majątkiem przedsiębiorstwa oraz jego działalnością pod nadzorem komisarza.

⁽¹⁰⁾ Pismo w sprawie wycofania zostało ponownie potwierdzone pismem z dnia 13 maja 2010 r. (zarejestrowanym w dniu 15 maja 2010 r.).

⁽¹¹⁾ Od początku 2009 r. spółka zwróciła się o objęcie jej postępowaniem w trybie „concordato preventivo” (krótkie wyjaśnienie wyrażenia „concordato preventivo” umieszczono w przypisie 9 powyżej).

- (18) W dniu 20 lipca 2006 r. spółka Arcoin SpA przekazała umowę o statek C 241 spółce Elbana di Navigazione SpA.
- (19) W dniu 3 września 2007 r., który był ustalonym terminem dostawy, zamówiona w dniu 26 maja 2006 r. skrzynia biegów była niegotowa. Pismem z dnia 23 października 2007 r. dostawca poinformował De Poli, że ze względu na niedobór surowców na rynku i wynikające z tego opóźnienia dostaw przez podwykonawców, skrzyni biegów nie można było dostarczyć na czas. W dniu 18 stycznia 2008 r. dostawca potwierdził, że skrzynia biegów będzie natomiast dostarczona w lutym 2008 r., tj. sześć miesięcy po pierwotnym terminie dostawy.
- (20) Włochy zwróciły się zatem o przedłużenie terminu dostawy statku C 241 do dnia 31 sierpnia 2008 r., co oznacza przedłużenie terminu na dostawę statku o osiem miesięcy od umówionego terminu (31 grudnia 2007 r.).
- (21) Na podstawie otrzymanych informacji Komisja odnotowuje, iż statek C 241 dostarczono w dniu 3 listopada 2008 r. ⁽¹²⁾.

III. POMOC

- (22) Rozporządzenie w sprawie TMO ⁽¹³⁾ określało środki wyjątkowe i tymczasowe w celu wsparcia stoczni UE w tych dziedzinach, które w tamtym okresie ponosiły poważne konsekwencje nieuczciwej konkurencji ze strony Korei Południowej ⁽¹⁴⁾.
- (23) Rozporządzenie w sprawie TMO przewidywało, że bezpośrednia pomoc do wysokości 6 % wartości umowy o budowę statku przed pomocą ⁽¹⁵⁾ na budowę określonych rodzajów statków handlowych (kontenerowców, chemikaliowców, produktowców i zbiornikowców LPG) ⁽¹⁶⁾ może być uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, jeżeli spełnione są następujące warunki: południowokoreańska stocznia konkuruje o umowę, oferując niższą cenę ⁽¹⁷⁾; ostateczną umowę podpisano przed wygaśnięciem rozporządzenia w sprawie TMO (31 marca 2005 r.) ⁽¹⁸⁾; a statek miał być dostarczony w terminie trzech lat od daty podpisania ostatecznej umowy ⁽¹⁹⁾.
- (24) Jednakże art. 2 ust. 4 rozporządzenia w sprawie TMO zezwalał Komisji na przedłużenie trzyletniego terminu na dostawę statku, w przypadku gdy było to uzasadnione

„techniczną złożonością jednostkowego projektu stocznioowego lub opóźnieniami w harmonogramie prac stoczni wynikającymi z niespodziewanych zakłóceń o poważnym i uzasadnionym charakterze, spowodowanych wyjątkową i nieprzewidzianą sytuacją zewnętrzną”.

- (25) W maju 2004 r. w oparciu o rozporządzenie w sprawie TMO Komisja zatwierdziła włoski program w ramach TMO, który udostępniał pomoc dla przemysłu stocznioowego ⁽²⁰⁾ na warunkach zgodnych z tymi, jakie zawarto w rozporządzeniu w sprawie TMO. Włoski program w ramach TMO przewidywał, że pomoc do wysokości 6 % wartości umowy przed pomocą mogła być przyznana w odniesieniu do statków dostarczonych w terminie trzech lat od daty podpisania ostatecznej umowy oraz że Komisja mogła przedłużyć trzyletni okres na dostarczenie statku, w przypadku gdy było to uzasadnione „techniczną złożonością jednostkowego projektu stocznioowego lub opóźnieniami w harmonogramie prac stoczni wynikającymi z niespodziewanych zakłóceń o poważnym i uzasadnionym charakterze, spowodowanych wyjątkową i nieprzewidzianą sytuacją zewnętrzną” (pkt 29 włoskiego programu).
- (26) W dniu 31 stycznia 2005 r. spółka De Poli zwróciła się do władz włoskich o udzielenie pomocy w wysokości 1,3 mln EUR w ramach włoskiego programu w odniesieniu do budowy statku C 241.
- (27) W dniu 25 stycznia 2008 r. spółka De Poli zwróciła się do władz włoskich o przedłużenie terminu dostawy statku C 241 z dnia 31 grudnia 2007 r. do dnia 31 sierpnia 2008 r.
- (28) Włochy potwierdziły, iż pomoc ta nie została wypłacona. Zwróciły też uwagę, że w związku z decyzją Komisji z dnia 21 października 2008 r. ⁽²¹⁾, która zwiększenie budżetu włoskiego programu w ramach TMO o 10 mln EUR uznała za niezgodne, obecnie nie ma dostępnych środków, aby udzielić wspomnianej pomocy.

IV. DECYZJA O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (29) W decyzji o wszczęciu postępowania wyjaśniającego Komisja wyraziła wątpliwości co do okoliczności, na które powoływały się Włochy i spółka De Poli na usprawiedliwienie opóźnienia w dostawie statku C 241 (podobnie jak statków C 242, C 243 i C 244, nie będących już przedmiotem oceny), zakwalifikowanych jako „opóźnienia w harmonogramie prac stoczni wynikające z niespodziewanych zakłóceń o poważnym i uzasadnionym charakterze, spowodowane wyjątkową i nieprzewidzianą sytuacją zewnętrzną” w rozumieniu pkt 29 włoskiego programu w ramach TMO.

⁽¹²⁾ Termin ukończenia statku C 241, który według władz włoskich przypadał na dzień 30 sierpnia 2008 r., jest bez znaczenia. Gdyż w rozporządzeniu w sprawie TMO i włoskim programie w ramach TMO jest mowa wyłącznie o dacie dostawy.

⁽¹³⁾ Zob. przypisy 4 i 5.

⁽¹⁴⁾ Motyw 3 rozporządzenia w sprawie TMO.

⁽¹⁵⁾ Art. 2 ust. 3 rozporządzenia.

⁽¹⁶⁾ Zgodnie z definicją w art. 1 rozporządzenia.

⁽¹⁷⁾ Art. 2 ust. 1 rozporządzenia.

⁽¹⁸⁾ Art. 4 i 5 rozporządzenia, zmienione art. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 502/2004 – zob. przypisy 4 i 5.

⁽¹⁹⁾ Art. 2 ust. 4 rozporządzenia.

⁽²⁰⁾ *Idem* 3.

⁽²¹⁾ Decyzja Komisji z dnia 21 października 2008 r. w sprawie pomocy państwa C 20/08 (ex N 62/08), której Włochy zamierzają udzielić przez wprowadzenie zmian do programu pomocy N 59/04, dotyczącego tymczasowego mechanizmu obronnego dla przemysłu stocznioowego, Dz.U. L 17 z 22.1.2010, s. 50 – będąca obecnie przedmiotem postępowania odwoławczego (sprawy T-584/08 i T-3/09).

- (30) Mimo że wątpliwości wyrażone w decyzji o wszczęciu postępowania wyjaśniającego dotyczyły czterech statków (C 241, C 242, C 243 i C 244), odnoszą się one nadal do oceny samego statku C 241.
- (31) W decyzji Komisja wyraziła po pierwsze wątpliwość, czy umowy podpisane ze spółką Arcoin SpA były umowami ostatecznymi, czy też był to dla De Poli sposób zapewnienia sobie umów przed upływem ostatecznego terminu kwalifikowalności umów na budowę statków do uzyskania pomocy, z zamiarem późniejszego znalezienia ostatecznych nabywców dla statków.
- (32) Po drugie, Komisja zadała pytanie, czy przeniesienie umów sprzedaży między właścicielami statków nie było samo w sobie kolejnym powodem opóźnienia w dostawie.
- (33) Po trzecie, Komisja uznała, że De Poli mogła przyjąć więcej zamówień, niż pozwalały jej na to faktyczne zdolności produkcyjne, jako że w latach 2005-2008 stocznia planowała budowę 18 statków, z czego połowa miała powstać na jej głównych pochylniach, a druga połowa w mniejszej infrastrukturze.
- (34) Po czwarte, Komisja miała wątpliwości, czy domniemane opóźnienia w dostawie zasadniczych części były – jak twierdziły Włochy - rzeczywiście nieprzewidywalne, czy też stanowią one zwyczajne ryzyko handlowe, które zarząd stoczni powinien przewidzieć w rzetelnym harmonogramie prac. Komisja uważała zwłaszcza, że spółka De Poli mogła zwiększyć ryzyko opóźnienia poprzez zbyt późne złożenie zamówienia na niektóre części.
- Uwagi państw członkowskich i argumenty zainteresowanych stron**
- (35) Jeśli chodzi o statek C 241, w swoich uwagach do decyzji o wszczęciu postępowania z dnia 16 czerwca 2008 r. Włochy twierdzą, iż spółka De Poli posiadała zdolności umożliwiające jej dostarczenie statku w ciągu 36 miesięcy od daty podpisania umowy sprzedaży. Jedynym powodem opóźnienia dostawy była spóźniona dostawa skrzyni biegów przez dostawcę – czynnik, który w rozumieniu pkt 29 włoskiego programu w ramach TMO Włochy uważały za poważny, wyjątkowy, nieprzewidywalny i zewnętrzny w odniesieniu do przedsiębiorstwa.
- (36) W uwagach opatrzonych tą samą datą De Poli twierdzi, iż fakt, że zarówno stocznia, jak i spółka Arcoin SpA należą do członków rodziny De Poli, nie wystarcza, aby wątpić w autentyczność umowy podpisanej początkowo w dniu 28 stycznia 2005 r. Władze włoskie popierają ten argument. Zwracają one uwagę na fakt, iż w czasie podpisywania umowy na statek C 241 nie istniały żadne bezpośrednie powiązania własności między stoczną a Arcoin SpA (oprócz faktu, iż spółka Arcoin SpA należała do członków rodziny De Poli, choć niedokładnie tych samych, którzy posiadali udziały w De Poli).
- (37) W tej kwestii spółka De Poli utrzymuje, że praktyka przenoszenia umów sprzedaży w trakcie budowy statków, czy wręcz po ukończeniu prac, nie jest w przemyśle stoczniowym rzadkością.
- (38) Jeśli chodzi o harmonogram prac statku C 241, De Poli uważa, że techniczna złożoność projektów przemysłu stoczniowego sprawia, iż rozpoczynanie prac kilka miesięcy po zawarciu umów sprzedaży jest praktyką normalną. Stocznia twierdzi, że jest to normalne, iż od podpisaniu umowy do faktycznego rozpoczęcia prac upływa pewien okres, który jest konieczny do przeprowadzenia działań przygotowawczych, takich jak sporządzenie projektu technicznego i przeprowadzenie negocjacji z poszczególnymi dostawcami.
- (39) Według pierwotnego harmonogramu prac przedstawionego przez De Poli włoskim władzom⁽²²⁾ rozpoczęcie budowy statku C 241 planowano na pierwszy kwartał 2006 r., a dostarczenie go – na drugą połowę 2007 r. Jednak według zmienionego harmonogramu prac prace nad statkiem C 241 planowano na dzień 28 września 2006 r. na „Scalo Sud” (jednej z dwóch pochylni stoczni).
- (40) Według De Poli dostawa skrzyni biegów jest zasadniczym etapem budowy statku – po niej następuje przyłączenie skrzyni biegów do silnika, zamocowanie śruby napędowej i ukończenie kadłuba. Istnieją różne etapy montażu i przygotowania/budowy, które mogą być dokonane dopiero po zamontowaniu skrzyni biegów. De Poli jest zdania, iż zamawianie z wyprzedzeniem takich części jak skrzynia biegów, aby uniknąć wydatków związanych ze składowaniem i zaliczką, nie jest normalną praktyką, oraz podkreśla, że dostawca, z którym zawarła umowę, jest liderem w branży z potwierdzonym doświadczeniem, nie było więc powodu przypuszczać, że skrzynia biegów nie zostanie dostarczona na czas.
- (41) De Poli utrzymuje, że posiadała zdolności umożliwiające jej terminową dostawę 18 statków zamówionych w latach 2005-2008, gdyż łączna nośność tych zamówień wynosiła 10 000 ton rocznie, podczas gdy wcześniejsze roczne zdolności wynosiły ponad 12 000 ton rocznie. Podkreśliła także, iż 9 z 18 zamówionych w tym okresie statków było jednostkami małymi (o długości średnio 20 metrów i nośności 25 ton) i tylko pozostałych 9 statków miało rozmiary odpowiadające rozmiarom statku C 241. Według De Poli oznacza to, że stocznia posiadała zdolność do zrealizowania wszystkich przyjętych zamówień w ustalonych terminach oraz że nie przyjęła zamówień przekraczających jej zdolności produkcyjne.

⁽²²⁾ Egzemplarz harmonogramu wraz z wersją zmienioną Włochy przedstawiły Komisji w dniu 25 lutego 2008 r. w związku z zgłoszeniem N 70/08 w odniesieniu do statku C 241.

- (42) De Poli stwierdza dalej, iż w przeszłości Komisja wiele razy zatwierdzała – w tym w przypadku samej spółki De Poli – wnioski o przedłużenie terminów dostaw w kontekście spóźnionych dostaw najważniejszych części.

VI. OCENA

- (43) Tytułem wstępu należy odnotować, iż w związku z formalnym wycofaniem przez Włochy zgłoszeń dotyczących wniosków o przedłużenie terminów dostaw statków C 242, C 243 i C 244 oraz faktem, że nie wypłacono żadnych środków, formalne postępowanie wyjaśniające dotyczące wniosków złożonych przez Włochy w odniesieniu do wspomnianych wyżej trzech statków staje się bezcelowe i zostanie zamknięte bez konieczności dokonywania jakiegokolwiek oceny.

- (44) Poniższa ocena dotyczy zatem wyłącznie statku C 241 i wszelkie odniesienia do statków C 242, C 243 i C 244 będą dokonywane tylko w takim zakresie, w jakim jest to stosowne dla przedmiotowej oceny.

Istnienie pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE

- (45) W myśl art. 107 ust. 1 TFUE wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi jest niezgodna ze wspólnym rynkiem. Artykuł 107 ust. 1 TFUE określa zatem warunki, po łącznym spełnieniu których środek z zasobów państwowych uznawany jest za pomoc państwa: środek przynosi selektywną korzyść, angażuje zasoby państwowe, wywołuje efekt zakłócenia konkurencji i ma negatywny wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

- (46) Nie ulega wątpliwości, że środek, który Włochy planują wdrożyć w celu wsparcia budowy przez De Poli statku C 241, składający się z wkładu finansowego wynoszącego do 6 % wartości umowy przed otrzymaniem pomocy (około 1,3 mln EUR), stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Środek jest finansowany przez rząd włoski. Środki przynoszą korzyść spółce De Poli, o ile są przeznaczone na pokrycie kosztów zwykle ponoszonych przez stocznice przy okazji budowy statku. Omawiany środek jest selektywny, gdyż korzysta z niego tylko spółka De Poli. Ze względu na to, że poprawia on pozycję De Poli w stosunku do jej europejskich konkurentów, może zakłócić konkurencję na europejskim rynku stoczniowym i wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

Zgodność pomocy z TFUE

- (47) Dwa aspekty rozważanej sprawy sprawiły, że Komisja zaczęła mieć wątpliwości co do zgodności z rynkiem wewnętrznym pomocy na rzecz De Poli. Punkt 29

włoskiego programu w ramach TMO przewiduje, że pomoc może być przyznana wyłącznie na rzecz statków dostarczonych w terminie trzech lat, począwszy od daty podpisania ostatecznej umowy, a pkt 33 przewiduje, że ostateczna umowa musi być podpisana przed wygaśnięciem rozporządzenia dotyczącego TMO (tj. dnia 31 marca 2005 r.).

- (48) Jeśli chodzi o drugi punkt, władze włoskie wyjaśniły, że przenoszenia umów między właścicielami statków po dniu wygaśnięcia rozporządzenia dotyczącego TMO nie można interpretować w taki sposób, że pierwotna umowa na statek C 241, podpisana w dniu 28 stycznia 2005 r., nie była „ostateczną umową” w rozumieniu pkt 29 włoskiego programu w ramach TMO.

- (49) Komisja uznaje, że praktyka przenoszenia umowy na osobę trzecią wydaje się być w przemyśle stoczniowym praktyką powszechną. Na przykład w poprzedniej decyzji⁽²³⁾ dotyczącej podobnie przedłużenia trzyletniego terminu dostawy na dwa statki Komisja uznała, że mimo przeniesienia umów pierwszą umowę można uznać za ostateczną, gdyż rodzaj produktu pozostał taki sam, a nowy właściciel przejął od poprzedniego właściciela uprawnienia i zobowiązania. W tamtym przypadku Komisja stwierdziła, że przekazanie własności nie zmieniło samo w sobie charakteru umowy, a co za tym idzie – jej kwalifikowalności do pomocy.

- (50) W omawianym tutaj przypadku przekazanie umowy między właścicielami statków nie pociąga za sobą zmiany rodzaju produktu ani charakteru umowy, a nowy właściciel przyjął zasadniczo te same uprawnienia i zobowiązania, co umawiająca się pierwotnie strona. Na tej podstawie Komisja utrzymuje, że początkowa umowa może być uznana za ostateczną, a zatem kwalifikowalną do otrzymania pomocy zgodnie z włoskim programem w ramach TMO.

- (51) Co do wątpliwości wyrażonych w kontekście warunków przyznania przedłużenia trzyletniego okresu na dostarczenie statku, włoski program w ramach TMO przewiduje, że Komisja może przedłużyć trzyletni okres na dostarczenie statku, gdy jest to uzasadnione „techniczną złożonością jednostkowego projektu stoczniowego lub opóźnieniami w harmonogramie prac stoczni wynikającymi z niespodziewanych zakłóceń o poważnym i uzasadnionym charakterze, spowodowanych wyjątkową i nieprzewidzianą sytuacją zewnętrzną”.

- (52) Komisja musi zatem ocenić, czy Włochy w sposób zadowalający dowiodły, że pozwalające zastosować wyjątek warunki, o których mowa we włoskim programie w ramach TMO, zostały spełnione w kontekście opóźnień w dostawie statku C 241.

⁽²³⁾ Zob. sprawa C 33/2004, gdzie mimo przekazaniu umów Komisja uznała, że pierwsza umowa może być uznana za umowę ostateczną.

- (53) Przed przystąpieniem do oceny włoskich wniosków Komisja odnotowuje jako punkt wstępny, że w wyroku *Astilleros Zamacona* z dnia 16 marca 2004 r.⁽²⁴⁾ Sąd Pierwszej Instancji Unii Europejskiej orzekł, iż przepis (dotyczący wyjątkowych okoliczności) ustanawiający system będący wyjątkiem od zasad określonych w pierwszym akapicie tego przepisu (trzyletni okres) należy „interpretować w sposób restrykcyjny”. Zgodnie z wyrokiem Sądu znajdujące się w przepisie sformułowanie „wyjątkowe okoliczności” pokazuje, iż ustawodawstwo wspólnotowe rezerwowało jego stosowanie do bardzo szczególnych sytuacji. Sąd orzekł zatem, iż wykazanie, że domniemane „wyjątkowe okoliczności” stanowiły wystarczające zakłócenie harmonogramu prac stoczni i dostarczenia statku poprzez wykazanie związku przyczynowego między tymi dwoma wydarzeniami, jest zadaniem danego państwa członkowskiego.
- (54) Władze włoskie utrzymują, że opóźnienie w dostawie statku C 241 było przyczyną opóźnienia (o 6 miesięcy) w dostawie skrzyni biegów, co pociągnęło za sobą miesięczne opóźnienie w operacjach montażowych. Komisja zauważa, że jest to jedyna przyczyna opóźnienia podana przez Włochy; we wniosku o przedłużenie terminu nie wymieniono natomiast nowych specyfikacji związanych z przeniesieniem umowy.
- (55) Zgodnie z ustaloną praktyką Komisji⁽²⁵⁾ warunek, że okoliczności muszą być „wyjątkowe” wyklucza zwyczajne lub co najmniej typowe przypadki, jakie stocznia musi racjonalnie uwzględnić w swoim harmonogramie prac. Długie opóźnienia w dostawach najważniejszych części można uznać za wyjątkowe, ale krótkie opóźnienia są niekoniecznie uznawane za wyjątkowe w procesach tak długich i skomplikowanych jak projekty przemysłu stoczniowego. Ponadto w kontekście restrykcyjnej interpretacji, jaką należy zastosować do omawianego wyjątku, Komisja jest ostrożna w swojej ocenie, czy istnieją przesłanki wskazujące na to, że dana stocznia mogła przewidzieć i uniknąć – lub co najmniej zmniejszyć – te opóźnienia, zważywszy chociażby na rozplanowanie zamówień w związku ze stosownym harmonogramem prac. Warunek, że wydarzenie musi być nieprzewidywalne, wyklucza wszelkie czynniki, które strony mogły racjonalnie przewidzieć.
- (56) Komisja potwierdza, że może istnieć związek przyczynowy między spóźnioną dostawą najważniejszych części do produkcji statku a wnioskiem o przedłużenie terminu dostawy⁽²⁶⁾. Jednak w szczególnych okolicznościach omawianego przypadku Komisja wątpi przede wszystkim w istnienie domniemanych wyjątkowych i nieprzewidywalnych okoliczności: wydaje się, że w omawianej sprawie nie istnieją konieczne elementy, aby stwierdzić, że wspomniane opóźnienie jest zgodne z warunkami określonymi w pkt 29 włoskiego programu w ramach TMO.
- (57) Jak wspomniano wyżej Komisja uznała w przeszłości, że duże opóźnienia w dostawie najważniejszych części mogą być uznane za wyjątkowe. Jednak we wniosku o przedłużenie zawsze należy dokonywać oceny z uwzględnieniem szczególnych warunków panujących w poszczególnych przypadkach. Z uwagi na to, że spółka De Poli kilkakrotnie odnotowała ten sam rodzaj zakłóceń (nie tylko występowała już w przeszłości z podobnymi wnioskami o przedłużenie⁽²⁷⁾), ale pozostałe trzy umowy, które podpisała tego samego dnia, co umowę na statek C 241, także były przedmiotem powtarzanych wniosków o przedłużenie — zob. wyżej motywy 1, 6 i 7), Komisja doszła do wniosku, że takie opóźnienia nie mogą być dłużej uznawane za rzeczywiście wyjątkowe. Zważywszy, że pojawiały się one regularnie, zakłócenia związane z takimi powtarzającymi się opóźnieniami nie mogą być traktowane jako zupełnie nieprzewidywalne.
- (58) W związku z zakłóceniami mającymi miejsce w przeszłości wydaje się, że spółka De Poli, planując swoją produkcję, nie postępowała sumiennie.
- (59) W pierwotnym harmonogramie pracy początek prac nad produkcją statku C 241 planowano na pierwszy kwartał 2006 r., a dostarczenie go na drugą połowę 2007 r., co oznacza czas realizacji od 15 do 24 miesięcy.
- (60) Zmieniony harmonogram prac zakładał jednak, że rozpoczęcie produkcji nastąpi dopiero w dniu 28 września 2006 r., a dostawa statku w dniu 30 grudnia 2007 r., czyli na miesiąc tylko przed ostatecznym terminem dostawy, przypadającym na dzień 28 stycznia 2008 r. Powyższa zmiana w planowaniu pozwoliła na to, aby czas realizacji wyniósł jedynie 15 miesięcy w przypadku produkcji statku zgodnie z warunkami umowy. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Włochy, planowanie statków tego samego typu lub nawet mniejszych, które miały być produkowane na tej samej pochylni „Scalo Sud” (tj. statków C 229 i C 240) umożliwiło realizację w ciągu, odpowiednio, 22 miesięcy i 20 miesięcy od rozpoczęcia produkcji do dostarczenia statku.
- (61) Ponadto fakt, że produkcja miała rozpocząć się dopiero w dniu 28 września 2006 r., a dostawa statku była planowana na dzień 30 grudnia 2007 r., czyli na miesiąc tylko przed ostatecznym terminem dostawy przypadającym na dzień 28 stycznia 2008 r., nie pozostawiła żadnego marginesu na jakiegokolwiek opóźnienia w procesie produkcji, tymczasem stocznia doświadczała już poprzednio opóźnień zarówno w przypadku dostaw części, jak i w samym procesie produkcji, czego dowodzą pozostałe wnioski o przedłużenie terminów złożone przez De Poli.

⁽²⁴⁾ Zob. sprawa T-72/98 *Astilleros Zamacona SA* przeciwko Komisji Rec. [2000] II-1683. Orzeczenie to odnosi się do identycznych przepisów istniejących w kontekście poprzedniego rozporządzenia Rady (WE) nr 1540/98 dotyczącego pomocy dla przemysłu stoczniowego, przeniesionych do rozporządzenia w sprawie TMO.

⁽²⁵⁾ Zob. np. *Giacalone*, sprawa N 69/08, ust. 21.

⁽²⁶⁾ Zob. np. sprawy N 586/03, N 587/03 i N 589/03 oraz sprawy N 68/08 i N 69/08.

⁽²⁷⁾ Zob. przypadki N 586/03, N 587/2003 i N 589/03.

- (62) Ponadto fakt, że chodzi o okres dużego popytu (Włochy przedstawiły dowód w sprawie wzrostu zamówień na silniki Diesla o mniej więcej 60 % w okresie od 2003 r. do 2005 r.) dowodzi, iż rozsądek nakazywałby zaplanować zamówienia z wyprzedzeniem i umówić się na daty dostaw najważniejszych części, takich jak skrzynia biegów. Stwierdzenie De Poli, że nie jest to utartą praktyką, nie wystarczy - zwłaszcza w świetle wysokiego popytu i poprzednio doświadczonych opóźnień - aby stwierdzić, że takie postępowanie stoczni było uzasadnione oraz że podjęto rozsądne działania zmierzające do uniknięcia lub zmniejszenia tych opóźnień.
- (63) Komisja odnotowuje natomiast, że skrzynię zamówiono w dniu 26 maja 2006 r. z dostawą we wrześniu 2007 r., co pozostawiało niewielki, jeśli w ogóle jakikolwiek margines na ewentualne opóźnienia w związku z terminem dostawy statku na dzień 31 grudnia 2007 r. Sama spółka De Poli podkreślała, że po otrzymaniu skrzyni biegów konieczny jest jeszcze duży nakład (zob. wyżej motyw 39) i wydaje się to potwierdzać fakt, że pewien margines na opóźnienia w dostawie najważniejszych części powinien być normalnie uwzględniony w harmonogramie produkcji stoczni.
- (64) Jeśli chodzi o wyrażone w decyzji Komisji o wszczęciu postępowania wyjaśniającego wątpliwości co do tego, czy fakt przeniesienia umowy na nowego właściciela był sam w sobie powodem opóźnienia, Komisja odnotowuje zwłaszcza, że przeniesienie umowy między Arcoinc SpA i Elbana di Navigazione SpA nastąpiło dopiero w dniu 20 lipca 2006 r., kilka miesięcy po pierwotnie planowanym rozpoczęciu prac (pierwszy kwartał 2006 r.). W omawianym przypadku nie można zatem wykluczyć, że przeniesienie umów między właścicielami statków było samo w sobie przyczyną opóźnienia w rozpoczęciu produkcji i wiążącego się z tym opóźnienia w dostawie statku zwłaszcza, jeśli weźmie się pod uwagę, że przeniesienie umowy na innego właściciela statku niosło ze sobą pewne zmiany w specyfikacji technicznej statku.
- (65) Podsumowując, w kontekście restrykcyjnej interpretacji, którą należy zastosować w odniesieniu do wyjątkowych przedłużeń Włochy nie były w stanie logicznie uzasadnić powodów, dla których przywołanych okoliczności nie można było uniknąć lub dla których niekorzystnych skutków nie można było w znacznym stopniu ograniczyć poprzez sumienne planowanie i zarządzanie zamówieniami ze strony De Poli. Powyższe względy doprowadziły Komisję do wniosku, że okoliczności, na które powoływano się we wniosku o przedłużenie terminu, nie można określić jako wyjątkowe ani nieprzewidywalne, a zatem opóźnienie w dostawie statku C 241 nie było niespodziewane ani uzasadnione w rozumieniu pkt 29 włoskiego programu w ramach TMO.
- (66) Włochy złożyły ponadto wniosek o ośmiomiesięczne przedłużenie terminu dostawy statku C 241, z dnia 31 grudnia 2007 r. na dzień 31 sierpnia 2008 r., dostarczając przy tym uzasadnienie dla siedmiu z ośmiu wnioskowanych miesięcy.
- (67) W przeciwieństwie do poprzednich wniosków o przedłużenie dotyczących statków budowanych przez De Poli⁽²⁸⁾, długość przedłużenia terminu wnioskowanego przez Włochy w omawianym tu przypadku jest większa niż opóźnienie, na które powołują się władze włoskie, jako jedyną przyczynę wniosku (opóźniona dostawa skrzyni biegów); nie można zatem stwierdzić, iż ustalono istnienie związku przyczynowego między opóźnieniem stanowiącym podstawę wniosku o przedłużenie terminu a opóźnieniem w dostawie najważniejszych części.
- (68) Dostawa statku przez De Poli nastąpiła faktycznie dopiero dnia 3 listopada 2008 r. Innymi słowy, opóźnienie nie tylko było dłuższe, niż wskazywałyby na to czynniki wymienione jako przyczyny przedłużenia terminu, ale przekroczyło wnioskowany termin. Włochy nie udzieliły żadnych wyjaśnień co do tego dodatkowego, wynoszącego ponad dwa miesiące opóźnienia w dostawie statku, a Komisja nie otrzymała żadnego wniosku w sprawie wspomnianych dwóch miesięcy.
- (69) Dlatego też nawet jeśli początkowe opóźnienie byłoby uzasadnione i Komisja przyznałaby wnioskowane przedłużenie terminu, budowa statku C 241 nie kwalifikowałaby się do pomocy na zasadach włoskiego programu w ramach TMO, gdyż nawet przedłużony termin nie zostałby dotrzymany.

VII. WNIOSKI

- (70) Jeśli chodzi o statki C 242, C 243 i C 244, w związku z formalnym wycofaniem przez Włochy zgłoszeń dotyczących wniosków o przedłużenie terminu dostawy oraz faktem, że nie wypłacono żadnych środków, formalne postępowanie wyjaśniające staje się bezcelowe i jako takie zostanie zamknięte.
- (71) Jeśli chodzi o statek C 241, w kontekście powyższej oceny warunki przyznania przedłużenia trzyletniego okresu na dostarczenie statku nie zostały uzasadnione, a ponadto rzeczywista dostawa statku nastąpiła po przekroczeniu terminu wynikającego z ewentualnego przyznania przedłużenia, będącego przedmiotem wniosku. Budowa statku C 241 nie kwalifikuje się zatem do udzielenia jej pomocy zgodnie z włoskim programem w ramach TMO N 59/04, opartym na rozporządzeniu dotyczącym TMO.
- (72) Zważywszy na fakt, że władze włoskie potwierdziły, iż pomoc nie została wypłacona na rzecz De Poli, nie będzie konieczne odzyskiwanie pomocy niezgodnej z rynkiem wewnętrznym,

⁽²⁸⁾ Zob. przypadki N 586/03, N 587/03 i N 589/03.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc państwa, jaką Włochy planują udzielić spółce De Poli, a mianowicie przedłużenie trzyletniego terminu na dostawę statku C 241 zgodnie z włoskim programem w ramach TMO N 59/04 opartym na rozporządzeniu dotyczącym TMO, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

W związku z tym pomoc ta nie może zostać udzielona.

Artykuł 2

Włochy poinformują Komisję w terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji o środkach podjętych w celu jej wykonania.

Artykuł 3

Jeśli chodzi o statki C 242, C 243 i C 244, w związku z formalnym wycofaniem przez Włochy zgłoszeń dotyczących wniosków o przedłużenie terminu dostawy formalne postępowanie wyjaśniające staje się bezcelowe i jako takie zostaje zamknięte.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 27 października 2010 r.

W imieniu Komisji
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący