II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 27ης Οκτωβρίου 2010

σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. C 15/08 (πρώην N 318/07, N 319/07, N 544/07 και N 70/08) την οποία προτίθεται να εφαρμόσει η Ιταλία υπέρ την επιχείρησης Cantiere Navale De Poli

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2010) 7253]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2013/197/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 108, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο και ιδίως το άρθρο 62, παράγραφος 1, στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις διατάξεις [1] των προαναφερθέντων άρθρων και έλαβε υπόψη αυτές τις παρατηρήσεις,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολές της 6ης Ιουνίου 2007, της 24ης Σεπτεμβρίου 2007 και της 6ης Φεβρουαρίου 2008, η Ιταλία κοινοποίησε αιτήσεις παράτασης της τριετούς προθεσμίας για την παράδοση τεσσάρων δεξαμενοπλοίων μεταφοράς χημικών προϊόντων (ονομάζονται C 241, C 242, C 243 και C 244) που έπρεπε να κατασκευαστούν από την Cantiere Navale De Poli (στο εξής «De Poli» ή «το ναυπηγείο») [2]. Ειδικότερα, η Ιταλία ζήτησε παράταση 8 μηνών της προθεσμίας παράδοσης για το πλοίο C 241, 6 μηνών για το πλοίο C 242, 9 μηνών για το πλοίο C 243 και 10 μηνών για το πλοίο C 244.

(2) Οι κοινοποιήσεις αφορούσαν τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την Ιταλία στην «De Poli» βάσει του ιταλικού καθεστώτος ενισχύσεων N 59/2004, που εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 19 Μαΐου 2004 [3] βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1177/2002 του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2002, σχετικά με προσωρινό αμυντικό μηχανισμό της ναυπηγικής βιομηχανίας [4], όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 502/2004 του Συμβουλίου [5] (στο εξής, αντίστοιχα «το ιταλικό καθεστώς» και «ο κανονισμός για τον προσωρινό αμυντικό μηχανισμό»).

(3) Με επιστολές της 31ης Ιουλίου 2007, της 31ης Αυγούστου 2007, της 7ης Σεπτεμβρίου 2007, της 12ης Νοεμβρίου 2007 και της 25ης Ιανουαρίου 2008, η Ιταλία υπέβαλε στην Επιτροπή συμπληρωματικές πληροφορίες σε σχέση με τις κοινοποιήσεις αυτές.

(4) Με επιστολή της 16ης Απριλίου 2008, η Επιτροπή ενημέρωσε την Ιταλία για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 180 παράγραφος 2 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) [6] σχετικά με τις κοινοποιηθείσες αιτήσεις παράτασης. Η απόφαση της Επιτροπής για κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* [7]. Τα ενδιαφερόμενα μέρη κλήθηκαν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

[1] ΕΕ C 208 της 15.8.2008, σ. 14.

[2] Οι κοινοποιήσεις καταχωρίσθηκαν ως N 319/07 για το πλοίο C 243 (επιστολή της 6ης Ιουνίου 2007), N 318/07 για το πλοίο C 244 (επιστολή της 6ης Ιουνίου 2007), N 544/07 για το πλοίο C 242 (επιστολή της 24ης Σεπτεμβρίου 2007) και N 70/08 για το πλοίο C 241 (επιστολή της 6ης Φεβρουαρίου 2008).

[3] ΕΕ C 100, 26.4.2005, σ. 27.

[4] ΕΕ L 172 της 2.7.2002, σ. 1.

[5] ΕΕ L 81 της 19.03.2004, σ. 6.

[6] Με ισχύ από την 1η Δεκεμβρίου 2009, τα άρθρα 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ κατέστησαν άρθρα 107 και 108, αντίστοιχα, της ΣΛΕΕ, αλλά δεν άλλαξαν επί της ουσίας. Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, η μνεία των άρθρων 107 και 108 της ΣΛΕΕ θα θεωρείται ως μνεία των άρθρων 87 και 88, αντίστοιχα της συνθήκης ΕΚ, όταν απαιτείται.

[7] Βλέπε παραπάνω υποσημείωση 1.

(5) Η Ιταλία υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας με επιστολή της 16ης Ιουνίου 2008 (καταχωρίστηκε στις 17 Ιουνίου 2008). Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις της De Poli με επιστολή επίσης της 16ης Ιουνίου 2008 (καταχωρίστηκε στις 17 Ιουνίου 2008). Η Ιταλία υπέβαλε συμπληρωματικές πληροφορίες με επιστολή της 30ής Ιουνίου 2008 (καταχωρίστηκε κατά την ίδια ημερομηνία) και με επιστολή της 29ης Οκτωβρίου 2008 (καταχωρίστηκε στις 3 Νοεμβρίου 2008).

(6) Με επιστολή της 15ης Ιουλίου 2008 (καταχωρίστηκε στις 22 Ιουλίου 2008), η Ιταλία ζήτησε δεύτερη παράταση της προθεσμίας παράδοσης για δύο από τα πλοία, ήτοι: έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2008 για το πλοίο C 242 και έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2008 για το πλοίο C 244.

(7) Με επιστολή της 20ής Ιανουαρίου 2009 (καταχωρίστηκε στις 22 Ιανουαρίου 2009), η Ιταλία ζήτησε τρίτη παράταση της προθεσμίας παράδοσης, ήτοι: έως τις 31 Δεκεμβρίου 2008 για το πλοίο C 242 και έως τις 28 Φεβρουαρίου 2009 για το πλοίο C 243. Με επιστολή της 14ης Απριλίου 2009 (καταχωρίστηκε στις 15 Απριλίου 2009), η Ιταλία ζήτησε τέταρτη παράταση της προθεσμίας παράδοσης, ήτοι έως τις 30 Ιουνίου 2009 για το πλοίο C 242, έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2009 για το πλοίο C 243 και έως τις 30 Νοεμβρίου 2009 για το πλοίο C 244.

(8) Με επιστολή της 8ης Μαΐου 2009 (καταχωρίστηκε την ίδια ημερομηνία), η Επιτροπή ζήτησε από την Ιταλία περαιτέρω πληροφορίες, με υπόμνηση στις 12 Ιουνίου 2009. Η Ιταλία απάντησε με επιστολή της 23ης Σεπτεμβρίου 2009 ([8]) όπου περιοριζόταν στο να ενημερώσει την Επιτροπή ότι η De Poli τελούσε υπό καθεστώς πτωχευτικού συμβιβασμού («concordato preventivo») ([9]).

(9) Με επιστολή της 28ης Ιανουαρίου 2010 (καταχωρίστηκε την 1η Φεβρουαρίου 2010), η Ιταλία απέσυρε επίσημα τις αιτήσεις παράτασης που υποβλήθηκαν για τα πλοία C 242 και C 243 ([10]).

(10) Μέσω ηλεκτρονικού μηνύματος της 2ας Μαρτίου 2010, η Επιτροπή ζήτησε από την Ιταλία να διασαφηνίσει το καθεστώς των κοινοποιήσεων σχετικά με τα πλοία C 241 και C 244.

(11) Μέσω ηλεκτρονικού μηνύματος της 10ης Ιουνίου 2010 (καταχωρίστηκε στις 17 Ιουνίου 2010), η Ιταλία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι η κατασκευή του πλοίου C 241 ολοκληρώθηκε στις 31 Αυγούστου 2008 και παραδόθηκε στις 3 Νοεμβρίου 2008 και ότι διατηρείται η κοινοποίηση της αίτησης παράτασης της παράδοσης του εν λόγω πλοίου.

(12) Με επιστολή της 16ης Ιουνίου 2010 (καταχωρίστηκε στις 28 Ιουνίου 2010), η Ιταλία απέσυρε επίσημα τις αιτήσεις παράτασης όσον αφορά το πλοίο C 244.

II. ΠΛΑΙΣΙΟ

(13) Τα πραγματικά περιστατικά που ακολουθούν αφορούν αποκλειστικά το πλοίο C 241, αφού η Ιταλία απέσυρε τις αιτήσεις παράτασης για τα πλοία C 242, C 243 και C 244.

(14) Η «De Poli» είναι ένα ιταλικό ναυπηγείο εγκατεστημένο στην Pellestrina (Βενετία), εξειδικευμένο από τη δεκαετία του '90 στην ναυπήγηση ειδικών πλοίων για τη μεταφορά χημικών προϊόντων και δεξαμενόπλοιων. Το 2007, το ναυπηγείο είχε 320 εργαζόμενους, περιλαμβανομένων των συμβασιούχων, και ο ετήσιος κύκλος εργασιών του ανερχόταν σε 70 εκατ. ευρώ. Στις 11 Φεβρουαρίου 2010, ο αρμόδιος ιταλός δικαστής επικύρωσε τις διευθετήσεις του πτωχευτικού συμβιβασμού σχετικά με το ναυπηγείο ([11]).

(15) Στις 28 Ιανουαρίου 2005, η De Poli συνήψε σύμβαση με την Arcotur S.r.l. για την κατασκευή του πλοίου C 241. Σύμφωνα με την εν λόγω σύμβαση, το πλοίο C 241 ήταν δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων με τα ακόλουθα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά: συνολικό μήκος 125 μέτρα, μέγιστο πλάτος εξωτερικώς μεταξύ των νομέων 19 μέτρα· νεκρό βάρος 7 300 τόνοι περίπου και ταχύτητα με παραγόμενη ισχύ 85 % της μέγιστης συνεχούς ισχύος 15 κόμβων. Η σύμβαση πωλήσεως προέβλεπε την παράδοση του πλοίου C 241 στον αγοραστή Arcotur S.r.l. έως τις 31 Δεκεμβρίου 2007, για συνολική τιμή ύψους 30 εκατ. ευρώ.

(16) Στις 26 Μαΐου 2006, το ναυπηγείο παρήγγειλε σε έναν προμηθευτή (στο εξής «ο προμηθευτής»), το κιβώτιο ταχυτήτων του πλοίου, παραγγελία η οποία σύμφωνα με τον προμηθευτή έπρεπε να εκτελεστεί έως τις 3 Σεπτεμβρίου 2007. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν από την De Poli, το κιβώτιο ταχυτήτων για το πλοίο C 241 είναι ένα ειδικό μοντέλο με μοναδικά χαρακτηριστικά, διαφορετικό από πολλές τεχνικές πλευρές από το τυποποιημένο μοντέλο που παράγεται από τον ίδιο προμηθευτή.

(17) Στις 6 Ιουλίου 2006, η Arcoin S.p.A. (πρώην Arcotur S.r.l.) και η De Poli τροποποίησαν τη σύμβαση που υπογράφηκε στις 28 Ιανουαρίου 2005, επιφέροντας στην παραγγελία για το πλοίο C 241 τις ακόλουθες τροποποιήσεις: συνολικό μήκος 112 μέτρα· πλάτος εξωτερικώς μεταξύ των νομέων 16,8 μέτρα· νεκρό βάρος 5 300 τόνοι, με μείωση της τιμής στα 23 εκατ. ευρώ.

([8]) Η επιστολή αυτή παραλήφθηκε και καταχωρίστηκε από την Επιτροπή στις 19 Φεβρουαρίου 2010.

([9]) Η καλούμενη «concordato preventivo», ιταλική πτωχευτική διαδικασία, αποτελεί διευθέτηση με πιστωτές η οποία διέπεται από το πτωχευτικό δίκαιο, όπου ο οφειλέτης υποβάλλει ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης των οφειλών του στους πιστωτές. Η πρόταση αυτή εξετάζεται από το αρμόδιο δικαστήριο του τόπου της έδρας της εταιρείας. Το δικαστήριο μπορεί να εγκρίνει τη διαδικασία, εκδίδοντας σχετική διαταγή ή να απορρίψει την αίτηση και να κηρύξει επίσημα την πτώχευση του οφειλέτη. Σε περίπτωση έγκρισης του πτωχευτικού συμβιβασμού, ο οφειλέτης διατηρεί τον έλεγχο των στοιχείων ενεργητικού και των δραστηριοτήτων της επιχείρησης, υπό την εποπτεία ενός δικαστικού επιτρόπου.

([10]) Οι αποσύρσεις αυτές επιβεβαιώθηκαν με επιστολή της 13ης Μαΐου 2010 (καταχωρίστηκε στις 15 Μαΐου 2010).

([11]) Η εταιρεία είχε ζητήσει να τεθεί υπό «πτωχευτικό συμβιβασμό» (concordato preventivo), από τις αρχές του 2009 (για σύντομο ορισμό του πτωχευτικού συμβιβασμού (concordato preventivo) βλέπε ανωτέρω υποσημείωση 9).

(18) Στις 20 Ιουλίου 2006, η Arcoin S.p.A. εκχώρησε τη σύμβαση για την κατασκευή του πλοίου C 241 στην Elbana di Navigazione S.p.A.

(19) Κατά την προβλεφθείσα προθεσμία της 3 Σεπτεμβρίου 2007, το παραγγελθέν στις 26 Μαΐου 2006 κιβώτιο ταχυτήτων δεν ήταν έτοιμο. Με επιστολή της 23ης Οκτωβρίου 2007, ο προμηθευτής ενημέρωσε την De Poli ότι, λόγω έλλειψης πρώτων υλών στην αγορά και της συνεπαγόμενης καθυστέρησης της παράδοσης εκ μέρους των υπεργολάβων, ο κινητήρας δεν μπορούσε να παραδοθεί εγκαίρως. Ο προμηθευτής επιβεβαίωσε στις 18 Ιανουαρίου 2008 ότι η ημερομηνία παράδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων μεταφέρθηκε στο Φεβρουάριο του 2008, με καθυστέρηση περίπου έξι μηνών σε σχέση με την αρχική προθεσμία.

(20) Κατά συνέπεια, οι ιταλικές αρχές ζήτησαν παράταση της προθεσμίας παράδοσης του πλοίου C 241 έως την 31η Αυγούστου 2008, ήτοι παράταση οκτώ μηνών από τη συμφωνηθείσα προθεσμία για την παράδοση του πλοίου (31 Δεκεμβρίου 2007).

(21) Τέλος, βάσει των υποβληθεισών πληροφοριών, η Επιτροπή σημειώνει ότι το πλοίο C 241 παραδόθηκε στις 3 Νοεμβρίου 2008 ([12]).

III. **Η ΕΝΙΣΧΥΣΗ**

(22) Ο κανονισμός σχετικά με τον προσωρινό αμυντικό μηχανισμό της ναυπηγικής βιομηχανίας ([13]) καθορίζει έκτακτα και προσωρινά μέτρα με σκοπό την υποστήριξη των κοινοτικών ναυπηγείων στους τομείς που έχουν υποστεί δυσμενείς επιπτώσεις λόγω του αθέμιτου ανταγωνισμού της Κορέας ([14]).

(23) Ο κανονισμός σχετικά με τον προσωρινό αμυντικό μηχανισμό θεωρεί συμβατή προς την εσωτερική αγορά τη χορήγηση άμεσων ενισχύσεων, έως το 6 % της συμβατικής αξίας προ ενισχύσεων ([15]) για συμβάσεις ναυπήγησης ειδικών κατηγοριών εμπορικών πλοίων (πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων, δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαιοειδών, δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου) ([16]) με τους ακόλουθους όρους: εφόσον για τη σύμβαση υπήρξε ανταγωνισμός και έχει υποβληθεί χαμηλότερη προσφορά από κορεατικό ναυπηγείο ([17]), εφόσον η οριστική σύμβαση συνάφθηκε πριν από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του ίδιου του κανονισμού (31 Μαρτίου 2005) ([18]) και εφόσον το πλοίο παραδόθηκε εντός τριών ετών από την ημερομηνία υπογραφής της οριστικής σύμβασης ([19]).

(24) Το άρθρο 2 παράγραφος 4 του κανονισμού σχετικά με τον προσωρινό αμυντικό μηχανισμό δίνει την ευχέρεια στην Επιτροπή να εγκρίνει παράταση της τριετούς τελικής διορίας για την παράδοση, «*εφόσον τούτο θεωρείται αιτιολογημένο από την τεχνική περιπλοκότητα του μεμονωμένου σχετικού ναυπηγικού σχεδίου ή από καθυστερήσεις λόγω απροσδόκητων διακοπών, ουσιαστικού και εύλογου χαρακτήρα, στο πρόγραμμα εργασίας ενός ναυπηγείου, οφειλόμενων σε εξαιρετικές περιστάσεις, απρόβλεπτες και μη σχετιζόμενες με τη ναυπηγική επιχείρηση*».

(25) Το Μάιο του 2004, η Επιτροπή, βάσει του κανονισμού σχετικά με προσωρινό αμυντικό μηχανισμό, ενέκρινε το ιταλικό καθεστώς ενισχύσεων των ναυπηγείων ([20]), που προβλέπει όρους που αντιστοιχούν στους προβλεπόμενους στον προαναφερθέντα κανονισμό. Ειδικότερα, το ιταλικό καθεστώς προβλέπει τη χορήγηση ενισχύσεων έως το 6 % της συμβατικής αξίας προ ενισχύσεων για τη ναυπήγηση πλοίων που θα παραδοθούν εντός τριών ετών από την ημερομηνία υπογραφής της οριστικής σύμβασης και ότι παράταση της περιόδου αυτής μπορεί να επιτραπεί μόνον όταν η Επιτροπή το θεωρήσει αιτιολογημένο «*από την τεχνική περιπλοκότητα του μεμονωμένου σχετικού ναυπηγικού σχεδίου ή από καθυστερήσεις λόγω απροσδόκητων διακοπών, ουσιαστικού και εύλογου χαρακτήρα, στο πρόγραμμα εργασίας ενός ναυπηγείου, οφειλόμενων σε εξαιρετικές περιστάσεις, απρόβλεπτες και μη σχετιζόμενες με τη ναυπηγική επιχείρηση*» (παράγραφος 29 του ιταλικού καθεστώτος)

(26) Στις 31 Ιανουαρίου 2005, το ναυπηγείο De Poli ζήτησε από τις ιταλικές αρχές ενίσχυση βάσει του προαναφερθέντος καθεστώτος για τη ναυπήγηση του πλοίου C 241, ποσού ύψους 1,3 εκατ. ευρώ.

(27) Στις 25 Ιανουαρίου 2008, η De Poli ζήτησε την παράταση της ημερομηνίας παράδοσης του πλοίου C 241 από τις 31 Δεκεμβρίου 2007 στις 31 Αυγούστου 2008.

(28) Οι ιταλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι δεν χορηγήθηκε η ενίσχυση και σημείωσαν ότι, σύμφωνα με την απόφαση της 21ης Οκτωβρίου 2008 ([21]), με την οποία η Επιτροπή έκρινε ασυμβίβαστη την περαιτέρω αύξηση του προϋπολογισμού του ιταλικού καθεστώτος κατά 10 εκατ. ευρώ, επί του παρόντος δεν υπάρχουν διαθέσιμοι πόροι για τη χορήγηση της ενίσχυσης αυτής.

IV. **ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ**

(29) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή εκφράζει επιφυλάξεις για τις περιστάσεις βάσει των οποίων, σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές και την De Poli, θα μπορούσε να δικαιολογηθεί η καθυστερημένη παράδοση του πλοίου C 241 (καθώς και των πλοίων C 242, C 243 και C 244, που δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσας αξιολόγησης) εάν θα χαρακτηρίζονταν «από την τεχνική περιπλοκότητα του μεμονωμένου σχετικού ναυπηγικού σχεδίου ή από καθυστερήσεις λόγω απροσδόκητων διακοπών, ουσιαστικού και εύλογου χαρακτήρα, στο πρόγραμμα εργασίας ενός ναυπηγείου, οφειλόμενων σε εξαιρετικές περιστάσεις, απρόβλεπτες και μη σχετιζόμενες με τη ναυπηγική επιχείρηση», σύμφωνα με την παράγραφο 29 του ιταλικού καθεστώτος.

([12]) Ο ισχυρισμός των ιταλικών αρχών ότι το πλοίο C 241 ολοκληρώθηκε στις 30 Αυγούστου 2008 προκύπτει ανακριβής εφόσον ο κανονισμός MDT, καθώς και το ιταλικό καθεστώς MDT, αναφέρονται αποκλειστικά στην ημερομηνία παράδοσης.

([13]) Βλέπε υποσημειώσεις 4 και 5.

([14]) Σκέψη 3 του κανονισμού.

([15]) Άρθρο 2, παράγραφος 3.

([16]) Σύμφωνα με το άρθρο 1 του κανονισμού.

([17]) Άρθρο 2 παράγραφος 1 του κανονισμού.

([18]) Άρθρα 4 και 5 του κανονισμού, όπως τροποποιήθηκαν από το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 502/2004 του Συμβουλίου – βλέπε υποσημειώσεις 4 και 5.

([19]) Άρθρο 2 παράγραφος 4 του κανονισμού.

([20]) Βλέπε υποσημείωση 3.

([21]) Απόφαση της Επιτροπής, της 21ης Οκτωβρίου 2008, σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 20/08 (πρώην N 62/08), που η Ιταλία προτίθεται να θέσει σε εφαρμογή μέσω τροποποίησης του καθεστώτος ενισχύσεων N 59/04 σχετικά με προσωρινό αμυντικό μηχανισμό της ναυπηγικής βιομηχανίας, ΕΕ L 17 της 22.1.2010, σ. 50, που αυτή τη στιγμή αποτελεί αντικείμενο προσφυγής (υπόθεση T-584/08 και T-3/09).

(30) Παρότι οι επιφυλάξεις, που εκφράστηκαν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας αφορούσαν τέσσερα πλοία (C 241, C 242, C 243 και C 244), αυτές εξακολουθούν να ισχύουν για την αξιολόγηση μεμονωμένου πλοίου C 241.

(31) Η Επιτροπή διερωτάται, κατά πρώτο λόγο, κατά πόσον οι συμβάσεις που υπογράφηκαν με την Arcoin S.p.A. ήταν οριστικές συμβάσεις ή αποτελούσαν περισσότερο τα μέσα για την De Poli να εξασφαλίσει την τήρηση της τελικής προθεσμίας για την επιλεξιμότητα των ενισχύσεων και να επιδιώξει, μεταγενέστερα, να τις καταστήσει οριστικές.

(32) Κατά δεύτερο λόγο, η Επιτροπή διερωτάται εάν η μεταφορά των συμβάσεων πωλήσεων μεταξύ εφοπλιστών δεν απετέλεσε η ίδια αιτία καθυστέρησης της παράδοσης.

(33) Κατά τρίτο λόγο, η Επιτροπή υποθέτει ότι η De Poli είχε δεχτεί παραγγελίες που υπερέβαιναν την πραγματική της παραγωγική ικανότητα, εφόσον κατά την περίοδο 2005-2008 το ναυπηγείο σχεδίασε τη ναυπήγηση 18 πλοίων, εκ των οποίων τα μισά θα πραγματοποιούνταν στις δύο ναυπηγικές της εγκαταστάσεις και τα άλλα μισά σε μια μικρότερη υποδομή.

(34) Τέλος, η Επιτροπή εξέφρασε επιφυλάξεις για το κατά πόσον οι εικαζόμενες καθυστερήσεις της προμήθειας βασικών στοιχείων ήταν πράγματι απρόβλεπτες, όπως υποστήριξαν οι ιταλικές αρχές και υποθέτει ότι επρόκειτο για συνήθεις εμπορικούς κινδύνους που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στο πρόγραμμα εργασίας ενός προσεκτικού ναυπηγείου. Ειδικότερα, η Επιτροπή θεωρεί ότι η De Poli ενδεχομένως αύξησε τον κίνδυνο καθυστέρησης, παραγγέλλοντας ορισμένα στοιχεία των πλοίων υπερβολικά αργά.

Παρατηρήσεις του κράτους μέλους και ισχυρισμοί των ενδιαφερομένων μερών

(35) Όσον αφορά το πλοίο C 241, στις παρατηρήσεις τους σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας της 16ης Ιουνίου 2008, οι ιταλικές αρχές υποστηρίζουν ότι η De Poli είχε την απαραίτητη παραγωγική ικανότητα για την παράδοση των πλοίων εντός 36 μηνών από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης πωλήσεως. Η καθυστέρηση οφειλόταν αποκλειστικά στην καθυστερημένη παράδοση του κιβωτίου ταχυτήτων εκ μέρους του προμηθευτή, που αποτελεί παράγοντα τον οποίο η Ιταλία χαρακτηρίζει ως σοβαρό, εξαιρετικό, απρόβλεπτο και εξωτερικό, σύμφωνα με την παράγραφο 29 του ιταλικού καθεστώτος.

(36) Στις παρατηρήσεις της που υποβλήθηκαν την ίδια ημερομηνία, η De Poli υποστηρίζει ότι το γεγονός ότι το ναυπηγείο και η Arcoin S.p.A. ανήκουν σε μέλη της οικογένειας De Poli δεν επαρκεί για να κλονίσει την αυθεντικότητα της αρχικής σύμβασης που υπογράφηκε στις 28 Ιανουαρίου 2005. Ο ισχυρισμός αυτός υποστηρίχθηκε από τις ιταλικές αρχές, οι οποίες σημείωσαν ότι, κατά τη στιγμή της υπογραφής της σύμβασης για το πλοίο C 241, το ναυπηγείο και η Arcoin S.p.A. δεν είχαν άμεσους εταιρικούς δεσμούς (εκτός από το γεγονός ότι η Arcoin S.p.A. ήταν ιδιοκτησία μελών της οικογενείας De Poli που δεν συμπίπτουν απολύτως με τους μετόχους της De Poli).

(37) Ως προς αυτό, η De Poli ισχυρίζεται ότι στον εφοπλιστικό κόσμο δεν είναι σπάνιο φαινόμενο το να παραγγέλλονται πλοία τα οποία στη συνέχεια πωλούνται υπό κατασκευή ή στο στάδιο του τελειώματος των εργασιών.

(38) Ως προς τον προγραμματισμό των εργασιών για το πλοίο C 241, η De Poli σημειώνει ότι, δεδομένης της πολυπλοκότητας των σχεδίων ναυπήγησης, αποτελεί συνήθη πρακτική το να ξεκινήσουν οι εργασίες αρκετούς μήνες μετά τη σύναψη των συμβάσεων πώλησης. Το ναυπηγείο υποστηρίζει ότι αποτελεί συνήθη πρακτική, στο χρονικό διάστημα που παρεμβάλλεται ανάμεσα στην υπογραφή της σύμβασης και την πραγματική έναρξη των εργασιών, το ναυπηγείο να ασχολείται με προπαρασκευαστικές εργασίες, όπως η εκπόνηση του τεχνικού σχεδίου και η διεξαγωγή διαπραγματεύσεων με τους ποικίλους προμηθευτές.

(39) Σύμφωνα με τον αρχικό προγραμματισμό των εργασιών που υπέβαλε η De Poli στις ιταλικές αρχές [22], η ναυπήγηση του πλοίου C 241 έπρεπε να ξεκινήσει στο πρώτο τρίμηνο του 2006 και η παράδοση προβλεπόταν για το δεύτερο εξάμηνο του 2007. Πάντως, βάσει του τροποποιημένου προγράμματος εργασίας, οι εργασίες για το πλοίο C 241 θα έπρεπε να ξεκινήσουν στις 28 Σεπτεμβρίου 2006 (στο «scalo sud» (ένα από τα δύο νεωλκεία του ναυπηγείου).

(40) Η De Poli ισχυρίζεται ότι η παράδοση του κιβωτίου ταχυτήτων αποτελεί βασικό στάδιο της διαδικασίας ναυπήγησης του πλοίου, το οποίο ακολουθείται από τη συναρμολόγηση του κιβωτίου ταχυτήτων με τον κινητήρα, τη στερέωση του έλικα και την ολοκλήρωση του σκάφους. Πολλές πράξεις συναρμολόγησης και προετοιμασίας/ναυπήγησης μπορούν να γίνουν μόνο μετά την εγκατάσταση του κιβωτίου ταχυτήτων. Η De Poli ισχυρίζεται ότι δεν αποτελεί συνήθη πρακτική να παραγγέλλεται η παράδοση του κιβωτίου ταχυτήτων εκ των προτέρων, για να μην υπάρχει το κόστος της αποθήκευσης και των εκ των προτέρων πληρωμών και τέλος, υπογραμμίζει ότι ο προμηθευτής στον οποίο απευθύνθηκε είναι ηγετική επιχείρηση του τομέα, με αποδεδειγμένη εμπειρία και κατά συνέπεια δεν είχε λόγους να πιστεύει ότι το κιβώτιο ταχυτήτων δεν θα είχε παραδοθεί εγκαίρως.

(41) Η De Poli επιμένει ότι είχε την ικανότητα να παραδώσει εγκαίρως τα 18 πλοία που παραγγέλθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου 2005-2008, τη στιγμή που, ενώ το νεκρό βάρος των πλοίων ανερχόταν σε 10 000 τόνους το χρόνο το ναυπηγείο είχε την ιστορική ικανότητα να υπερβαίνει τους 12 000 τόνους το έτος. Το ναυπηγείο υποστηρίζει εξάλλου ότι εννέα από τα 18 πλοία που παραγγέλθηκαν κατά την εν λόγω περίοδο ήταν μικρών διαστάσεων (20 μέτρα συνολικού μήκους και 25 τόνοι νεκρού φορτίου), ενώ μόνον τα υπόλοιπα εννέα ήταν της ίδιας τάξης μεγέθους με το πλοίο C 241. Αυτό θα αποδείκνυε, σύμφωνα με την De Poli, ότι η παραγωγική ικανότητα του ναυπηγείου ήταν σε θέση να ανταποκριθεί για όλες τις παραγγελίες της και να τις παραδώσει εγκαίρως, χωρίς να υπερβεί την παραγωγική της ικανότητα.

[22] Οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν σχετικό αντίγραφο, από κοινού με το τροποποιημένο πρόγραμμα εργασιών, στις 25 Φεβρουαρίου 2008, σχετικά με την κοινοποίηση N 70/08 για το πλοίο C 241.

(42) Τέλος, η De Poli υπενθυμίζει ότι κατά το παρελθόν, η Επιτροπή ενέκρινε σε πολλές περιπτώσεις (ακόμη και στην περίπτωση της ίδιας της De Poli) αιτήσεις παράτασης της προθεσμίας παράδοσης που αιτιολογούνται από καθυστερημένες παραδόσεις βασικών στοιχείων.

VI. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

(43) Προκαταρκτικά, βάσει της επίσημης απόσυρσης εκ μέρους της ιταλικής πλευράς των κοινοποιήσεων των αιτήσεων παράτασης της προθεσμίας παράδοσης των πλοίων C 242, C 243 και C 244 και ελλείψει της χορήγησης πόρων, η διαδικασία επίσημης έρευνας σχετικά με τις αιτήσεις που διατυπώθηκαν από την Ιταλία όσον αφορά τα τρία αυτά πλοία κατέστη άνευ αντικειμένου και θα περατωθεί χωρίς περαιτέρω αξιολόγηση.

(44) Κατά συνέπεια, η παρούσα αξιολόγηση αφορά αποκλειστικά το πλοίο C 241 και γίνεται μνεία στα πλοία C 242, C 243 και C 244 μόνον εφόσον συνδέονται με την παρούσα εκτίμηση.

Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ

(45) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές, οι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής. Το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ θεσπίζει κατά συνέπεια σωρευτικούς όρους βάσει των οποίων ένα κρατικό μέτρο χαρακτηρίζεται ως κρατική ενίσχυση: το μέτρο προσφέρει επιλεκτικό πλεονέκτημα· περιλαμβάνει κρατικούς πόρους· προκαλεί στρέβλωση των αποτελεσμάτων του ανταγωνισμού και έχει αρνητική επίπτωση στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

(46) Το μέτρο που προτίθεται να εκτελέσει η Ιταλία υπέρ της De Poli για τη στήριξη της ναυπήγησης του πλοίου C 241, που συνίσταται σε οικονομική ενίσχυση ανερχόμενη στο 6 % (περίπου 1,3 εκατ. ευρώ) της συμβατικής αξίας προ ενισχύσεων, αποτελεί αναμφισβήτητα κρατική ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Το μέτρο χρηματοδοτείται από το ιταλικό κράτος. Οι πόροι, που προορίζονται για την κάλυψη δαπανών τις οποίες κατά κανόνα φέρει το ναυπηγείο κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης του πλοίου, αποτελούν πλεονέκτημα υπέρ της De Poli. Το μέτρο είναι επιλεκτικό εφόσον προορίζεται αποκλειστικά υπέρ της De Poli και εφόσον ευνοεί τη θέση της όσον αφορά τους ευρωπαίους ανταγωνιστές της είναι σε θέση να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό στην ευρωπαϊκή αγορά ναυπηγικής βιομηχανίας και να έχει επιπτώσεις στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

Συμβατότητα της ενίσχυσης προς τη ΣΛΕΕ

(47) Η υπό εξέταση υπόθεση παρουσιάζει δύο πλευρές που ώθησαν την Επιτροπή να εκφράσει επιφυλάξεις ως προς τη συμβατότητα της ενίσχυσης στην De Poli με την εσωτερική αγορά. Από τη μία πλευρά, το ιταλικό καθεστώς προβλέπει, στην παράγραφο 29, ότι οι ενισχύσεις μπορούν να χορηγηθούν υπέρ πλοίων που θα παραδοθούν εντός τριών ετών από την ημερομηνία υπογραφής της οριστικής σύμβασης και από την άλλη πλευρά, στην παράγραφο 33, ότι οι τελικές συμβάσεις πρέπει να έχουν υπογραφεί πριν από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του κανονισμού σχετικά με προσωρινό αμυντικό μηχανισμό, ήτοι την 31η Μαρτίου 2005.

(48) Όσον αφορά αυτό το τελευταίο σημείο, οι ιταλικές αρχές εξήγησαν ότι η μεταφορά συμβάσεων μεταξύ εφοπλιστών μετά τη λήξη του κανονισμού σχετικά με προσωρινό αμυντικό μηχανισμό δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως ένδειξη ότι η αρχική σύμβαση για το πλοίο C 241, που υπογράφηκε στις 28 Ιανουαρίου 2005, δεν ήταν «η οριστική σύμβαση» σύμφωνα με την έννοια της παραγράφου 29 του ιταλικού καθεστώτος MDT.

(49) Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι πράγματι, η πρακτική της εκχώρησης συμβάσεων σε τρίτον φαίνεται να είναι κοινή πρακτική στη ναυπηγική βιομηχανία. Σε μια προγενέστερη απόφαση ([23]) που αφορούσε και εκείνη την παράταση της τριετούς προθεσμίας για την παράδοση δύο πλοίων, η Επιτροπή, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, παρά την εκχώρηση συμβάσεων, η πρώτη σύμβαση μπορούσε να θεωρηθεί ως οριστική, δεδομένου ότι το είδος του προϊόντος παρέμεινε το ίδιο και ο νέος κάτοχος αναλάμβανε τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του προκατόχου του. Πάντως, στην περίπτωση αυτή η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η μεταβίβαση ιδιοκτησίας δεν μπορούσε από μόνη της αλλοιώσει το χαρακτήρα των συμβάσεων και κατά συνέπεια την επιλεξιμότητά τους για ενίσχυση.

(50) Επίσης στην υπό εξέταση περίπτωση, η εκχώρηση της σύμβασης μεταξύ εφοπλιστών δεν είχε ως συνέπεια τροποποιήσεις στο είδος του προϊόντος ή στη φύση της σύμβασης και ο νέος ιδιοκτήτης ουσιαστικά ανέλαβε τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις με τον αρχικό συμβαλλόμενο. Από την άποψη αυτή, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αρχική σύμβαση είναι η οριστική σύμβαση και κατά συνέπεια είναι επιλέξιμη για ενισχύσεις βάσει του ιταλικού καθεστώτος.

(51) Όσον αφορά τις επιφυλάξεις που εκφράστηκαν σχετικά με τους όρους χορήγησης παράτασης της τριετούς προθεσμίας παράδοσης, το ιταλικό καθεστώς προβλέπει ότι η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να χορηγήσει τέτοια προθεσμία εφόσον δικαιολογείται από «*την τεχνική πολυπλοκότητα του μεμονωμένου σχετικού ναυπηγικού σχεδίου ή από καθυστερήσεις λόγω απροσδόκητων διακοπών, ουσιαστικού και εύλογου χαρακτήρα, στο πρόγραμμα εργασίας ενός ναυπηγείου, οφειλόμενων σε εξαιρετικές περιστάσεις, απρόβλεπτες και μη σχετιζόμενες με τη ναυπηγική επιχείρηση*».

(52) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καλείται να αξιολογήσει εάν οι ιταλικές αρχές απέδειξαν με ικανοποιητικό τρόπο ότι οι καθυστερήσεις στην παράδοση του πλοίου C 241 πληρούν τους όρους παράτασης της προθεσμίας που προβλέπεται από το ιταλικό καθεστώς.

([23]) Βλέπε υπόθεση C 33/2004 στην οποία, παρά την εκχώρηση συμβάσεων, η Επιτροπή θεώρησε ότι η πρώτη σύμβαση μπορούσε να θεωρηθεί ως η οριστική σύμβαση.

(53) Προτού προβεί στην αξιολόγηση των στοιχείων που υποβλήθηκαν από την Ιταλία, η Επιτροπή διαπιστώνει καταρχάς ότι στην απόφαση *Astilleros Zamacona* της 16ης Μαρτίου 2000 ([24]), το Πρωτοδικείο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφάνθηκε ότι «πρέπει να δίδεται περιοριστική ερμηνεία στη διάταξη αυτή [σχετικά με εξαιρετικές περιστάσεις], η οποία θεσπίζει καθεστώς που αποτελεί παρέκκλιση από τις αρχές που προβλέπονται στην πρώτη υποπαράγραφο της ίδιας διάταξης [τριετής προθεσμία]». Σύμφωνα με το Πρωτοδικείο, η διατύπωση «εξαιρετικές περιστάσεις» του διατακτικού δείχνει την πρόθεση του κοινοτικού νομοθέτη να περιορίσει την εφαρμογή σε πολύ ειδικές καταστάσεις. Κατά συνέπεια, το Πρωτοδικείο θεώρησε ότι το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος πρέπει να αποδείξει ότι οι εικαζόμενες εξαιρετικές περιστάσεις προκάλεσαν διαταραχή στο πρόγραμμα εργασίας του ναυπηγείου που οδήγησε σε καθυστερημένη παράδοση του πλοίου, πράγμα που αποτελεί αιτιώδη συνάφεια μεταξύ των δύο αυτών γεγονότων.

(54) Οι ιταλικές αρχές υποστηρίζουν ότι η καθυστέρηση της παράδοσης του πλοίου C 241 οφείλεται στην καθυστερημένη παράδοση του κιβωτίου ταχυτήτων (6 μήνες) και στην επακόλουθη καθυστέρηση ενός μηνός των εργασιών συναρμολόγησης. Η Επιτροπή σημειώνει ότι πρόκειται για το μοναδικό λόγο καθυστέρησης που επικαλείται η Ιταλία· ειδικότερα, η αίτηση παράτασης δεν αναφέρει ως λόγο τις νέες προδιαγραφές που απορρέουν από την εκχώρηση της σύμβασης.

(55) Σύμφωνα με την πρακτική της Επιτροπής ([25]), ο όρος σύμφωνα με τον οποίο οι περιστάσεις πρέπει να είναι «εξαιρετικές», αποκλείει κοινά ή τουλάχιστον συνήθη γεγονότα τα οποία ευλόγως θα έπρεπε να είχε λάβει υπόψη το πρόγραμμα εργασίας του ναυπηγείου. Μπορούν να θεωρηθούν ως εξαιρετικές περιστάσεις μεγάλες καθυστερήσεις της παράδοσης βασικών κατασκευαστικών στοιχείων, αλλά μικρότερες καθυστερήσεις δεν θεωρούνται υποχρεωτικά εξαιρετικές περιστάσεις, σε διαδικασίες μακροχρόνιες και σύνθετες όπως τα σχέδια ναυπηγικής βιομηχανίας. Εξάλλου, βάσει της περιοριστικής ερμηνείας που δίδεται στην εξαίρεση αυτή, η Επιτροπή εξετάζει προσεκτικά εάν υπάρχουν ενδείξεις ότι το συγκεκριμένο ναυπηγείο θα μπορούσε να έχει προλάβει, αποφύγει ή τουλάχιστον μειώσει τις καθυστερήσεις, σε σχέση, για παράδειγμα με το χρονοδιάγραμμα των παραγγελιών σε σχέση με το σχετικό πρόγραμμα εργασίας. Πράγματι, ο όρος που επιβάλλει απρόβλεπτες περιστάσεις αποκλείει οποιονδήποτε παράγοντα θα μπορούσαν ευλόγως να προβλέψουν τα μέρη.

(56) Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι ενδέχεται να υπάρχει αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της καθυστερημένης παράδοσης βασικών κατασκευαστικών στοιχείων για τη ναυπήγηση του πλοίου και της αίτησης παράτασης της προθεσμίας παράδοσης του πλοίου αυτού ([26]). Πάντως, στις συγκεκριμένες περιστάσεις της παρούσας υπόθεσης, η Επιτροπή κατά πρώτο λόγο αμφισβητεί την ύπαρξη των εικαζόμενων εξαιρετικών και απρόβλεπτων περιστάσεων: τα απαραίτητα στοιχεία για να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η προκληθείσα καθυστέρηση αντιστοιχεί στους όρους που προβλέπονται στην παράγραφος 29 του ιταλικού καθεστώτος δεν φαίνεται να υπάρχουν στην παρούσα υπόθεση.

(57) Όπως σημειώθηκε παραπάνω, κατά το παρελθόν η Επιτροπή αναγνώρισε ότι μπορούν να θεωρηθούν ως εξαιρετικές περιστάσεις μεγάλες καθυστερήσεις στην παράδοση βασικών κατασκευαστικών στοιχείων. Πάντως, μία αίτηση παράτασης πρέπει πάντα να αξιολογείται βάσει των ειδικών περιστάσεων σε κάθε υπόθεση. Στο βαθμό που η De Poli συνάντησε επανειλημμένα το ίδιο πρόβλημα (όχι μόνον διότι η De Poli ήδη στο παρελθόν υπέβαλε αντίστοιχες αιτήσεις παράτασης ([27]), αλλά επίσης διότι οι τρεις άλλες συμβάσεις που συνάφθηκαν την ίδια ημέρα με τη σύμβαση ναυπήγησης του πλοίου C 241 απετέλεσαν αντικείμενο επανειλημμένων αιτήσεων παράτασης, βλέπε σχετικά σημεία 1, 6 και 7), η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι καθυστερήσεις αυτές δεν μπορούν πλέον να θεωρηθούν πράγματι ως εξαιρετικές. Οι διαταραχές που απορρέουν, εφόσον γίνονται κατ'επανάληψη, δεν μπορούν να θεωρηθούν πλήρως ως απρόβλεπτες.

(58) Πράγματι, βάσει αυτών των τελευταίων διαταραχών, η De Poli δεν φαίνεται να έχει ενεργήσει συνετά στον προγραμματισμό της παραγωγής της.

(59) Το αρχικό πρόγραμμα εργασιών προέβλεπε ότι το πλοίο C 241 θα ξεκινούσε τη ναυπήγησή του στο πρώτο τρίμηνο του 2006 και θα είχε παραδοθεί κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2007, ήτοι μέσα σε χρονοδιάγραμμα ναυπήγησης μεταξύ 15 και 24 μηνών.

(60) Πάντως, στο τροποποιημένο πρόγραμμα εργασιών, η ναυπήγηση θα ξεκινούσε μόλις στις 28 Σεπτεμβρίου 2006 και η παράδοση του πλοίου θα γινόταν στις 30 Δεκεμβρίου 2007, ήτοι μόνον ένα μήνα πριν από τη λήξη της προθεσμίας παράδοσης της 28ης Ιανουαρίου 2008. Η αλλαγή αυτή στο σχεδιασμό άφηνε ένα χρονικό περιθώριο μόλις 15 μηνών για τη ναυπήγηση του πλοίου βάσει των όρων της σύμβασης. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν από τις ιταλικές αρχές, για τη ναυπήγηση πλοίων της ίδιας κατηγορίας, ακόμη και μικρότερου μεγέθους στο ίδιο νεωλκείο («Scalo Sud») (πλοία C 229 και C 240) προβλέφθηκαν αντίστοιχα 22 και 20 μήνες από την έναρξη της ναυπήγησης έως την παράδοση.

(61) Επίσης, το γεγονός ότι η ναυπήγηση ξεκίνησε μόλις στις 28 Σεπτεμβρίου 2006 και η παράδοση του πλοίου προβλεπόταν για τις 30 Δεκεμβρίου 2007, ήτοι ένα μόνο μήνα πριν από τη λήξη της τελικής προθεσμίας παράδοσης της 28ης Ιανουαρίου 2008, δεν επέτρεπε κανένα περιθώριο ελιγμών για ενδεχόμενες καθυστερήσεις στο σχέδιο ναυπήγησης, εφόσον το ναυπηγείο είχε προηγούμενη εμπειρία με καθυστερήσεις που συνέβαιναν τόσο στην παράδοση βασικών κατασκευαστικών στοιχείων όσο και στην ίδια την παραγωγική διαδικασία, όπως απορρέει από άλλες αιτήσεις παράτασης των προθεσμιών παράδοσης που υποβλήθηκαν από την De Poli.

([24]) Βλέπε υπόθεση T-72/98 *Astilleros Zamacona SA κατά Επιτροπής ΕΚ*, Συλλογή 2000, σ. II-1683. Η απόφαση αυτή αναφέρεται σε αντίστοιχη διάταξη που υπήρχε στον προηγούμενο κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1540/98 του Συμβουλίου περί των νέων κανόνων ενισχύσεων της ναυπηγικής βιομηχανίας. Η εν λόγω διάταξη επαναλαμβάνεται στον κανονισμό σχετικά με προσωρινό αμυντικό μηχανισμό.

([25]) Βλέπε για παράδειγμα *Giacalone*, υπόθεση N 69/08, σκέψη 21.

([26]) Βλέπε για παράδειγμα τις υποθέσεις N 586/03, N 587/03 και N 589/03, καθώς και τις υποθέσεις N 68/08 και N 69/08.

([27]) Βλέπε υποθέσεις N 586/03, N 587/2003 και N 589/03.

(62) Επίσης, το γεγονός ότι επρόκειτο για περίοδο υψηλής ζήτησης (οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν αποδεικτικά στοιχεία για το ότι μεταξύ του 2003 και του 2005 οι παραγγελίες για κινητήρες ντήζελ αυξήθηκαν κατά 60 % περίπου) οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι παραγγελίες βασικών κατασκευαστικών στοιχείων, όπως το κιβώτιο ταχυτήτων και οι σχετικές ημερομηνίες παράδοσης θα έπρεπε να έχουν ευλόγως καθοριστεί εκ των προτέρων. Η δήλωση της De Poli ότι δεν πρόκειται για τρέχουσα πρακτική δεν επαρκεί, ιδίως λόγω της υψηλής ζήτησης και της προηγούμενης εμπειρίας καθυστερήσεων, για να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η συμπεριφορά του ναυπηγείου ήταν αναμενόμενη, στην ανάληψη εύλογων πρωτοβουλιών για να αποφευχθούν ή να μειωθούν οι καθυστερήσεις.

(63) Η Επιτροπή διαπιστώνει αντίθετα ότι το κιβώτιο ταχυτήτων παραγγέλθηκε στις 26 Μαΐου 2006 με παράδοση το Σεπτέμβριο του 2007, αφήνοντας ένα πολύ στενό χρονικό περιθώριο, αν όχι ανύπαρκτο, για ενδεχόμενες καθυστερήσεις, δεδομένου ότι η προθεσμία για την παράδοση του πλοίου C241 έληγε στις 31 Δεκεμβρίου 2007. Η ίδια η De Poli σημειώνει ότι ο απαραίτητος φόρτος εργασίας μετά την παράδοση του κιβωτίου είναι σημαντικός (βλέπε σημείο 39), και αυτό φαίνεται να επιβεβαιώνει ότι ο προγραμματισμός του ναυπηγείου έπρεπε να προβλέψει κάποιο περιθώριο καθυστερήσεων στην παράδοση των βασικών κατασκευαστικών στοιχείων των πλοίων.

(64) Ως προς τις επιφυλάξεις που εκφράστηκαν από την Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, για το κατά πόσο το γεγονός ότι η σύμβαση εκχωρήθηκε σε νέο ιδιοκτήτη θα μπορούσε να αποτελεί αιτία καθυστέρησης, η Επιτροπή διαπιστώνει ειδικότερα ότι η μεταβίβαση της σύμβασης από την Arcoin S.p.A. στην Elbana Navigazione S.p.A. έγινε μόλις στις 20 Ιουλίου 2006, ήτοι πολλούς μήνες πριν από την αρχικά προβλεπόμενη ημερομηνία για την έναρξη των εργασιών (πρώτο τρίμηνο του 2006). Κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατόν να αποκλειστεί, στην υπό εξέταση υπόθεση, ότι η ίδια η εκχώρηση συμβάσεων μεταξύ εφοπλιστών απετέλεσε το λόγο της καθυστέρησης της έναρξης της παραγωγής και της συνεπαγόμενης καθυστερημένης παράδοσης του πλοίου, κυρίως εάν θεωρηθεί ότι η εκχώρηση της σύμβασης σε έναν άλλο εφοπλιστή συνεπαγόταν ορισμένες τροποποιήσεις στα ειδικά χαρακτηριστικά του πλοίου.

(65) Συμπερασματικά, βάσει της περιοριστικής ερμηνείας που πρέπει να δοθεί στις αιτήσεις παράτασης λόγω εξαιρετικών περιστάσεων, οι ιταλικές αρχές δεν ήταν σε θέση να αιτιολογήσουν με συνεκτικό τρόπο για ποιο λόγο οι επικληθείσες περιστάσεις δεν θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί ή τα αρνητικά τους αποτελέσματα να έχουν περιοριστεί αισθητά, χάρη σε ένα προσεκτικό σχεδιασμό και διαχείριση των παραγγελιών εκ μέρους της De Poli. Με βάση αυτό το σκεπτικό, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι περιστάσεις που αναφέρθηκαν για να αιτιολογήσουν την αίτηση παράτασης δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως εξαιρετικές και απρόβλεπτες, εφόσον η καθυστέρηση της παράδοσης του πλοίου C 241 δεν ήταν απροσδόκητη ή δικαιολογημένη σύμφωνα με την παράγραφο 29 του ιταλικού καθεστώτος.

(66) Τέλος, οι ιταλικές αρχές κοινοποίησαν μία αίτηση για παράταση 8 μηνών της ημερομηνίας παράδοσης του πλοίου C 241, από τις 31 Δεκεμβρίου 2007 έως τις 31 Αυγούστου 2008, παρέχοντας κάποια αιτιολόγηση μόνο για 7 από τους εν λόγω 8 μήνες.

(67) Κατ'αντιδιαστολή από τις προηγούμενες αιτήσεις παράτασης σχετικά με τα πλοία που επρόκειτο να ναυπηγήσει ([28]) η De Poli, στην υπό εξέταση υπόθεση η διάρκεια της αιτούμενης παράτασης εκ μέρους των ιταλικών αρχών είναι μεγαλύτερη από το μοναδικό παράγοντα που επικαλέστηκε η Ιταλία για να αιτιολογήσει την καθυστέρηση (η καθυστερημένη παράδοση του κιβωτίου ταχυτήτων)· κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατόν να υποστηριχθεί ότι υπήρχε αιτιώδης συνάφεια ανάμεσα στην καθυστέρηση που απετέλεσε τη βάση της αίτησης παράτασης και στην καθυστερημένη παράδοση των βασικών κατασκευαστικών στοιχείων.

(68) Η παράδοση του πλοίου εκ μέρους της De Poli πραγματοποιήθηκε μόλις στις 3 Νοεμβρίου 2008. Με άλλα λόγια, η καθυστέρηση όχι μόνον υπήρξε μεγαλύτερη από εκείνη που θα είχε απορρεύσει βάσει των παραγόντων που αναφέρθηκαν για να αιτιολογήσουν την καθυστέρηση, αλλά τελικά υπερέβη ακόμη και την αιτηθείσα παράταση. Η Ιταλία δεν υπέβαλε καμία άλλη εξήγηση για την περαιτέρω καθυστέρηση πέραν των 2 μηνών της παράδοσης του πλοίου και η Επιτροπή δεν έλαβε καμία αίτηση παράτασης για αυτούς τους 2 μήνες.

(69) Προκύπτει ότι, ακόμη και αν η αρχική καθυστέρηση είχε αιτιολογηθεί και η Επιτροπή είχε χορηγήσει την αιτηθείσα παράταση, η ναυπήγηση του πλοίου C 241 δεν θα ήταν επιλέξιμη για ενίσχυση βάσει του ιταλικού καθεστώτος, διότι δεν θα είχε τηρηθεί ούτε η προθεσμία της τελευταίας παράτασης.

VII. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(70) Όσον αφορά τα πλοία C 242, C 243 και C 244, βάσει της επίσημης ανάκλησης εκ μέρους των ιταλικών αρχών των κοινοποιήσεων των αιτήσεων παράτασης της προθεσμίας παράδοσης και ελλείψει χορήγησης πόρων, η διαδικασία επίσημης έρευνας καθίσταται άνευ αντικειμένου και περατώνεται.

(71) Όσον αφορά το πλοίο C 241, βάσει της παρούσας αξιολόγησης, δεν αποδείχθηκαν οι απαιτούμενοι όροι για την εκχώρηση μιας παράτασης της προθεσμίας παράδοσης και σε κάθε περίπτωση, η πραγματική παράδοση του πλοίου έγινε μετά την προθεσμία που θα είχε καθοριστεί εάν η αιτηθείσα παράταση είχε χορηγηθεί. Κατά συνέπεια, η ναυπήγηση του πλοίου C 241 δεν είναι επιλέξιμη για ενισχύσεις σύμφωνα με το ιταλικό καθεστώς N 59/04, με βάση τον κανονισμό σχετικά με προσωρινό αμυντικό μηχανισμό.

(72) Δεδομένου ότι οι ιταλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι η ενίσχυση δεν καταβλήθηκε στην De Poli, δεν απαιτείται η ανάκτηση της ενίσχυσης.

([28]) Βλέπε υποθέσεις N 586/03, N 587/03 και N 589/03.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση που προτίθεται να εκτελέσει η Ιταλία υπέρ της De Poli, ήτοι η παράταση της τριετούς προθεσμίας για την παράδοση του πλοίου C 241 σύμφωνα με το ιταλικό καθεστώς ενισχύσεων N 59/04 που βασίζεται στον κανονισμό σχετικά με προσωρινό αμυντικό μηχανισμό, είναι ασυμβίβαστη προς της εσωτερική αγορά.

Συνεπώς, η ενίσχυση δεν δύναται να εφαρμοστεί.

Άρθρο 2

Η Ιταλία ενημερώνει την Επιτροπή εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης για μέτρα που έλαβε για την εφαρμογή της.

Άρθρο 3

Όσον αφορά τα πλοία C 242, C 243 και C 244, λόγω της επίσημης ανάκλησης εκ μέρους της Ιταλίας των κοινοποιήσεων των αιτήσεων παράτασης της προθεσμίας παράδοσης, η διαδικασία επίσημης έρευνας καθίσταται άνευ αντικειμένου και περατώνεται.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 27 Οκτωβρίου 2010.

Για την Επιτροπή

Joaquín ALMUNIA

Αντιπρόεδρος