II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

AFGØRELSER

KOMMISSIONENS AFGØRELSE

af 27. oktober 2010

om Italiens planlagte statsstøtte nr. C 15/08 (ex N 318/07, N 319/07, N 544/07 og N 70/08) til Cantiere Navale De Poli

(meddelt under nummer K(2010) 7253)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2013/197/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler ([1]), under henvisning til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 6. juni 2007, 24. september 2007 og 6. februar 2008 anmeldte Italien anmodninger om forlængelse af den treårige leveringsfrist for fire kemikalietankskibe (C 241, C 242, C 243 og C 244), som skulle bygges på skibsværftet, Cantiere Navale De Poli (i det følgende benævnt "De Poli" eller "værftet") ([2]). Italien ønskede navnlig leveringsfristen forlænget med 8 måneder for skib C 241, med 6 måneder for skib C 242, med 9 måneder for skib C 243 og med 10 måneder for skib C 244.

(2) Anmeldelserne vedrørte Italiens støtte til De Poli i henhold til den italienske støtteordning N 59/2004, som Kommissionen godkendte den 19. maj 2004 ([3]) i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 1177/2002 af 27. juni 2002 om en midlertidig defensiv ordning for skibsbygningsindustrien ([4]), ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 502/2004 ([5]) (i det følgende benævnt henholdsvis "den italienske ordning" og "forordningen om en midlertidig defensiv ordning").

(3) Ved brev af 31. juli, 31. august, 7. september og 12. november 2007 og 25. januar 2008 gav Italien Kommissionen yderligere oplysninger om anmeldelserne.

(4) Ved brev af 16. april 2008 underrettede Kommissionen de italienske myndigheder om, at den havde besluttet at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (i det følgende benævnt "EUF-traktaten") ([6]) med hensyn til de anmeldte anmodninger om forlængelse. Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([7]) med en opfordring til interesserede parter til at fremsætte bemærkninger dertil.

([1]) EUT C 208 af 15.8.2008, s. 14.

([2]) Anmeldelserne blev registreret under nr. N 319/07 for skib C 243 (brev af 6. juni 2007), N 318/07 for skib C 244 (brev af 6. juni 2007), N 544/07 for skib C 242 (brev af 24. september 2007) og N 70/08 for skib C 241 (brev af 6. februar 2008).

([3]) EUT C 100 af 26.4.2005, s. 27.

([4]) EUT L 172 af 2.7.2002, s. 1.

([5]) EUT L 81 af 19.3.2004, s. 6.

([6]) Med virkning fra den 1. december 2009 er EF-traktatens artikel 87 og 88 blevet erstattet af henholdsvis artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUF-traktaten), men indholdsmæssigt er der ikke sket nogen ændring. I denne afgørelse skal henvisning til artikel 107 og 108 i EUF-traktaten efter omstændighederne betragtes som henvisning til henholdsvis artikel 87 og 88 i EF-traktaten.

([7]) Jf. fodnote 1.

(5) Italien fremsatte bemærkninger til Kommissionens beslutning om at indlede proceduren ved brev af 16. juni 2008, der blev registreret den 17. juni 2008. Kommissionen modtog også bemærkninger fra De Poli ved brev af 16. juni 2008, der blev registreret den 17. juni 2008. Italien fremsatte yderligere bemærkninger ved brev af 30. juni 2008, der blev registreret samme dag, og ved brev af 29. oktober 2008, der blev registreret den 3. november 2008.

(6) Ved brev af 15. juli 2008, der blev registreret den 22. juli 2008, anmodede Italien om endnu en forlængelse af leveringsfristen for to af skibene, nemlig indtil 30. september 2008 for skib C 242 og C 244.

(7) Ved brev af 20. januar 2009, der blev registreret den 22. januar 2009, anmodede Italien for tredje gang om forlængelse af leveringsfristen, nemlig indtil den 31. december 2008 for skib C 242 og indtil den 28. februar 2009 for skib C 243. Ved brev af 14. april 2009, der blev registreret den 15. april 2009, anmodede Italien om endnu en (fjerde) forlængelse af leveringsfristen, nemlig indtil den 30. juni 2009 for skib C 242, indtil den 30. september 2009 for skib C 243 og indtil den 30. november 2009 for skib C 244.

(8) Ved brev af 8. maj 2009, der blev registreret samme dag, anmodede Kommissionen Italien om yderligere oplysninger, som den rykkede for ved brev af 12. juni 2009. Italien svarede ved brev af 23. september 2009 ([8]), men oplyste blot, at De Poli var under insolvensbehandling ("concordato preventivo") ([9]).

(9) Ved brev af 28. januar 2010, der blev registreret den 1. februar 2010, trak Italien formelt anmodningerne om forlængelse af leveringsfristen for skib C 242 og C 243 tilbage ([10]).

(10) Ved e-mail af 2. marts 2010 anmodede Kommissionen Italien om at afklare situationen med hensyn til anmeldelserne vedrørende skib C 241 og C 244.

(11) Ved e-mail af 10. juni 2010, der blev registreret den 17. juni 2010, meddelte Italien Kommissionen, at skib C 241 var blevet færdigbygget den 31. august 2008 og leveret den 3. november 2008, og at anmeldelsen af anmodningen om forlængelsen af leveringsfristen for dette skib blev fastholdt.

(12) Ved brev af 16. juni 2010, der blev registreret den 28. juni 2010, trak Italien formelt anmodningen om forlængelse af leveringsfristen for skib C 244 tilbage.

II. **BAGGRUND**

(13) Nedenstående oplysninger vedrører udelukkende skib C 241, fordi Italien har trukket anmodningerne om forlængelse af leveringsfristen for skib C 242, C 243 og 244 tilbage.

(14) De Poli er et italiensk skibsværft, som ligger i Pellestrina (Venezia), og som fra 1990'erne har været specialiseret i bygning af skibe til transport af kemiske produkter og tankskibe. I 2007 havde værftet 320 beskæftigede, inklusive underleverandører, og en årlig omsætning på 70 mio. EUR. Den 11. februar 2010 godkendte den kompetente italienske domstol en akkord som led i en insolvensprocedure vedrørende værftet ("concordato preventivo") ([11]).

(15) Den 28. januar 2005 afgav Arcotur S.r.l. ordre til De Poli på bygning af skib C 241. Ifølge kontrakten har kemikalietankskibet C 241 følgende tekniske egenskaber: samlet længde på 125 meter, bredde på spant på 19 meter, dødvægttonnage på ca. 7 300 ton og hastighed på 15 knob ved 85 % af den maksimale kontinuerlige ydelse. Ifølge kontrakten skulle skib C 241 leveres til Arcotur S.r.l. inden den 31. december 2007 til en samlet pris på 30 mio. EUR.

(16) Den 26. maj 2006 bestilte værftet skibets gearkasse hos en leverandør (i det følgende benævnt "leverandøren"), som bekræftede ordren til levering den 3. september 2007. Ifølge De Polis oplysninger er gearkassen til skib C 241 en særlig model med unikke egenskaber, der på en række tekniske punkter adskiller sig fra den standardmodel, som leverandøren fremstiller.

(17) Den 6. juli 2006 ændrede Arcoin S.p.A. (ex Arcotur S.r.l.) og De Poli den kontrakt, der blev indgået den 28. januar 2005, og foretog følgende ændringer i ordren på skib C 241: samlet længde på 112 meter, bredde på spant på 16,8 meter, dødvægttonnage på 5 300 ton og en nedsættelse af prisen til 23 mio. EUR.

([8]) Brevet blev først modtaget og registreret af Kommissionen den 19. februar 2010.

([9]) Efter italiensk ret er "concordato preventivo" en insolvensprocedure, som reguleres af konkursloven, og hvorved skyldner søger at opnå en akkord med sine kreditorer ved at forelægge dem et forslag til gældssanering. Forslaget undersøges derefter af domstolen på det sted, hvor virksomheden har sit vedtægtsmæssige hjemsted. Domstolen kan godkende forslaget til akkord ved en kendelse eller afvise forslaget og formelt erklære skyldner konkurs. Hvis akkorden godkendes bevarer skyldner rådigheden over virksomhedens aktiver og aktiviteter under tilsyn af en kurator.

([10]) Tilbagetrækningen blev bekræftet ved brev af 13. maj 2010, som blev registreret den 15. maj 2010.

([11]) Virksomheden havde anmodet om en insolvensprocedure fra begyndelsen af 2009 (fodnote 9 indeholder en kort definition af "concordato preventivo").

(18) Den 20. juli 2006 ovedrog Arcoin S.p.A. kontrakten om bygning af skib C 241 til Elbana di Navigazione S.p.A.

(19) Den 3. september 2007, som var den aftalte frist, var gearkassen, der blev bestilt den 26. maj 2006, endnu ikke færdig til levering. Ved brev af 23. oktober 2007 meddelte leverandøren således De Poli, at gearkassen ikke kunne leveres til tiden på grund af mangel på råmaterialer på markedet og dermed underleverandørernes forsinkede levering. Leverandøren bekræftede den 18. januar 2008, at tidspunktet for levering af gearkassen var blevet fastsat til februar 2008 med en forsinkelse på ca. seks måneder i forhold til den oprindelige leveringsfrist.

(20) De italienske myndigheder anmodede derfor om at få leveringsfristen for skib C 241 forlænget indtil 31. august 2008, dvs. en forlængelse på otte måneder i forhold til den leveringsfrist, der var fastsat i kontrakten (31. december 2007).

(21) På grundlag af de oplysninger, som Kommissionen havde modtaget, konstaterede den endelig, at skib C 241 var blevet leveret den 3. november 2008 ([12]).

III. **STØTTEN**

(22) I forordningen om en midlertidig defensiv ordning ([13]) er det fastsat, at der som en ekstraordinær og midlertidig foranstaltning kan ydes støtte til EU's skibsværfter inden for de segmenter, der på daværende tidspunkt havde lidt alvorlig skade på grund af illoyal koreansk konkurrence ([14]).

(23) Ifølge forordningen om en midlertidig defensiv ordning er direkte støtte på op til 6 % af kontraktværdien før støtte ([15]) til skibsbygningskontrakter vedrørende særlige kategorier af skibe (containerskibe, kemikalietankskibe, produkttankskibe og gastankskibe ([16])) forenelig med det indre marked på følgende betingelser: der har været konkurrence om kontrakten fra et koreansk skibsværft, som tilbyder en lavere pris ([17]), den endelige kontrakt skal være undertegnet, inden forordningen udløber (31. marts 2005) ([18]), og skibet skal leveres inden tre år fra datoen for undertegnelsen af den endelige kontrakt ([19]).

(24) Artikel 2, stk. 4, i forordningen om en midlertidig defensiv ordning giver Kommissionen mulighed for at forlænge leveringsfristen på tre år, "*når det er berettiget på grund af det pågældende skibsbygningsprojekts komplicerede tekniske karakter eller på grund af forsinkelser som følge af uventede, betydelige og forklarlige forstyrrelser i et skibsværfts arbejdsprogram, der skyldes ekstraordinære omstændigheder, som værftet ikke har kunnet forudse eller har haft indflydelse på*".

(25) I maj 2004 godkendte Kommissionen på grundlag af forordningen om en midlertidig defensiv ordning den italienske støtteordning for værftsindustrien ([20]), der indeholder de samme betingelser som ovennævnte forordning. Den italienske ordning giver især mulighed for at yde støtte på op til 6 % af kontraktværdien før støtte til skibe, der leveres inden tre år fra datoen for undertegnelsen af den endelige kontrakt, og indeholder en bestemmelse om, at Kommissionen kan forlænge fristen, men kun "*når det er berettiget på grund af det pågældende skibsbygningsprojekts komplicerede tekniske karakter eller på grund af forsinkelser som følge af uventede, betydelige og forklarlige forstyrrelser i et skibsværfts arbejdsprogram, der skyldes ekstraordinære omstændigheder, som værftet ikke har kunnet forudse eller har haft indflydelse på*" (punkt 29 i den italienske ordning).

(26) Den 31. januar 2005 anmodede De Poli de italienske myndigheder om støtte i henhold til ovennævnte ordning på 1,3 mio. EUR til bygning af skib C 241.

(27) Den 25. januar 2008 anmodede De Poli om forlængelse af leveringsfristen for skib C 241 fra den 31. december 2007 til den 31. august 2008.

(28) De italienske myndigheder har bekræftet, at støtten ikke er blevet ydet, og har desuden bemærket, at der ikke for øjeblikket er tilstrækkelige midler til at udbetale støtten, fordi Kommissionen ved sin beslutning af 21. oktober 2008 ([21]) erklærede en yderligere bevilling på 10 mio. EUR til dækning af den italienske ordning uforenelig med det indre marked.

IV. **BESLUTNING OM INDLEDNING AF PROCEDUREN**

(29) Kommissionen udtrykte i sin beslutning om indledning af proceduren tvivl om, at de forhold, som ifølge de italienske myndigheder og De Poli skulle berettige til en forlængelse af leveringsfristen for skib C 241 (og for skib C 242, C 243 og C 244, der ikke er omfattet af denne afgørelse) kunne betegnes som "forsinkelser som følge af uventede, betydelige og forklarlige forstyrrelser i et skibsværfts arbejdsprogram, der skyldes ekstraordinære omstændigheder, som værftet ikke har kunnet forudse eller har haft indflydelse på", som omhandlet i punkt 29 i den italienske ordning.

([12]) Det tidspunkt for færdigbygningen af skib C 241, som ifølge de italienske myndigheder er den 30. august 2008, er irrelevant, fordi forordningen om en midlertidig defensiv ordning og den italienske ordning udelukkende omhandler leveringstidspunktet.
([13]) Jf. fodnote 4 og 5.
([14]) Betragtning 3 i forordningen.
([15]) Forordningens artikel 2, stk. 3.
([16]) Som omhandlet i forordningens artikel 1.
([17]) Forordningens artikel 2, stk. 1.
([18]) Forordningens artikel 4 og 5, ændret ved artikel 1 i Rådets forordning (EF) nr. 502/2004 – jf. fodnote 4 og 5.
([19]) Forordningens artikel 2, stk. 4.
([20]) Jf. fodnote 3.
([21]) Kommissionens beslutning af 21. oktober 2008 om den statsstøtte C 20/08 (ex N 62/08), som Italien påtænker at yde ved en ændring af støtteordning N 59/04 vedrørende en midlertidig defensiv ordning for skibsbygningsindustrien, EUT L 17 af 22.1.2010, s. 50 - beslutningen er appelleret (sag T-584/08 og T-3/09).

(30) Selv om Kommissionen i sin beslutning om at indlede proceduren udtrykte tvivl med hensyn til alle fire skibe (C 241, C 242, C 243 og C 244), gælder dens tvivl nu kun skib C 241.

(31) For det første er Kommissionen i tvivl om, hvorvidt de kontrakter, der blev indgået med Arcoin S.p.A., var endelige, og om de ikke snarere var en måde, hvorpå De Poli sikrede sig kontrakter, inden den sidste frist for godkendelse af støtte udløb, med det formål at finde endelige købere senere.

(32) For det andet er Kommissionen i tvivl om, hvorvidt overdragelsen af salgskontrakterne mellem rederierne ikke i sig selv var en af årsagerne til den forsinkede levering.

(33) For det tredje formoder Kommissionen, at De Poli accepterede ordrer ud over sin faktiske produktionskapacitet, idet værftet i perioden 2005-2008 havde planlagt bygning af 18 skibe, hvoraf halvdelen skulle bygges på værftets to største beddinger, og den anden halvdel på et mindre fundament.

(34) Endelig betvivler Kommissionen, at de påståede forsinkelser i leveringen af væsentlige komponenter i virkeligheden ikke kunne forudses, som hævdet af de italienske myndigheder, og den formoder, at der derimod var tale om normale kommercielle risici, som et værft normalt burde tage højde for i sit arbejdsprogram. Kommissionen mener især, at De Poli kan have øget risikoen for forsinkelser ved at bestille nogle af skibskomponenterne for sent.

Bemærkninger fra medlemsstaten og andre interesserede parter

(35) Hvad angår skib C 241, fremfører de italienske myndigheder i deres bemærkninger til beslutningen af 16. juni 2008 om indledning af proceduren, at De Poli havde den nødvendige produktionskapacitet til at levere skibene inden 36 måneder fra datoen for undertegnelsen af kontrakten, og at forsinkelsen udelukkende skyldtes, at leverandøren leverede gearkassen for sent, hvilket Italien betegner som en betydelig, ekstraordinær faktor, som værftet ikke kunne forudse eller havde indflydelse på, jf. punkt 29 i den italienske ordning.

(36) De Poli fremfører i de bemærkninger, det fremsendte samme dag, at den omstændighed, at både værftet og Arcoin S.p.A. tilhører medlemmer af De Poli-familien, ikke er tilstrækkelig til, at der kan stilles spørgsmål ved den kontrakt, der oprindelig blev indgået den 28. januar 2005. Dette argument støttes af de italienske myndigheder, som bemærker, at der på det tidspunkt, hvor kontrakten om skib C 241 blev undertegnet, ikke var direkte forretningsforbindelser mellem værftet og Arcoin S.p.A. (bortset fra at Arcoin S.p.A. tilhørte medlemmer af De Poli-familien, der dog ikke var helt de samme, som var aktionærer i De Poli).

(37) I denne forbindelse fremfører De Poli, at det ikke er sjældent inden for rederisektoren, at der afgives ordrer på skibe, som derefter overdrages under eller efter bygningen af skibet.

(38) Med hensyn til planlægningen af arbejdet på skib C 241 bemærker De Poli, at der på grund af skibbygningsprojekters kompleksitet normalt går flere måneder fra kontrakten undertegnes, til arbejdet påbegyndes. Ifølge værftet er det normal praksis, at værftet i perioden fra undertegnelsen af kontrakten til arbejdets faktiske påbegyndelse træffer forberedelser, såsom udarbejdelse af projektet og forhandlinger med de forskellige leverandører.

(39) Ifølge den oprindelige planlægning af arbejdet, som De Poli havde forelagt de italienske myndigheder ([22]), skulle bygningen af skib C 241 påbegyndes i første kvartal 2006, og skibet skulle leveres i andet halvår 2007. I henhold til det ændrede arbejdsprogram skulle arbejdet med skib C 241 dog indledes den 28. september 2006 (på "Scalo Sud", som var en af værftets to beddinger).

(40) Leveringen af gearkassen er ifølge De Poli en væsentlig etape i bygningsprocessen, som efterfølges af samlingen af gearkassen og motoren, monteringen af skibsskruen og færdiggørelsen af skroget. En række samle- og forberedelses-/bygningsaktiviteter skulle kun kunne udføres, efter at gearkassen er installeret. De Poli hævder, at det er normal praksis ikke at bestille komponenter, såsom gearkassen, på forhånd for at undgå lageromkostninger og forskudsbetalinger, og understreger endelig, at den leverandør, som værftet havde henvendt sig til, er en førende virksomhed med store erfaringer inden for sektoren, og at der derfor ikke var grund til at tro, at gearkassen ikke skulle blive leveret til tiden.

(41) De Poli hævder, at værftet altid har haft kapacitet til at levere de 18 skibe, der blev bestilt i perioden 2005-2008, til tiden, for der var ganske vist tale om 10 000 tons dødvægt om året i forbindelse med disse skibe, men værftet havde traditionelt en kapacitet på over 12 000 ton om året. Værftet fremfører desuden, at ni af de 18 skibe, der blev bestilt i den pågældende periode, var små (samlet længde på 20 meter og 25 tons dødvægt), mens det kun var de øvrige ni, der var af samme størrelsesorden som skib C 241. Dette skulle ifølge De Poli være bevis på, at værftet havde kapacitet til, at alle de ordrer, der var indgået, kunne effektueres inden for de fastsatte frister, og at der ikke var indgået forpligtelser, som oversteg De Polis produktionskapacitet.

([22]) De italienske myndigheder fremsendte en kopi heraf sammen med det ændrede arbejdsprogram den 25. februar 2008 i forbindelse med anmeldelse N 70/08 vedrørende skib C 241.

(42) De Poli erindrer endelig, at Kommissionen tidligere ved forskellige lejligheder (også for De Polis vedkommende) har godkendt anmodninger om forlængelse af leveringsfristen som følge af forsinket levering af væsentlige komponenter.

VI. **VURDERING**

(43) Da de italienske myndigheder formelt har trukket anmeldelserne af anmodningerne om forlængelse af leveringsfristen for skib C 242, C 243 og C 244 tilbage, og der ikke er udbetalt støtte, er der ikke længere grundlag for at fortsætte den formelle undersøgelsesprocedure vedrørende ovennævnte tre skibe, og den vil derfor blive indstillet uden yderligere vurdering.

(44) Den foreliggende vurdering vedrører derfor udelukkende skib C 241, og der hevises kun til skib C 242, C 243 og C 244, når det er relevant for vurderingen.

Statsstøtte i henhold til EUF-traktatens artikel 107, stk. 1

(45) I henhold til EUF-traktatens artikel 107, stk. 1, er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne. EUF-traktatens artikel 107, stk. 1, fastsætter derfor kumulative betingelser for, at en national foranstaltning skal betegnes som statsstøtte: foranstaltningen skal således indebære en selektiv fordel, omfatte anvendelse af statsmidler, medføre konkurrencefordrejninger og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

(46) Den foranstaltning, som Italien påtænker at gennemføre til fordel for De Poli i forbindelse med bygning af skib C 241, og som består i et finansielt bidrag på op til 6 % (ca. 1,3 mio. EUR) af kontraktværdien før støtte, skal uden tvivl betragtes som statsstøtte i henhold til EUF-traktatens artikel 107, stk. 1. Foranstaltningen finansieres af den italienske stat. I betragtning af, at midlerne skal dække værftets normale omkostninger ved bygningen af skibet, giver de De Poli en fordel. Foranstaltningen er selektiv, fordi den udelukkende tager sigte på De Poli, og da den begunstiger De Poli i forhold til dets europæiske konkurrenter, vil den kunne fordreje konkurrencevilkårene på det europæiske marked for skibsbygning og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

Støttens forenelighed med EUF-traktaten

(47) Den foreliggende sag omfatter to aspekter, som har fået Kommissionen til at tvivle på, om støtten til De Poli er forenelig med det indre marked. Den italienske ordning fastsætter dels, i punkt 29, at støtten kan ydes til skibe, der leveres inden tre år efter undertegnelsen af den endelige kontrakt, dels, i punkt 33, at de endelige kontrakter skal undertegnes, inden forordningen om en midlertidig defensiv ordning udløber, dvs. den 31. marts 2005.

(48) Hvad angår sidstnævnte punkt, har de italienske myndigheder forklaret, at overdragelse af kontrakter mellem rederier, efter at forordningen om en midlertidig defensiv ordning er udløbet, ikke kan fortolkes som tegn på, at den oprindelige kontrakt om skib C 241, der blev undertegnet den 28. januar 2005, ikke var den "endelige kontrakt", som omhandlet i punkt 29 i den italienske ordning.

(49) Kommissionen erkender, at overdragelse af en kontrakt til tredjemand tilsyneladende er almindelig praksis inden for værftsindustrien. I en tidligere beslutning ([23]), som også vedrørte forlængelse af den treårige leveringsfrist for to skibe, konkluderede Kommissionen f.eks., at den første kontrakt, selv om der var tale om overdragelse af kontrakter, kunne betragtes som den endelige, fordi produktet var af samme art, og den nye ejer trådte i den tidligere ejers sted og overtog dennes rettigheder og forpligtelser. I den nævnte sag konkluderede Kommissionen derfor, at overdragelsen af ejendomsretten i sig selv ikke påvirkede kontrakternes art og dermed heller ikke betingelserne for støttens godkendelse.

(50) I den foreliggende sag indebar overdragelsen af kontrakten mellem rederierne heller ikke ændringer i produktets eller kontraktens art, og den nye ejer trådte stort set i den oprindelige kontrahents sted og overtog dennes rettigheder og forpligtelser. På denne baggrund finder Kommissionen, at den oprindelige kontrakt er den endelige, og den kan derfor godkende støtten i henhold til den italienske ordning.

(51) Hvad angår Kommissionens tvivl med hensyn til betingelserne for forlængelse af den treårige leveringsfrist, indebærer den italienske ordning, at Kommissionen har mulighed for at tillade en sådan forlængelse, hvor det er berettiget på grund af "*det pågældende skibsbygningsprojekts komplicerede tekniske karakter eller på grund af forsinkelser som følge af uventede, betydelige og forklarlige forstyrrelser i et skibsværfts arbejdsprogram, der skyldes ekstraordinære omstændigheder, som værftet ikke har kunnet forudse eller har haft indflydelse på*".

(52) Kommissionen skal derfor vurdere, om de italienske myndigheder har fremlagt tilstrækkelige beviser på, at forsinkelserne i forbindelse med leveringen af skib C 241 opfylder de betingelser for forlængelse af leveringsfristen, der er fastsat i den italienske ordning.

([23]) Jf. sag C 33/2004, hvor Kommissionen på trods af, at der var sket overdragelse af kontrakter, fandt, at den første kontrakt var den endelige.

(53) Inden Kommissionen foretager en vurdering af de italienske myndigheders oplysninger, fastslår den indledningsvis, at Retten i dom af 16. marts 2000, *Astilleros Zamacona* ([24]), fastslog, at den bestemmelse (vedrørende ekstraordinære omstændigheder), som indfører en undtagelsesordning i forhold til de principper, der fastsættes i bestemmelsens første afsnit (den treårige leveringsfrist), skal "fortolkes snævert". Ifølge Retten fremgår det af bestemmelsens ordlyd, "ekstraordinære omstændigheder", at EU's lovgiver har ønsket, at den alene skal finde anvendelse på helt specielle forhold. Retten mente derfor, at den pågældende medlemsstat skulle bevise, at de påståede ekstraordinære omstændigheder havde medført en sådan forstyrrelse, at det havde påvirket værftets arbejdsprogram og forsinket leveringen af skibet, ved at påvise en årsagsforbindelse mellem disse to begivenheder.

(54) De italienske myndigheder hævder, at den forsinkede levering af skib C 241 skyldes den forsinkede levering af gearkassen (6 måneder) og den deraf følgende udsættelse af samlearbejdet med en måned. Kommissionen konstaterer, at dette er den eneste årsag til forsinkelsen, som Italien har påberåbt sig. De nye specifikationer, der skyldes overdragelsen af kontrakten, nævnes ikke som årsag til forsinkelsen i anmodningen om forlængelse.

(55) Ifølge Kommissionens praksis ([25]) udelukker den betingelse, at omstændighederne skal være "ekstraordinære", almindeligt forekommende eller i hvert fald normale begivenheder, som værftet burde have taget i betragtning i sit arbejdsprogram. Store forsinkelser i leveringen af væsentlige komponenter kan betragtes som ekstraordinære, men det gælder ikke nødvendigvis mindre forsinkelser, selv om skibsbygningsprojekter kan være langvarige og komplekse. I betragtning af den snævre fortolkning, der skal anlægges af denne undtagelse, vurderer Kommissionen desuden omhyggeligt, om der eventuelt findes elementer, som tyder på, at værftet kunne have forudset, undgået eller i hvert fald begrænset forsinkelserne ved f.eks. at afpasse tidsplanen for ordrerne efter det pågældende arbejdsprogram. Den betingelse, at begivenheden ikke må kunne forudses, udelukker nemlig alle faktorer, som parterne med rimelighed kunne have taget højde for.

(56) Kommissionen erkender, at der kan være en årsagsforbindelse mellem den forsinkede levering af komponenter, som er væsentlige for bygningen af skibet, og anmodningen om forlængelse af leveringsfristen ([26]). I den foreliggende sag stiller Kommissionen dog især spørgsmål ved, om der var tale om ekstraordinære omstændigheder, som ikke kunne forudses. De nødvendige forudsætninger for, at det kan konkluderes, at den pågældende forsinkelse opfylder betingelserne i punkt 29 i den italienske ordning, ser nemlig ikke ud til at være til stede.

(57) Som anført ovenfor har Kommissionen tidligere erkendt, at store forsinkelser i leveringen af væsentlige komponenter kan betragtes som ekstraordinære. En anmodning om forlængelse skal dog altid vurderes på grundlag af de særlige forhold, der kendetegner den enkelte sag. I betragtning af at De Poli ved forskellige lejligheder er stødt på forstyrrelser af samme art (ikke blot fordi De Poli allerede tidligere har anmodet om tilsvarende forlængelser ([27]), men også fordi der i forbindelse med de tre øvrige kontrakter, der blev indgået samme dag som kontrakten om bygning af skib C 241, blev indgivet gentagne anmodninger om forlængelse, jf. punkt 1, 6 og 7), konkluderer Kommissionen, at ovennævnte forsinkelser ikke reelt kan betragtes som ekstraordinære. Den finder ikke, at de forstyrrelser, der er opstået, og som har vist sig at være tilbagevendende, kan anses for ikke at have kunnet forudses.

(58) Det er netop på baggrund af disse seneste forstyrrelser, at De Poli ikke synes at have udvist tilstrækkelig omhu ved planlægningen af sin produktion.

(59) Ifølge det oprindelige arbejdsprogram skulle skib C 241 sættes i produktion i første kvartal 2006 og leveres i andet halvår 2007, dvs. en produktionstid på mellem 15 og 24 måneder.

(60) Ifølge det ændrede arbejdsprogram skulle produktionen derimod først påbegyndes den 28. september 2006, mens leveringen blev fastsat til den 30. december 2007, dvs. kun en måned før sidste leveringsfrist, nemlig den 28. januar 2008. Med disse ændringer indebar arbejdsprogrammet en samlet produktionsperiode på kun 15 måneder i henhold til fristerne i kontrakten. De italienske myndigheder har dog oplyst, at der for bygning af skibe af samme type eller endog mindre skibe på Scalo Sud (C 229 og C 240) var fastsat henholdsvis 22 og 20 måneder, fra produktionen gik i gang til leveringen.

(61) Den omstændighed, at produktionen først blev påbegyndt den 28. september 2006, og at skibet skulle leveres den 30. december 2007, dvs. kun en måned inden sidste leveringsfrist, den 28. januar 2008, gav heller ikke noget spillerum for eventuelle forsinkelser i produktionsprocessen, selv om værftet allerede tidligere havde oplevet forsinkelser, der skyldtes dels leveringen af komponenter, dels selve produktionsprocessen, således som det fremgår af De Polis øvrige anmodninger om forlængelse af leveringsfrister.

([24]) Jf. sag T-72/98, *Astilleros Zamacona SA mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber*, Sml. 2000 II, s. 1683. I dommen henvises til en bestemmelse, der var fastsat i Rådets tidligere forordning (EF) nr. 1540/98 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien, og som blev medtaget i forordningen om en midlertidig defensiv ordning.

([25]) Jf. f.eks. sag N 69/08, *Giacalone*, punkt 21.

([26]) Jf. f.eks. sag N 586/03, N 587/03 og N 589/03, og sag N 68/08 og N 69/08.

([27]) Jf. sag N 586/03, N 587/2003 og N 589/03.

(62) Da der i øvrigt var tale om en periode med stor efterspørgsel (de italienske myndigheder har fremlagt dokumentation for, at ordrerne på dieselmotorer steg med ca. 60 % fra 2003 til 2005) må det fastslås, at det ville have været fornuftigt at afgive ordrerne på væsentlige komponenter, såsom gearkassen, og aftale leveringsfristerne derfor i god tid i forvejen. De Polis påstand om, at der ikke er tale om normal praksis, er ikke tilstrækkelig til, at det kan konkluderes, at værftet havde udvist en forsvarlig adfærd og taget fornuftige initiativer til at forhindre eller mindske forsinkelserne, især på baggrund af den store efterspørgsel og de forsinkelser, værftet tidligere havde oplevet.

(63) Kommissionen konstaterer derimod, at gearkassen blev bestilt den 26. maj 2006 til levering i september 2007, hvilket gav ganske lidt spillerum med hensyn til eventuelle forsinkelser, da leveringsfristen for skib C 241 udløb den 31. december 2007. De Poli bemærker selv, at arbejdsbyrden efter leveringen af gearkassen var betydelig (se punkt 39), hvilket synes at bekræfte, at der i værftets planlægning burde have været taget højde for en vis forsinkelse i leveringen af væsentlige komponenter til skibene.

(64) Med hensyn til Kommissionens tvivl om, hvorvidt overdragelsen af kontrakten til en ny ejer i sig selv kunne være en årsag til forsinkelsen, konstaterer Kommissionen især, at overdragelsen af kontrakten fra Arcoin S.p.A. til Elbana Navigazione S.p.A. først skete den 20. juli 2006, dvs. flere måneder efter det oprindeligt fastsatte tidspunkt for påbegyndelsen af arbejdet (første kvartal 2006). Det kan derfor ikke udelukkes, at overdragelsen af kontrakterne mellem rederierne i den foreliggende sag i sig selv var en årsag til den forsinkede påbegyndelse af produktionen og den deraf følgende forsinkede levering af skibet, især når man tager i betragtning, at overdragelsen af kontrakten til et andet rederi indebar en række ændringer i skibets specifikationer.

(65) På grundlag af den snævre fortolkning, der skal anlægges af ekstraordinære anmodninger om forlængelse, må det konkluderes, at de italienske myndigheder ikke har været i stand til at give en konsekvent begrundelse for, at de omstændigheder, de har påberåbt sig, ikke kunne undgås, eller at deres negative virkninger ikke kunne reduceres betydeligt ved en omhyggelig planlægning og ordrestyring fra De Polis side. På denne baggrund konkluderer Kommissionen, at der med de omstændigheder, der påberåbes til støtte for anmodningen om forlængelse, ikke er tale om omstændigheder, som kan anses for at være ekstraordinære og for ikke at kunne forudses, idet forsinkelsen i leveringen af skib C 241 hverken var uventet eller gjorde anvendelsen af punkt 29 i den italienske ordning berettiget.

(66) Endelig anmeldte de italienske myndigheder en anmodning om forlængelse af leveringstidspunktet for skib C 241 med otte måneder, nemlig fra den 31. december 2007 til den 31. august 2008, men gav kun en begrundelse for 7 af de 8 måneder.

(67) Til forskel fra de foregående anmodninger om forlængelse vedrørende de skibe, som De Poli skulle bygge ([28]), er den forlængelse, som de italienske myndigheder har anmodet om i den foreliggende sag, længere end den forsinkelse, som de italienske myndigheder har anført som eneste årsag til anmodningen (den forsinkede levering af gearkassen). Der kan derfor ikke siges at have eksisteret en årsagsforbindelse mellem den forsinkelse, der lå til grund for anmodningen om forlængelse, og den forsinkede levering af væsentlige komponenter.

(68) De Poli leverede nemlig først skibet den 3. november 2008. Med andre ord var forsinkelsen ikke blot længere end den, der skyldtes de faktorer, der blev fremført som begrundelse for forlængelsen, men strakte sig endda ud over den forlængelse, der var blevet anmodet om. Italien har ikke givet nogen forklaring på, at skibets levering blev forsinket yderligere med mere end to måneder, og Kommissionen har ikke modtaget nogen anmodning om forlængelse for disse to måneder.

(69) Det betyder, at bygningen af skib C 241, selv i det tilfælde, hvor den oprindelige forsinkelse havde været berettiget, og Kommissionen havde godkendt den ønskede forlængelse, ikke ville have været berettiget til støtte efter den italienske ordning, fordi værftet ikke engang havde overholdt den sidste forlængede frist.

VII. **KONKLUSION**

(70) Da Italien formelt har trukket anmeldelserne af anmodningerne om forlængelse af leveringsfristerne for skib C 242, C 243 og C 244 tilbage, og der ikke er udbetalt nogen støtte, er der ikke længere grundlag for den formelle undersøgelsesprocedure, som derfor indstilles.

(71) Hvad angår skib C 241, må det på baggrund af denne vurdering konstateres, at det ikke kan påvises, at de nødvendige betingelser for forlængelse af den treårige leveringsfrist er opfyldt, og under alle omstændigheder skete den faktiske levering af skibet efter den frist, som ville være blevet fastsat, hvis den ønskede forlængelse var blevet godkendt. Bygningen af skib C 241 er derfor ikke støtteberettiget i henhold til den italienske ordning N 59/04, som er baseret på forordningen om en midlertidig defensiv ordning.

(72) Da de italienske myndigheder har bekræftet, at støtten ikke er blevet ydet til De Poli, er der ikke behov for tilbagesøgning af støtte —

([28]) Jf. sag N 586/03, N 587/03 og N 589/03.

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Italiens planlagte støtte til De Poli, nemlig forlængelsen af treårsfristen for levering af skib C 241 i henhold til den italienske støtteordning N 59/04, som bygger på forordningen om en midlertidig defensiv ordning, er uforenelig med det indre marked.

Støtten kan derfor ikke ydes.

Artikel 2

Italien underretter senest to måneder efter meddelelsen af denne afgørelse Kommissionen om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at efterkomme afgørelsen.

Artikel 3

Da Italien formelt har trukket anmeldelsen af anmodningerne om forlængelse af leveringsfristen for skib C 242, C 243 og C 244 tilbage, er der ikke længere grundlag for den formelle undersøgelsesprocedure, som derfor indstilles.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. oktober 2010.

På Kommissionens vegne

Joaquín ALMUNIA

Næstformand