II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

BESCHLÜSSE

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 27. Oktober 2010

über die staatliche Beihilfe C 15/08 (ex N 318/07, N 319/07, N 544/07 und N 70/08), die Italien zugunsten der Werft Cantiere Navale De Poli gewähren will

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(2010) 7253)

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2013/197/EU)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Bestimmungen [1] und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 6. Juni 2007, vom 24. September 2007 und vom 6. Februar 2008 meldete Italien Anträge auf Verlängerung der dreijährigen Lieferfrist für vier von der Werft Cantiere Navale De Poli (im Folgenden: „De Poli" bzw. „die Werft") zu bauende Chemikalientanker (C 241, C 242, C 243 und C 244) an [2]. Im Einzelnen ersuchte Italien um die folgenden Verlängerungszeiten: acht Monate für Schiff C 241, sechs Monate für Schiff C 242, neun Monate für Schiff C 243 und zehn Monate für Schiff C 244.

(2) Die Anmeldungen bezogen sich auf die von Italien an De Poli gewährten Beihilfen im Rahmen der nationalen Beihilferegelung N 59/2004; diese war von der Kommission am 19. Mai 2004 [3] auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1177/2002 des Rates vom 27. Juni 2002 zur Einführung befristeter Schutzmaßnahmen für den Schiffbau [4], geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 502/2004 des Rates [5] genehmigt worden (im Folgenden: „die italienische Regelung" und „die Verordnung über befristete Schutzmaßnahmen").

(3) Mit Schreiben vom 31. Juli 2007, 31. August 2007, 7. September 2007, 12. November 2007 und 25. Januar 2008 übermittelte Italien der Kommission zusätzliche Informationen zu den Anmeldungen.

(4) Mit Schreiben vom 16. April 2008 setzte die Kommission die italienischen Behörden von ihrer Entscheidung in Kenntnis, wegen der Verlängerungsanträge das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) einzuleiten [6]. Die Entscheidung über die Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* bekannt gegeben [7]. Die Beteiligten wurden zur Stellungnahme aufgefordert.

[1] ABl. C 208 vom 15.8.2008, S. 14.

[2] Die Anträge wurden unter den folgenden Nummern registriert: N 319/07 für Schiff C 243 (Schreiben vom 6. Juni 2007), N 318/07 für Schiff C 244 (Schreiben vom 6. Juni 2007), N 544/07 für Schiff C 242 (Schreiben vom 24. September 2007) sowie N 70/08 für das Schiff C 241 (Schreiben vom 6. Februar 2008).

[3] ABl. C 100 vom 26.4.2005, S. 27.

[4] ABl. L 172 vom 2.7.2002, S. 1.

[5] ABl. L 81 vom 19.3.2004, S. 6.

[6] Mit Wirkung vom 1. Dezember 2009 sind an die Stelle der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag die Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) getreten. Die Artikel 87 und 88 EG-Vertrag und die Artikel 107 und 108 AEUV sind im Wesentlichen identisch. Im Rahmen dieses Beschlusses sind Bezugnahmen auf die Artikel 107 und 108 AEUV als Bezugnahmen auf die Artikel 87 und 87 EG-Vertrag zu verstehen, wo dies angebracht ist.

[7] Siehe Fußnote 1.

(5) Italien nahm mit Schreiben vom 16. Juni 2008, registriert am 17. Juni 2008 Stellung zur Entscheidung über die Einleitung des Verfahrens. Ebenfalls mit Schreiben vom 16. Juni 2008, registriert am 17. Juni 2008, ging die Stellungnahme von De Poli bei der Kommission ein. Italien übermittelte weitere Informationen mit Schreiben vom 30. Juni 2008, registriert am selben Tag, sowie mit Schreiben vom 29. Oktober 2008, registriert am 3. November 2008.

(6) Mit Schreiben vom 15. Juli 2008, registriert am 22. Juli 2008, ersuchte Italien um eine zweite Verlängerung der Frist für die Lieferung der beiden Schiffe C 242 und C 244, jeweils bis zum 30. September 2008.

(7) Mit Schreiben vom 20. Januar 2009, registriert am 22. Januar 2009, ersuchte Italien um eine dritte Verlängerung der Frist für die Lieferung: bis zum 31. Dezember 2008 für Schiff C 242 und bis zum 28. Februar 2009 für Schiff C 243. Mit Schreiben vom 14. April 2009, registriert am 15. April 2009, ersuchte Italien nochmals um eine (vierte) Verlängerung der Lieferungsfrist: bis zum 30. Juni 2009 für Schiff C 242, bis zum 30. September 2009 für Schiff C 243 sowie bis zum 30. November 2009 für Schiff C 244.

(8) Mit Schreiben vom 8. Mai 2009, registriert am gleichen Tag, ersuchte die Kommission Italien um weitere Informationen und wiederholte dieses Ersuchen nochmals mit Schreiben vom 12. Juni 2009. Italien beschränkte sich in seiner Antwort an die Kommission vom 23. September 2009 ([8]) auf die Information, dass De Poli zum Vergleichsverfahren zur Abwendung des Konkurses zugelassen worden sei ([9]).

(9) Mit Schreiben vom 28. Januar 2010, registriert am 1. Februar 2010, zog Italien die Verlängerungsanträge für die Schiffe C 242 und C 243 offiziell zurück ([10]).

(10) Mit elektronischer Post vom 2. März 2010 ersuchte die Kommission Italien um Klärung des Sachstands betreffend die Anmeldungen zu den beiden Schiffen C 241 und C 244.

(11) Mit elektronischer Post vom 10. Juni 2010, registriert am 17. Juni 2010, setzte Italien die Kommission davon in Kenntnis, dass Schiff C 241 am 31. August 2008 fertig gestellt und am 3. November 2008 geliefert und die Anmeldung des Verlängerungsantrags aufrechterhalten worden sei.

(12) Mit Schreiben vom 16. Juni 2010, registriert am 28. Juni 2010 zog Italien seinen Verlängerungsantrag für Schiff C 244 offiziell zurück.

II. **HINTERGRUND**

(13) Die nachstehend beschriebenen Sachverhalte beziehen sich ausschließlich auf Schiff C 241, da Italien die Anträge auf Verlängerung für die Schiffe C 242, C 243 und C 244 zurückgezogen hat.

(14) Das Unternehmen De Poli betreibt eine Werft in Pellestrina (Venezia) und ist seit den 1990er Jahren auf den Bau von Chemikalienfrachtern und Tankschiffen spezialisiert. Im Jahr 2007 beschäftigte die Werft einschließlich Zulieferer 320 Mitarbeiter und erzielte einen Jahresumsatz von 70 Mio. EUR. Am 11. Februar 2010 erklärte das zuständige italienische Gericht ein Vergleichsverfahren zur Abwendung des Konkurses der Werft für zulässig ([11]).

(15) Am 28. Januar 2005 hatte das Unternehmen Arcotur S.r.l. bei der Werft De Poli den Bau des Chemikalientankers C 241 mit den folgenden technischen Spezifikationen in Auftrag gegeben: Länge über alles: 125 m, gemallte Breite: 19 m, Tragfähigkeit: ca. 7 300 t, Geschwindigkeit: 15 Knoten bei 85 % der maximalen Dauerleistung. Nach den Bestimmungen des Kaufvertrags sollte die Lieferung des Schiffes C 241 an das Unternehmen Arcotur S.r.l. bis zum 31. Dezember 2007 erfolgen, der Gesamtpreis sollte 30 Mio. EUR betragen.

(16) Am 26. Mai 2006 bestellte die Werft bei einem Lieferanten (im Folgenden „der Lieferant") ein Untersetzungsgetriebe für den Schiffsmotor mit einem vom Lieferanten bestätigten Liefertermin von spätestens 3. September 2007. Den Informationen von De Poli zufolge handelt es sich bei dem Untersetzungsgetriebe für Schiff C 241 um ein Sondermodell, das gegenüber dem vom Lieferanten hergestellten Standardmodell verschiedene technische Besonderheiten aufweist.

(17) Am 6. Juli 2006 vereinbarten das Unternehmen Arcoin S.p.A. (vormals Arcotur S.r.l.) und die Werft De Poli im Rahmen einer Änderung ihres Vertrags vom 28. Januar 2005 die folgenden neuen Spezifikationen für das zu liefernde Schiff C 241: Länge über alles: 112 m, gemallte Breite: 16,8 m, Tragfähigkeit: 5 300 t; der Gesamtpreis wurde auf 23 Mio. EUR reduziert.

([8]) Dieses Schreiben ist erst am 19. Februar 2010 bei der Kommission eingegangen und registriert worden.

([9]) Der Terminus „concordato preventivo" (Vergleich zur Abwendung eines Insolvenzverfahrens) bezeichnet im italienischen Recht ein insolvenzrechtlich geregeltes Verfahren, in dem der Schuldner seinen Gläubigern einen Umschuldungsplan vorlegt. Dieser Vorschlag wird dann von dem zuständigen Gericht am Sitz des Unternehmens geprüft. Das Gericht kann den Vorschlag per Beschluss bestätigen oder den Antrag abweisen und das Insolvenzverfahren formell eröffnen. Im Fall der Bestätigung des Vorschlags, d.h. bei Zulassung des Vergleichsverfahrens darf der Schuldner unter der Aufsicht eines Vermögensverwalters weiter über das Vermögen des Unternehmens verfügen und die Geschäfte weiter führen.

([10]) Die Rücknahme wurde mit Schreiben vom 13. Mai 2010, registriert an 15. Mai 2010, bestätigt.

([11]) Das Unternehmen hatte bereits zu Beginn des Jahres 2009 die Zulassung zum Vergleichsverfahren im Rahmen eines „concordato preventivo" beantragt (Näheres zu diesem Verfahren siehe Fußnote 9).

(18) Am 20. Juli 2006 trat Arcoin S.p.A. den Vertrag zum Bau des Schiffes C 241 an das Unternehmen Elbana di Navigazione S.p.A. ab.

(19) Am 3. September 2007, dem Tag des Ablaufs der Lieferfrist für das am 26. Mai 2006 bestellte Untersetzungsgetriebe, war dieses nicht lieferfertig. Mit Schreiben vom 23. Oktober 2007 teilte der Lieferant De Poli mit, dass das Getriebe wegen einer Rohstoffverknappung auf dem Markt mit entsprechenden Lieferverzögerungen von Zulieferern nicht termingerecht ausgeliefert werden konnte. Am 18. Januar 2008 bestätigte der Lieferant, dass sich die Fertigstellung bis Februar 2008, ca. sechs Monate nach Ablauf der ursprünglich gesetzten Frist verzögern werde.

(20) Vor diesem Hintergrund ersuchten die italienischen Behörden um eine Verlängerung der Lieferfrist für Schiff C 241 bis zum 31. August 2008, acht Monate nach dem zuvor vertraglich vereinbarten Termin (31. Dezember 2007).

(21) Anhand der ihr vorgelegten Informationen stellte die Kommission schließlich fest, dass die Lieferung des Schiffes C 241 am 3. November 2008 erfolgte ([12]).

III. **DIE BEIHILFE**

(22) In der Verordnung über befristete Schutzmaßnahmen ([13]) werden ausnahmsweise vorübergehende Maßnahmen zur Unterstützung der Werften der Gemeinschaft in den Marktsegmenten festgelegt, die zur betreffenden Zeit durch den unlauteren Wettbewerb Koreas eine ernsthafte Schädigung erlitten haben ([14]).

(23) Gemäß dieser Verordnung sind direkte Beihilfen für Aufträge zum Bau bestimmter Handelsschiffe (Containerschiffe, Chemikalientanker, Tankschiffe und Flüssiggastanker ([15])) bis zu einer Höchstintensität von 6 % des Vertragswerts ohne Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ([16]), sofern die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind: eine koreanische Werft hat für denselben Auftrag einen niedrigeren Preis geboten ([17]), der endgültige Vertrag wurde vor Ablauf der Geltungsdauer der Verordnung (31. März 2005) abgeschlossen ([18]), und das Schiff wird innerhalb von drei Jahren nach dem Zeitpunkt der Unterzeichnung des endgültigen Vertrags geliefert ([19]).

(24) Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung zur Einführung befristeter Schutzmaßnahmen für den Schiffbau ermöglicht der Kommission eine Verlängerung der Dreijahresfrist für die endgültige Ablieferung, *„wenn dies aufgrund der technischen Komplexität des betreffenden Schiffbauvorhabens oder durch Verzögerungen zu rechtfertigen ist, die sich aus unerwarteten, erheblichen und vertretbaren Unterbrechungen im Arbeitsprogramm der Werft ergeben, die auf außergewöhnliche, unvorhersehbare und außerhalb des Einflussbereichs des Unternehmens liegende Umstände zurückzuführen sind“*.

(25) Auf der Grundlage dieser Verordnung genehmigte die Kommission im Mai 2004 die italienische Regelung für Werften ([20]), in der die gleichen Bedingungen wie in der genannten Verordnung festgeschrieben sind. Insbesondere enthält die italienische Regelung ebenfalls die Bestimmung zur Gewährung von Beihilfen für Aufträge zum Bau von Schiffen, die innerhalb von drei Jahren nach dem Zeitpunkt der Unterzeichnung des endgültigen Vertrags geliefert werden, bis zu einem Höchstwert von 6 % des Vertragswerts ohne Beihilfe sowie die Möglichkeit der Verlängerung der Dreijahresfrist durch die Kommission, *„wenn dies aufgrund der technischen Komplexität des betreffenden Schiffbauvorhabens oder durch Verzögerungen zu rechtfertigen ist, die sich aus unerwarteten, erheblichen und vertretbaren Unterbrechungen im Arbeitsprogramm der Werft ergeben, die auf außergewöhnliche, unvorhersehbare und außerhalb des Einflussbereichs des Unternehmens liegende Umstände zurückzuführen sind)“* (Paragraph 29 der italienischen Regelung).

(26) Am 31. Januar 2005 stellte De Poli bei den italienischen Behörden einen Antrag auf Genehmigung des nach der genannten Regelung vorgesehen Zuschusses zum Bau des Schiffs C 241 in Höhe von 1,3 Mio. EUR.

(27) Am 25. Januar 2008 ersuchte De Poli um Verlängerung des Liefertermins für Schiff C 241 vom 31. Dezember 2007 auf den 31. August 2008.

(28) Die italienischen Behörden haben bestätigt, dass die Beihilfe noch nicht ausgezahlt wurde. Des Weiteren haben sie darauf hingewiesen, dass aufgrund der Entscheidung vom 21. Oktober 2008 ([21]), in der die Kommission die weitere Aufstockung der in der italienischen Regelung vorgesehenen Mittel um 10 Mio. EUR für unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt hatte, zurzeit keine ausreichenden Mittel zur Auszahlung einer solchen Beihilfe bereitstünden.

IV. **BESCHLUSS ZUR EINLEITUNG DES VERFAHRENS**

(29) In ihrem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens bezweifelt die Kommission, dass die von den italienischen Behörden und De Poli dargelegten Umstände der verspäteten Lieferung des Schiffs C 241 (wie auch der Schiffe C 242, C 243 und C 244, die nicht Gegenstand der vorliegenden Würdigung sind) als Verzögerungen einzustufen sind, die sich im Sinne von Paragraph 29 der italienischen Regelung „aus unerwarteten, erheblichen und vertretbaren Unterbrechungen im Arbeitsprogramm der Werft ergeben, die auf außergewöhnliche, unvorhersehbare und von dem Unternehmen nicht zu verantwortende Umstände zurückzuführen sind“.

([12]) Das von den italienischen Behörden mit 30. August 2008 angegebene Datum der Fertigstellung des Schiffes C 241 ist insofern unerheblich, als sich die Verordnung über befristete Schutzmaßnahmen und somit auch die italienische Beihilferegelung ausschließlich auf das Datum der Lieferung beziehen.
([13]) Siehe Fußnoten 4 und 5.
([14]) Erwägungsgrund 3 der Verordnung.
([15]) Im Sinne von Artikel 1 der Verordnung.
([16]) Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung.
([17]) Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung.
([18]) Artikel 4 und 5 der Verordnung, geändert durch Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 502/2004 des Rates – siehe Fußnoten 4 und 5.
([19]) Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung.

([20]) Siehe Fußnote 3.
([21]) Entscheidung der Kommission vom 21. Oktober 2008 über die staatliche Beihilfe C 20/08 (ex N 62/08), die Italien im Rahmen einer Änderung der Beihilferegelung N 59/04 betreffend befristete Schutzmaßnahmen für den Schiffbau gewähren will, ABl. L 17 vom 22.1.2010, S. 50, zurzeit Gegenstand eines beim Gerichtshof eingelegten Rechtsmittels (Rechtssachen T-584/08 und T-3/09).

(30) Wenngleich sie alle vier Schiffe (C 241, C 242, C 243 und C 244) betreffen, beziehen sich die im Beschluss zur Einleitung des Verfahrens erhobenen Zweifel nunmehr ausschließlich auf die Würdigung im Zusammenhang mit Schiff C 241.

(31) Zum einen hat die Kommission Zweifel, inwieweit die mit Arcoin S.p.A abgeschlossenen Verträge als endgültig zu betrachten sind oder ob sie für De Poli nicht vielmehr einen Ausweg darstellten, um die letztmögliche Frist für die Zulässigkeit der Beihilfe zu wahren, und nur in zweiter Linie der Suche nach endgültigen Käufern dienten.

(32) Darüber hinaus fragt sich die Kommission, ob nicht die Übertragung der Kaufverträge zwischen den Schiffseignern selbst bereits zur Verzögerung der Ablieferung beigetragen hat.

(33) Sodann überlegt die Kommission, ob De Poli bei der Auftragsannahme nicht möglicherweise die eigenen Kapazitätsgrenzen überschritten hat, da das Unternehmen für den Zeitraum 2005-2008 den Bau von 18 Schiffen geplant hatte, wovon die Hälfte auf den beiden Haupthellingen gebaut werden sollte, die andere Hälfte an einer kleineren Betriebsstätte.

(34) Schließlich erhebt die Kommission Zweifel daran, dass die angeführten Verzögerungen bei der Lieferung wichtiger Bauteile tatsächlich, wie von den italienischen Behörden dargelegt, unvorhersehbar waren, sondern vermutet vielmehr, dass es sich hier um ein gewöhnliches Geschäftsrisiko handelte, das ein sorgfältig agierendes Unternehmen bei seinen Arbeitsabläufen einkalkulieren müsste. Die Kommission ist insbesondere der Auffassung, dass De Poli durch die zu spät erfolgte Bestellung einiger Schiffsbauteile möglicherweise selbst zur Erhöhung des Verzögerungsrisikos beigetragen hat.

Stellungnahmen des Mitgliedstaates und der interessierten Parteien

(35) Die italienischen Behörden führen in ihrer Stellungnahme zur Entscheidung vom 16. Juni 2008 über die Einleitung des Prüfverfahrens im Hinblick auf Schiff C 241 aus, dass De Poli potenziell durchaus die erforderliche Produktionskapazität für die im Kaufvertrag festgesetzte Lieferung der Schiffe innerhalb von 36 Monaten habe. Die Verzögerung sei ausschließlich der verspäteten Bereitstellung des Untersetzungsgetriebes durch den Lieferanten zuzuschreiben; diesen Sachverhalt bezeichnet Italien im Sinne von Paragraph 29 der italienischen Regelung als erheblich, außergewöhnlich, unvorhersehbar und außerhalb des Einflussbereichs des Unternehmens liegend.

(36) De Poli führt in seiner Stellungnahme vom selben Tag an, die Tatsache, dass sich die Werft und das Unternehmen Arcoin S.p.A. beide im Besitz von Mitgliedern der Familie De Poli befinden, sei keine hinreichende Begründung für Zweifel an der Wirksamkeit des ursprünglich am 28. Januar 2005 abgeschlossenen Vertrags. Diese Argumentation wird von den italienischen Behörden unterstützt, die ihrerseits darauf verweisen, dass zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung für Schiff C 241 keine direkten unternehmerischen Verflechtungen zwischen der Werft und dem Unternehmen Arcoin S.p.A. bestanden hätten (abgesehen von der Tatsache, dass Arcoin S.p.A. im Besitz von Angehörigen der Familie De Poli war, die nicht identisch waren mit den Aktionären von De Poli).

(37) In diesem Zusammenhang macht De Poli geltend, dass es im Reedereiwesen durchaus gängig sei, Schiffe zu bestellen und diese dann bei Fertigstellung der Arbeiten oder noch während der Bauarbeiten am Markt zu verkaufen.

(38) Zur Planung der Arbeitsabläufe für Schiff C 241 führt De Poli aus, dass angesichts der Komplexität von Schiffbauprojekten in der Regel mehrere Monate zwischen dem Vertragsabschluss und der Aufnahme der Arbeiten lägen. In diesem Zwischenzeitraum sei es bei Werften gängige Praxis, vor Baubeginn vorbereitende Aktivitäten durchzuführen wie die Festlegung des Arbeitsplans und die Aufnahme von Verhandlungen mit den verschiedenen Zulieferern.

(39) Nach dem ursprünglichen Arbeitsplan, den die Werft De Poli den italienischen Behörden vorgelegt hatte ([22]), waren der Beginn der Bauarbeiten für Schiff C 241 im ersten Quartal 2006 und die Ablieferung im zweiten Halbjahr 2007 vorgesehen. Nach dem geänderten Arbeitsplan sollten die Arbeiten für Schiff C 241 jedoch erst am 28. September 2006 (auf der südlichen der beiden Hellingen der Werft) beginnen.

(40) Laut De Poli ist die Lieferung des Untersetzungsgetriebes eine wichtige Etappe beim Bau eines Schiffs, an die sich die Montage des Getriebes an den Motor, das Anbringen der Schiffsschraube und die Fertigstellung des Schiffsrumpfs anschließen. Verschiedene Montage- und Vorbereitungs-/Konstruktionsarbeiten seien erst nach dem Einbau des Untersetzungsgetriebes möglich. Bauteile wie dieses würden jedoch in der Regel nicht im Voraus bestellt, um Lagerungskosten und Vorauszahlungen zu vermeiden. Im Übrigen habe man sich bei diesem Lieferanten an einen erfahrenen Marktführer der Branche gewendet, so dass kein Anlass bestanden habe, mit einer zeitlichen Verzögerung der Lieferung zu rechnen.

(41) De Poli macht geltend, im Zeitraum 2005-2008 durchaus zur Lieferung der bestellten 18 Schiffe in der Lage gewesen zu sein, da sich deren Tragfähigkeit auf 10 000 Tonnen pro Jahr belief, während die Werft seit jeher eine Produktionskapazität von mehr als 12 000 Tonnen pro Jahr habe. Im Übrigen seien neun der bestellten 18 Schiffe relativ klein gewesen (mit 20 Metern Länge und einer Tragfähigkeit von 25 Tonnen), und nur die restlichen neun Schiffe seien in der gleichen Größenordnung wie das in Rede stehende Schiff C 241 gewesen. Dies belege, so De Poli, dass die Kapazität für die termingerechte Abwicklung aller Aufträge ausreichend gewesen und das Unternehmen keine Verpflichtungen eingegangen sei, die die Produktionskapazität überschritten hätten.

([22]) Am 25. Februar 2008 haben die italienischen Behörden zur Anmeldung N 70/08 für das Schiff C 241 den ursprünglichen und den geänderten Arbeitsplan in Kopie vorgelegt.

(42) Schließlich verweist De Poli darauf, dass die Kommission bereits in der Vergangenheit wiederholt Anträgen auf Verlängerung der Lieferfrist stattgegeben habe, die mit der verspäteten Lieferung wichtiger Bauteile begründet worden waren (darunter auch Anträge, bei denen De Poli beteiligt war).

VI. **BEIHILFERECHTLICHE WÜRDIGUNG**

(43) Vorab ist festzuhalten, dass aufgrund der formellen Rücknahme der Verlängerungsanträge für die Lieferung der Schiffe C 242, C 243 und C 244 durch Italien und der Tatsache, dass keine Mittelzuweisung erfolgt ist, das förmliche Prüfverfahren in Bezug auf die Ersuchen Italiens zu den drei oben genannten Schiffen nunmehr gegenstandslos ist und ohne weitere Würdigungen eingestellt wird.

(44) Die vorliegende Würdigung betrifft somit ausschließlich Schiff C 241, auf die Schiffe C 242, C 243 und C 244 wird nur insoweit Bezug genommen, als dies für den in Rede stehenden Sachverhalt von Belang ist.

Vorliegen einer Beilhilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV

(45) Gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. Deshalb stellt Artikel 107 Absatz 1 AEUV kumulative Anforderungen für die Einstufung einer staatlichen Maßnahme als staatliche Beihilfe: wenn sie einen selektiven Vorteil verschafft, aus staatlichen Mitteln finanziert wird, wettbewerbsverzerrend wirkt und sich negativ auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten auswirkt.

(46) Die Maßnahme, die Italien dem Unternehmen De Poli für den Bau des Schiffs C 241 zu gewähren beabsichtigt und die in einem Zuschuss von bis zu 6 % des Vertragswerts ohne Beihilfe (ca. 1,3 Mio. EUR) besteht, stellt zweifellos eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch den italienischen Staat. Diese Mittel, die dazu bestimmt sind, die beim Bau eines Schiffes in der Regel von der Werft zu tragenden Kosten zu decken, verschaffen De Poli einen Vorteil. Die Maßnahme ist selektiv, da sie ausschließlich De Poli zugute kommen soll, und sie ist durch die Stärkung der Position der Werft gegenüber den europäischen Konkurrenten dazu geeignet, den Wettbewerb auf dem europäischen Schiffbaumarkt zu verfälschen und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem AEUV

(47) Der vorliegende Fall weist zwei Aspekte auf, die die Kommission daran zweifeln lassen, dass die Beihilfe für De Poli mit dem Binnenmarkt vereinbar ist. Zum ersten sieht Paragraph 29 der italienischen Regelung die Gewährung von Beihilfen für den Bau von Schiffen vor, wenn diese innerhalb von drei Jahren nach dem Zeitpunkt der Unterzeichnung des endgültigen Vertrags abgeliefert werden, zum zweiten heißt es in Paragraph 33 der Regelung, dass die endgültigen Verträge vor Ablauf der Geltungsdauer der Verordnung zur Einführung befristeter Schutzmaßnahmen für den Schiffbau abgeschlossen sein mussten, d.h. vor dem 31. März 2005.

(48) Im Hinblick auf den letztgenannten Punkt haben die italienischen Behörden dargelegt, dass die Abtretung von Verträgen unter Schiffseignern nach Ablauf der Geltungsdauer der Verordnung über befristete Schutzmaßnahmen nicht als Hinweis dafür ausgelegt werden könne, dass es sich bei dem ursprünglichen, am 28. Januar 2005 abgeschlossenen Vertrag für Schiff C 241 nicht um einen „endgültigen Vertrag“ im Sinne von Paragraph 29 der italienische Regelung handelte.

(49) Die Kommission erkennt an, dass die Abtretung eines Vertrags an Dritte im Schiffbausektor anscheinend gängige Praxis ist. So gelangte die Kommission in einer früheren Entscheidung ([23]) zum gleichen Sachverhalt (Verlängerung der Dreijahresfrist für die Lieferung zweier Schiffe) zu dem Schluss, dass ungeachtet der Übertragung von Verträgen der erste abgeschlossene Vertrag als der endgültige zu betrachten war, da der Vertragsgegenstand unverändert blieb und der neue Eigner alle Rechte und Pflichten aus den Originalverträgen übernahm. In der genannten Beihilfesache zog die Kommission deshalb die Schlussfolgerung, dass allein die Übertragung der Eigentumsrechte das Wesen des Vertrags nicht veränderte und sich damit auch nicht auf die Beihilfefähigkeit auswirkte.

(50) Auch im vorliegenden Fall hatte die Abtretung des Vertrags an einen anderen Schiffseigner keine Auswirkungen auf Gegenstand oder Natur des Vertrags, und der neue Eigner hat die Rechte und Pflichten der ursprünglichen Vertragspartei im Wesentlichen übernommen. Demgemäß betrachtet die Kommission den ursprünglich abgeschlossenen Vertrag als den endgültigen und hält die Beihilfen gemäß der italienischen Regelung für zulässig.

(51) Was die Zweifel an den Voraussetzungen für die Verlängerung der dreijährigen Lieferfrist angeht, so kann die Kommission gemäß der italienischen Regelung eine Verlängerung gewähren, sofern dies „*aufgrund der technischen Komplexität des betreffenden Schiffbauvorhabens oder durch Verzögerungen zu rechtfertigen ist, die sich aus unerwarteten, erheblichen und vertretbaren Unterbrechungen im Arbeitsprogramm der Werft ergeben, die auf außergewöhnliche, unvorhersehbare und außerhalb des Einflussbereichs des Unternehmens liegende Umstände zurückzuführen sind*“.

(52) Die Kommission hat also zu bewerten, ob die italienischen Behörden hinreichend nachgewiesen haben, dass die eingetretenen Verzögerungen bei der Lieferung des Schiffs C 241 die Voraussetzungen für eine Verlängerung gemäß der italienischen Regelung erfüllen.

([23]) Siehe Beihilfe C 33/2004, in der die Kommission trotz der erfolgten Abtretung von Verträgen die Auffassung vertrat, dass es sich beim ersten Vertrag um den endgültigen handelte.

(53) Vor einer Bewertung der von italienischer Seite übermittelten Informationen verweist die Kommission zunächst auf das Urteil des Gerichts erster Instanz vom 16. März 2000 in der Sache *Astilleros Zamacona* ([24]), in dem festgestellt wird, dass diese [auf außergewöhnliche Umstände Bezug nehmende] Bestimmung, die ein von den Grundsätzen des ersten Unterabsatzes der Bestimmung [Dreijahresfrist] abweichendes System vorsieht, „eng ausgelegt" werden muss. Nach Ansicht des Gerichts lässt die in der Bestimmung verwendete Formulierung „außergewöhnliche Umstände" erkennen, dass der Richtliniengeber ihre Anwendung auf ganz spezielle Sachverhalte beschränken wollte. Mit der Feststellung, der betroffene Mitgliedstaat müsse nachweisen, dass die angenommenen außergewöhnlichen Umstände die Ursache für die Störung des Arbeitsprogramms der Werft und dadurch der Verzögerung bei der Lieferung des Schiffes seien, hat das Gericht somit eine kausale Verbindung zwischen den beiden Sachverhalten hergestellt.

(54) Die italienischen Behörden machen geltend, dass die Verzögerung bei der Fertigstellung des Schiffs C 241 durch die verspätete Lieferung des Untersetzungsgetriebes (6 Monate) und die sich daraus ergebende Verzögerung der Montagearbeiten um einen Monat verursacht worden sei. Die Kommission stellt fest, dass dies die einzige von Italien angeführte Begründung für den Zeitverzug ist; insbesondere enthält der Verlängerungsantrag keinen Hinweis auf die neuen Spezifikationen nach der Abtretung des Vertrags als Grund für die Verzögerung.

(55) Nach ständiger Praxis der Kommission ([25]) erfüllen gewöhnliche oder normale Ereignisse, deren Berücksichtigung bei der Arbeitsplanung von einem Schiffbau-Unternehmen erwartet werden kann, nicht die Voraussetzung „außergewöhnlicher" Umstände. Als außergewöhnlich kann eine erhebliche Verzögerung bei der Lieferung wichtiger Bauteile geltend gemacht werden, nicht aber eine Verzögerung, die im Vergleich zu Dauer und Komplexität eines Schiffbauprojekts eher geringfügiger Natur ist. Im Übrigen prüft die Kommission vor dem Hintergrund des Gebots der engen Auslegung der Ausnahmen sorgfältig, ob Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass die Werft die geltend gemachten Verzögerungen hätte einkalkulieren, vermeiden oder verringern können, zum Beispiel durch eine entsprechende Anpassung der Auftragsabwicklung gegenüber dem Arbeitsprogramm. Das Erfordernis der Unvorhersehbarkeit des Ereignisses schließt alle Faktoren aus, deren Berücksichtigung von den Parteien vernünftigerweise erwartet werden kann.

(56) Die Kommission erkennt an, dass durchaus ein kausaler Zusammenhang zwischen der verspäteten Lieferung wichtiger Bauteile und dem Ersuchen um Verlängerung des Ablieferungstermins für das in Rede stehende Schiff bestehen kann ([26]). In der spezifischen Situation des vorliegenden Falles zieht sie jedoch das behauptete Vorliegen außergewöhnlicher und unvorhersehbarer Umstände in Zweifel: Die notwendigen Voraussetzungen für die Schlussfolgerung, dass die geltend gemachte Verzögerung die Anforderungen nach Paragraph 29 der italienischen Regelung erfüllt, scheinen hier nicht gegeben.

(57) Wie bereits angeführt, hat die Kommission in der Vergangenheit durchaus anerkannt, dass erhebliche Verzögerungen bei der Lieferung wichtiger Bauteile als außergewöhnliche Umstände gelten können. Ein Ersuchen um Fristverlängerung muss jedoch stets einer sorgfältigen Einzelfallprüfung unterzogen werden. Da bei De Poli schon wiederholt solche Störungen in den betrieblichen Abläufen zu verzeichnen waren (nicht nur hat die Werft bereits in der Vergangenheit ähnliche Verlängerungsanträge ([27]) gestellt, auch die anderen drei Verträge, die am selben Tag wie der für den Bau des Schiffs C 241 abgeschlossen wurden, waren Gegenstand wiederholter Verlängerungsanträge - siehe hierzu die Erwägungsgründe 1, 6 und 7), gelangt die Kommission zu der Schlussfolgerung, dass die geltend gemachten Verzögerungen nicht mehr als echte Ausnahmesituationen zu betrachten sind. Die wiederholten Störungen der betrieblichen Abläufe infolge solcher Verzögerungen können nicht als völlig unvorhersehbar eingestuft werden.

(58) Gerade die zuletzt eingetretenen Störungen erwecken den Eindruck, dass De Poli bei der Organisation seiner Produktionsabläufe nicht mit der gebotenen Sorgfalt vorgegangen ist.

(59) Dem ursprünglichen Arbeitsprogramm zufolge sollte der Baubeginn des Schiffs C 241 im ersten Quartal 2006 und die Ablieferung im zweiten Quartal 2007 erfolgen; insgesamt war für den Bau des Schiffs also ein Zeitraum von 15 bis 24 Monaten vorgesehen.

(60) Laut dem geänderten Arbeitsprogramm erfolgte der Baubeginn jedoch erst am 28. September 2006, und der Liefertermin wurde auf den 30. Dezember 2007 festgesetzt, nur einen Monat vor dem letztmöglichen Ablieferungstermin (28. Januar 2008). Somit war im Arbeitsprogramm für den Bau des Schiffes gemäß den vertraglichen Bedingungen nun lediglich ein Zeitraum von 15 Monaten vorgesehen. Nach den von den italienischen Behörden vorgelegten Informationen hatte man für den Bau von Schiffen desselben Typs bzw. sogar mit kleineren Dimensionen (C 229 und C 240) auf derselben Helling (Scalo Sud) 22 bzw. 20 Monate vom Produktionsbeginn bis zur Lieferung eingeplant.

(61) Zudem ließen der späte Produktionsbeginn (28. September 2006) und der festgesetzte Liefertermin (30. Dezember 2007), der nur einen Monat vor dem letztmöglichen Termin (28. Januar 2008) lag, keinerlei Spielraum für eventuelle Verzögerungen bei den Produktionsabläufen, zumal De Poli, wie aus anderen Ersuchen des Unternehmens um Verlängerung der Ablieferungsfrist hervorgeht, auch in der Vergangenheit schon mit Verzögerungen konfrontiert war, sowohl wegen Problemen bei der Lieferung von Bauteilen durch Dritte als auch bei der Produktion selbst.

([24]) Siehe Rechtssache T-72/98 *Astilleros Zamacona SA gegen Kommission der Europäischen Gemeinschaften*, Slg. 2000, S. II-1683. In dem Urteil wird Bezug auf eine identische Bestimmung in der früheren Verordnung (EG) Nr. 1540/98 des Rates zur Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau genommen, die auch in die Verordnung über befristete Schutzmaßnahmen aufgenommen wurde.

([25]) Vgl. z. B. *Giacalone*, Beihilfe N 69/08, Erwägungsgrund 21.

([26]) Vgl. z. B. die Beihilfefälle N 586/03, N 587/03 und N 589/03 sowie die Beihilfefälle N 68/08 und N 69/08.

([27]) Vgl. die Beihilfefälle N 586/03, N 587/2003 und N 589/03.

(62) Im Übrigen führt die gestiegene Nachfrage (die italienischen Behörden haben Nachweise für einen Anstieg der Bestellungen von Dieselmotoren im Zeitraum 2003-2005 um ca. 60 % vorgelegt) zu dem Schluss, dass bei wichtigen Bauteilen wie dem Untersetzungsgetriebe die Bestellung und Vereinbarung des Liefertermins mit einem gewissen Vorlauf hätte getätigt werden müssen. Die Versicherung von De Poli, dies sei kein übliches Vorgehen, reicht nicht aus, um die Schlussfolgerung zu ziehen, dass die Werft vertretbar gehandelt und angemessene Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung der Verzögerungen ergriffen habe, insbesondere vor dem Hintergrund der gestiegenen Nachfrage und der bereits in der Vergangenheit eingetretenen Verzögerungen.

(63) Die Kommission stellt hingegen fest, dass die Bestellung des Untersetzungsgetriebes am 26. Mai 2006 mit Liefertermin im September 2007 allenfalls einen sehr geringen Spielraum für eventuelle Verzögerungen ließ, da das Schiff C 241 am 31. Dezember 2007 zu liefern war. De Poli weist selbst darauf hin, dass nach Erhalt des Untersetzungsgetriebes noch umfangreiche Arbeiten durchzuführen sind (siehe Erwägungsgrund 39); dieser Umstand scheint zu bestätigen, dass das Unternehmen bei seiner Arbeitsplanung einen gewissen Spielraum für den Fall einer verzögerten Lieferung essentieller Schiffsbauteile hätte einplanen müssen.

(64) Im Hinblick auf ihre im Beschluss zur Eröffnung des Verfahrens geäußerten Zweifel, der Sachverhalt der Übertragung des Vertrags an einen neuen Eigentümer könne schon für sich allein einen Verzögerungsgrund darstellen, stellt die Kommission fest, dass die Abtretung des Vertrags von Arcoin S.p.A. an das Unternehmen Elbana Navigazione S.p.A. erst am 20. Juli 2006 erfolgt ist, also mehrere Monate nach dem ursprünglich vorgesehenen Baubeginn (erstes Quartal 2006). Somit ist im vorliegenden Fall nicht auszuschließen, dass bereits die Vertragsabtretung allein einen Verzögerungsgrund für die Produktionsabläufe und die verspätete Lieferung des Schiffs darstellt, insbesondere da die Abtretung des Vertrags mit einigen Änderungen der Spezifikationen für das Schiff einherging.

(65) Im Ergebnis und unter Berücksichtigung der restriktiv auszulegenden Kriterien bei der Beurteilung von Verlängerungsanträgen, die sich auf außergewöhnliche Umstände stützen, haben die italienischen Behörden nicht kohärent dargelegt, warum die angeführten Umstände nicht hätten vermieden beziehungsweise warum die negativen Auswirkungen dieser Umstände nicht mit einer umsichtigen Betriebsplanung und Auftragsabwicklung durch De Poli hätten erheblich abgeschwächt werden können. Ausgehend von diesen Erwägungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die angeführten Umstände, auf die sich das Verlängerungsersuchen stützt, nicht als so außergewöhnlich und unvorhersehbar zu betrachten sind, dass die verspätete Lieferung des Schiffs C 241 als unvorhergesehen oder vertretbar im Sinne von Paragraph 29 der italienischen Regelung gelten kann.

(66) Schließlich haben die italienischen Behörden ein Ersuchen um Verlängerung der Lieferfrist für Schiff C 241 von insgesamt acht Monaten (vom 31. Dezember 2007 auf den 31. August 2008) gestellt, dieses jedoch lediglich für sieben der acht in Rede stehenden Monate begründet.

(67) Im Unterschied zu früheren Verlängerungsanträgen bei von De Poli zu bauenden Schiffen ([28]) überschreitet im vorliegenden Fall die von den italienischen Behörden beantragte Dauer der Verlängerung den Zeitraum der Verzögerung, die die Behörden als einziges Motiv geltend machen (d. h. die verspätete Lieferung des Untersetzungsgetriebes); folglich lässt sich die Behauptung, es bestehe ein kausaler Zusammenhang zwischen der Verzögerung, auf die sich das Ersuchen um Verlängerung gründet, und der verspäteten Lieferung wichtiger Bauteile nicht aufrechterhalten.

(68) Die tatsächliche Lieferung des Schiffes durch De Poli erfolgte erst am 3. November 2008. Die Verspätung hat also nicht nur den Zeitraum überschritten, der den als Begründung angeführten Faktoren zuzuschreiben ist, sondern sogar noch die beantragte Dauer der Verlängerung selbst. Für diese neuerliche Verspätung der Schiffslieferung um mehr als zwei Monate hat Italien keinerlei Erklärung abgegeben, und bei der Kommission ist auch kein Verlängerungsersuchen für diese zwei Monate eingegangen.

(69) Daraus folgt, dass der Bau des Schiffs C 241 auch dann, wenn die ursprüngliche Verzögerung begründet gewesen wäre und die Kommission die beantragte Verlängerung gewährt hätte, nicht für eine Beihilfe gemäß der italienischen Regelung in Frage gekommen wäre, weil auch der letztmögliche Verlängerungstermin nicht eingehalten worden wäre.

VII. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(70) Zu den Schiffen C 242, C 243 und C 244 wird angesichts der formellen Rücknahme der Verlängerungsanträge durch Italien und der Tatsache, dass keine Mittelzuweisung erfolgt ist, das förmliche Prüfverfahren als gegenstandslos eingestellt.

(71) Im Hinblick auf Schiff C 241 liegen gemäß der vorstehenden Würdigung die Voraussetzungen für die Gewährung einer Verlängerung der Dreijahresfrist nicht vor. Die Lieferung des Schiffes ist zudem erst nach dem Zeitpunkt erfolgt, der in Fall einer Gewährung der Verlängerung festgelegt worden wäre. Somit kommt Schiff C 241 für eine Beihilfe gemäß der italienischen Regelung N 59/04 auf der Grundlage der Verordnung über befristete Schutzmaßnahmen nicht in Frage.

(72) Da die italienischen Behörden bestätigt haben, dass keine Auszahlung der Beihilfe an De Poli erfolgte, ist eine Rückforderung nicht erforderlich —

([28]) Siehe die Beihilfen N 586/03, N 587/03 und N 589/03.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die staatliche Beihilfe beziehungsweise die Verlängerung der Lieferfrist von drei Jahren für das Schiff C 241, die Italien im Sinne der von Italien angemeldeten Beihilferegelung N 59/04 auf der Grundlage der Verordnung zur Einführung befristeter Schutzmaßnahmen für den Schiffbau zugunsten des Unternehmens De Poli gewähren will, ist mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

Diese Beihilfe darf somit nicht durchgeführt werden.

Artikel 2

Italien unterrichtet die Kommission binnen zwei Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses über die Maßnahmen zur Durchführung dieses Beschlusses.

Artikel 3

Nach Rücknahme der Anträge auf Verlängerung der Lieferfrist für die Schiffe C 242, C 243 und C 244 durch die italienischen Behörden wird das förmliche Prüfverfahren in Bezug auf diese Maßnahmen als gegenstandslos eingestellt.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 27. Oktober 2010

Für die Kommission
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident