II

(Niet-wetgevingshandelingen)

BESLUITEN

BESLUIT VAN DE COMMISSIE

van 27 oktober 2010

betreffende Steunmaatregel C 15/08 (ex N 318/07, N 319/07, N 544/07 en N 70/08) die Italië voornemens is ten uitvoer te leggen ten faveure van Cantiere Navale De Poli

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2010) 7253)

(Slechts de tekst in de Italiaanse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2013/197/EU)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 108, lid 2, eerste alinea,

Gezien de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken [1], en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

I. DE PROCEDURE

(1) Bij brieven van 6 juni 2007, 24 september 2007 en 6 februari 2008 heeft Italië verzoeken aangemeld tot verlenging van de opleveringstermijn van vier chemicaliëntankers (de schepen C 241, C 242, C 243 en C 244) die moesten worden gebouwd door Cantiere Navale De Poli (hierna "De Poli" of "de scheepswerf" genoemd) [2]. Meer bepaald heeft Italië om de volgende verlengingen van de opleveringstermijnen verzocht: 8 maanden voor schip C 241; 6 maanden voor schip C 242; 9 maanden voor schip C 243, en 10 maanden voor schip C 244.

(2) In de aanmelding was sprake van Italiaanse steun voor De Poli uit hoofde van de nationale steunregeling, steunmaatregel N 59/2004 (hierna "de Italiaanse regeling" genoemd), die de Commissie op 19 mei 2004 had goedgekeurd [3] op grond van Verordening (EG) nr. 1177/2002 van de Raad van 27 juni 2002 betreffende een tijdelijk defensief mechanisme voor de scheepsbouw [4], gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 502/2004 van de Raad [5] (hierna "verordening tijdelijk defensief mechanisme" genoemd).

(3) Bij brieven van 31 juli 2007, 31 augustus 2007, 7 september 2007, 12 november 2007 en 25 januari 2008 heeft Italië de Commissie aanvullende inlichtingen over deze aanmeldingen verschaft.

(4) Bij brief van 16 april 2008 heeft de Commissie de Italiaanse autoriteiten in kennis gesteld van haar besluit de procedure van artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie [6] (hierna "VWEU" genoemd) in te leiden ten aanzien van deze verzoeken tot verlenging van de opleveringstermijnen. Het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure is in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt [7]. De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd hun opmerkingen over de betrokken maatregelen te maken.

[1] PB C 208 van 15.8.2008, blz. 14.

[2] Deze aanmeldingen zijn als volgt geregistreerd: steunmaatregel N 319/07 voor schip C 243 (brief van 6.6.2007), steunmaatregel N 318/07 voor schip C 244 (brief van 6.6.2007), steunmaatregel N 544/07 voor schip C 242 (brief van 24.9.2007) en steunmaatregel N 70/08 voor schip C 241 (brief van 6.2.2008).

[3] PB C 100 van 26.4.2005, blz. 27.

[4] PB L 172 van 2.7.2002, blz. 1.

[5] PB L 81 van 19.3.2004, blz. 6.

[6] Vanaf 1.12.2009 zijn de artikelen 87 en 88 VEG respectievelijk de artikelen 107 en 108 VWEU geworden. De bepalingen in beide verdragen zijn inhoudelijk identiek. In het kader van dit besluit moeten verwijzingen naar de artikelen 107 en 108 VWEU waar nodig worden begrepen als verwijzingen naar, respectievelijk, de artikelen 87 en 88 VEG.

[7] Cf. voetnoot 1.

(5) Italië heeft zijn opmerkingen over het besluit tot inleiding van de procedure gemaakt bij brief van 16 juni 2008, die op 17 juni 2008 is geregistreerd. De Commissie heeft de opmerkingen van De Poli ontvangen bij brief van 16 juni 2008, die op 17 juni 2008 is geregistreerd. Italië heeft aanvullende inlichtingen verschaft bij brief van 30 juni 2008, die dezelfde dag is geregistreerd, en bij brief van 29 oktober 2008, die op 3 november 2008 is geregistreerd.

(6) Bij brief van 15 juli 2008, die op 22 juli 2008 is geregistreerd, heeft Italië verzocht om een tweede verlenging van de opleveringstermijn voor twee van deze schepen: tot 30 september 2008 voor de schepen C 242 en C 244.

(7) Bij brief van 20 januari 2009, die op 22 juli 2009 is geregistreerd, heeft Italië verzocht om een derde verlenging van de opleveringstermijn: tot 31 december 2008 voor schip C 242 en tot 28 februari 2009 voor schip C 243. Bij brief van 14 april 2009, die op 15 april 2009 is geregistreerd, heeft Italië verzocht om een verdere (vierde) verlenging van de opleveringstermijn: tot 30 juni 2009 voor schip C 242, tot 30 september 2009 voor schip C 243 en tot 30 november 2009 voor schip C 244.

(8) Bij brief van 8 mei 2009, die nog diezelfde dag is geregistreerd, heeft de Commissie Italië om aanvullende inlichtingen verzocht, verzoek dat in een rappelbrief van 12 juni 2009 is herhaald. Italië heeft geantwoord bij brief van 23 september 2009 ([8]), waarbij het zich ertoe beperkte de Commissie mee te delen dat ten aanzien van De Poli het *concordato preventivo* ([9]) (surseance van betaling) was uitgesproken.

(9) Bij brief van 28 januari 2010, die op 1 februari 2010 is geregistreerd, heeft Italië formeel de verzoeken tot verlenging van de opleveringstermijn ingetrokken die het voor de schepen C 242 en C 243 had ingediend ([10]).

(10) Op 2 maart 2010 heeft de Commissie Italië via e-mail verzocht duidelijkheid te verschaffen over de status van de aanmeldingen met betrekking tot de schepen C 241 en C 244.

([8]) Deze brief is op 19.2.2010 bij de Commissie ingekomen en diezelfde dag door haar geregistreerd.

([9]) In het Italiaanse recht is het *concordato preventivo* een insolventieprocedure, die wordt geregeld door de faillissementswetgeving. Via deze procedure probeert de debiteur een akkoord te bereiken met zijn crediteuren, waarbij hij hun een voorstel tot schuldherschikking doet. Dit voorstel wordt vervolgens onderzocht door de rechtbank waaronder de statutaire vestigingsplaats van de onderneming ressorteert. De rechter kan het voorstel ter zake bij *decreto* (beschikking) homologeren of het afwijzen en de debiteur formeel failliet verklaren. Ingeval het *concordato preventivo* wordt bekrachtigd, behoudt de debiteur de zeggenschap over de goederen en activiteiten van de onderneming, onder het toezicht van een *commissario giudiziale* (bewindvoerder).

([10]) Bij brief van 13.5.2010 (geregistreerd op 15.5.2010) is dit intrekkingsverzoek bevestigd.

(11) Italië heeft via e-mail van 10 juni 2010, die op 17 juni 2010 is geregistreerd, de Commissie meegedeeld dat schip C 241 op 31 augustus 2008 was afgebouwd en op 3 november 2008 was opgeleverd en dat de aanmelding van het verzoek tot verlenging van de opleveringstermijn van dat schip werd gehandhaafd.

(12) Bij brief van 16 juni 2010, die op 28 juni 2010 is geregistreerd, heeft Italië formeel de verzoeken tot verlenging van de opleveringstermijn voor schip C 244 ingetrokken.

II. **DE CONTEXT**

(13) De hier uit een te zetten feiten betreffen uitsluitend schip C 241, aangezien Italië de verzoeken tot verlenging van de opleveringstermijn voor de schepen C 242, C 243 en C 244 heeft ingetrokken.

(14) De Poli is een Italiaanse scheepswerf in Pellestrina (Venetië), die zich sinds de jaren 1990 specialiseert in de bouw van schepen voor het transport van chemische producten en van tankschepen. In 2007 had deze scheepswerf 320 personeelsleden (daaronder begrepen onderaannemers) in dienst en behaalde zij een omzet van 70 miljoen EUR. Op 11 februari 2010 heeft de bevoegde Italiaanse rechter het *concordato preventivo* voor de scheepswerf gehomologeerd ([11]).

(15) Op 28 januari 2005 heeft Arcotur Srl aan De Poli opdracht gegeven voor de bouw van schip C 241. Volgens het contract heeft de chemicaliëntanker C 241 de volgende technische specificaties: lengte over alles 125 meter; breedte over alles 19 meter; draagvermogen (twdt) van ongeveer 7 300 ton, en een snelheid van 15 knopen bij inzet van 85 % van het maximale continue motorvermogen (MCR). Volgens het verkoopcontract zou schip C 241 tegen 31 december 2007 worden opgeleverd aan de koper, Arcotur Srl, tegen de totale prijs van 30 miljoen EUR.

(16) Op 26 mei 2006 heeft de scheepswerf bij een leverancier (hierna "de leverancier" genoemd) de motorreductor voor het schip besteld, bestelling die, zoals door de leverancier is bevestigd, op 3 september 2007 had moeten worden geleverd. Volgens de door De Poli verschafte gegevens is de reductor voor schip C 241 een specifiek model, met unieke kenmerken, die op diverse technische aspecten afwijkt van het standaardmodel dat dezelfde leverancier produceert.

(17) Op 6 juli 2006 hebben Arcoin SpA (het voormalige Arcotur Srl) en De Poli het contract van 28 januari 2005 gewijzigd, waarbij de opdracht voor schip C 241 op de volgende punten werd aangepast: lengte over alles 112 meter; breedte over alles 16,8 meter, en 5 300 ton draagvermogen, waardoor de prijs met 23 miljoen EUR werd verlaagd.

([11]) De onderneming had gevraagd om vanaf begin 2009 het *concordato preventivo* te kunnen krijgen (zie voetnoot 9 voor een beknopte beschrijving van het *concordato preventivo*).

(18) Op 20 juli 2006 heeft Arcoin SpA het contract voor de bouw van schip C 241 overgedragen aan Elbana di Navigazione SpA.

(19) Op 3 september 2007, het afgesproken opleveringstijdstip, was de op 26 mei 2006 bestelde motorreductor niet klaar. Bij brief van 23 oktober 2007 had de leverancier De Poli namelijk meegedeeld dat, door een grondstoffentekort op de markt en de daardoor opgelopen vertraging bij de levering door onderaannemers, de reductor niet op tijd kon worden geleverd. Op 18 januari 2008 bevestigde de leverancier dat het tijdstip voor de levering van de reductor werd verschoven naar februari 2008, of een vertraging van ongeveer zes maanden ten opzichte van de aanvankelijke termijn.

(20) De Italiaanse autoriteiten hebben dan ook verzocht de opleveringstermijn van schip C 241 tot en met 31 augustus 2008 te mogen verlengen, of een verlenging met acht maanden van de voor de oplevering van dit schip contractueel voorziene termijn (31 december 2007).

(21) Op basis van de ontvangen inlichtingen heeft de Commissie geconstateerd dat schip C 241 uiteindelijk op 3 november 2008 is opgeleverd ([12]).

III. **DE STEUN**

(22) De verordening tijdelijk defensief mechanisme ([13]) stelt uitzonderlijke en tijdelijke maatregelen vast om scheepswerven in de Unie te helpen in marktsegmenten die aanmerkelijke schade en ernstig nadeel hebben geleden ten gevolge van oneerlijke Koreaanse concurrentie ([14]).

(23) Volgens die verordening is bij contracten voor de bouw van specifieke categorieën commerciële schepen (containerschepen, chemicaliëntankers, productentankers en LNG-tankers ([15])) rechtstreekse steun tot 6 % van de waarde van het contract vóór steunverlening ([16]) op de volgende voorwaarden verenigbaar met de interne markt: een Koreaanse scheepswerf die een lagere prijs biedt, heeft naar het contract gedongen ([17]); het definitieve contract is ondertekend vóór de vervaldatum van de betrokken verordening (31 maart 2005) ([18]), en het schip wordt opgeleverd binnen drie jaar na de datum van ondertekening van het definitieve contract ([19]).

(24) Door artikel 2, lid 4, van de verordening tijdelijk defensief mechanisme wordt de Commissie echter de mogelijkheid geboden de termijn van drie jaar te verlengen, "wanneer dit gerechtvaardigd is wegens het technisch ingewikkelde karakter van het betrokken scheepsbouwproject of wegens vertragingen ten gevolge van onverwachte, aanzienlijke en aantoonbare verstoringen in het werkprogramma van een scheepswerf die te wijten zijn aan onvoorziene uitzonderlijke externe omstandigheden".

(25) In mei 2004 heeft de Commissie, op grond van de betrokken verordening, de Italiaanse steunregeling voor scheepswerven goedgekeurd ([20]), die voorwaarden bevat die overeenstemmen met die uit de genoemde verordening. Met name is door de Italiaanse regeling voorzien in steun tot 6 % van de waarde van het contract vóór steunverlening ten behoeve van schepen die worden opgeleverd binnen drie jaar te rekenen vanaf de ondertekening van het definitieve contract, alsmede in de mogelijkheid om deze termijn door de Commissie te laten verlengen, uitsluitend wanneer dit gerechtvaardigd is wegens het technisch ingewikkelde karakter van het betrokken scheepsbouwproject of wegens vertragingen ten gevolge van onverwachte, aanzienlijke en aantoonbare verstoringen in het werkprogramma van een scheepswerf die te wijten zijn aan onvoorziene uitzonderlijke externe omstandigheden (punt 29 van de Italiaanse regeling).

(26) Op 31 januari 2005 heeft de De Poli-scheepswerf bij de Italiaanse autoriteiten in het kader van deze regeling een subsidieaanvraag ingediend voor de bouw van schip C 241, voor een bedrag van 1,3 miljoen EUR.

(27) Op 25 januari 2008 heeft De Poli gevraagd dat de opleveringsdatum van schip C 241 werd verlengd - van 31 december 2007 tot en met 31 augustus 2008.

(28) De Italiaanse autoriteiten hebben bevestigd dat de steun niet is uitgekeerd en hebben zij aangetekend dat, op grond van de beschikking van 21 oktober 2008 ([21]), waarin de Commissie de uitkering van de laatste tranche van 10 miljoen EUR uit hoofde van de Italiaanse regeling onverenigbaar heeft verklaard, er momenteel onvoldoende middelen beschikbaar zijn om deze steun uit te keren.

IV. **BESLUIT TOT INLEIDING VAN DE PROCEDURE**

(29) In haar besluit tot inleiding van de procedure betwijfelt de Commissie dat omstandigheden die, volgens de Italiaanse autoriteiten en De Poli, de late oplevering van schip C 241 (en die van de schepen C 242, C 243 en C 244, waarop de onderhavige beoordeling niet ziet) rechtvaardigen, kunnen worden aangemerkt als vertragingen ten gevolge van onverwachte, aanzienlijke en aantoonbare verstoringen in het werkprogramma van een scheepswerf die te wijten zijn aan onvoorziene uitzonderlijke externe omstandigheden in de zin van punt 29 van de Italiaanse regeling.

([12]) De datum voor het afbouwen van schip C 241 die de Italiaanse autoriteiten op 30.8.2008 hebben meegedeeld, is hier niet relevant, aangezien in de verordening tijdelijk defensief mechanisme - en dus ook de Italiaanse regeling - uitsluitend sprake is van de opleveringsdatum.
([13]) Overweging 3 van de verordening.
([14]) Cf. de voetnoten 4 en 5.
([15]) In de zin van artikel 1 van de verordening.
([16]) Artikel 2, lid 3.
([17]) Artikel 2, lid 1.
([18]) De artikelen 4 en 5 van de verordening, gewijzigd bij artikel 1 van Verordening (EG) nr. 502/2004 van de Raad (cf. voetnoten 4 en 5).
([19]) Artikel 2, lid 4.
([20]) Cf. voetnoot 3.
([21]) Beschikking 2010/38/EG van de Commissie van 21 oktober 2008 betreffende steunmaatregel C 20/08 (ex N 62/08) die Italië voornemens is ten uitvoer te leggen door middel van een wijziging van regeling N 59/04 betreffende een tijdelijk defensief mechanisme voor de scheepsbouw, PB L 17 van 22.1.2010, blz. 50; tegen deze beschikking loopt momenteel een beroep (zaak T-584/08 en T-3/09).

(30) Ook al betreft deze twijfel de vier schepen (C 241, C 242, C 243 en C 243), toch blijft de in het besluit tot inleiding van de procedure geformuleerde twijfel alleen gelden voor de beoordeling van schip C 241.

(31) In dat haar besluit vroeg de Commissie zich in de eerste plaats of de contracten die met Arcoin SpA werden afgesloten, definitieve contracten waren of niet veeleer een middel voor De Poli om de inachtneming van de termijn voor de verenigbaarheid van de steun te garanderen, en pas in tweede instantie op zoek te gaan naar definitieve kopers.

(32) In de tweede plaats heeft de Commissie twijfel of niet de overdracht zelf van de verkoopcontracten tussen reders een van de oorzaken is voor de vertraging bij de oplevering.

(33) In de derde plaats gaat de Commissie ervan uit dat De Poli meer orders heeft geaccepteerd dan zij met haar daadwerkelijke productiecapaciteit aankon, aangezien de werf in de periode 2005-2008 de bouw van 18 schepen had gepland, waarvan de helft moest worden gebouwd op de twee belangrijkste scheepshellingen en de andere helft in een kleinere structuur.

(34) Ten slotte betwijfelt de Commissie dat, zoals de Italiaanse autoriteiten aanvoeren, de beweerde vertragingen bij de levering van essentiële onderdelen daadwerkelijk niet te voorzien vielen, en vermoedt zij net dat het om normale zakelijke risico's ging waarmee in het werkschema van een voorzichtige scheepswerf rekening had moeten worden gehouden. Met name is de Commissie van oordeel dat De Poli het risico op vertragingen heeft vergroot door een aantal onderdelen van de schepen veel te laat te bestellen.

Opmerkingen van de lidstaat en argumenten van belanghebbenden

(35) Wat betreft schip C 241 voeren de Italiaanse autoriteiten in hun opmerkingen ten aanzien van het besluit van 16 juni 2008 tot inleiding van de procedure aan dat De Poli potentieel over de nodige productiecapaciteit beschikte om de schepen binnen 36 maanden vanaf de ondertekening van het verkoopcontract te kunnen leveren. De vertraging zou uitsluitend te wijten zijn aan de vertraging bij de levering van de motorreductor door de leverancier, een element dat Italië aanmerkt als aanzienlijk en te wijten aan onvoorziene uitzonderlijke externe omstandigheden in de zin van punt 29 van de Italiaanse regeling.

(36) In de opmerkingen die De Poli zelf zond, betoogt zij dat het feit dat de scheepswerf en Arcoin SpA toebehoren aan leden van de familie De Poli, niet voldoende is om de geldigheid van het aanvankelijk op 28 januari 2005 ondertekende contract in twijfel te trekken. Deze argumenten worden ondersteund door de Italiaanse autoriteiten die aantekenen dat op het tijdstip van de ondertekening van het contract voor schip C 241 nog niet de directe eigendomsverhoudingen tussen de werf en Arcoin SpA bestonden (afgezien van het feit dat Arcoin SpA eigendom was van leden van de familie De Poli die niet volledig dezelfde zijn als de aandeelhouders van De Poli).

(37) In dat verband voert De Poli aan dat het in de rederswereld niet ongebruikelijk is dat schepen worden besteld die vervolgens na afloop van de werkzaamheden of tijdens de bouwfase op de markt worden verkocht.

(38) Wat het werkschema voor schip C 241 betreft, tekent De Poli aan dat, gezien het complexe karakter van scheepsbouwprojecten, er doorgaans meerdere maanden verlopen tussen het tijdstip van de ondertekening van het contract voor de bouw van een schip en de aanvang van de werkzaamheden. Volgens de scheepswerf is het vaste praktijk dat in de periode tussen de ondertekening van het contract en de daadwerkelijke aanvang van de werkzaamheden de scheepswerf alvast voorwerk voor de aanvang van de werkzaamheden uitvoert, zoals het opstellen van een uitvoeringsplan en onderhandelingen met de verschillende leveranciers.

(39) Op grond van het aanvankelijke werkschema zoals De Poli dat bij de Italiaanse autoriteiten had ingediend ([22]), had de bouw van schip C 241 in het eerste kwartaal 2006 moeten beginnen en stond de oplevering voor het tweede kwartaal 2007 gepland. Op grond van het aangepaste werkschema hadden de werkzaamheden aan schip C 241 echter op 28 september 2006 moeten beginnen (op de zuidhelling, een van de beide scheepshellingen van de werf).

(40) De levering van de motorreductor is, volgens De Poli, een cruciale fase tijdens de bouw van het schip, waarna de reductor met de motor wordt samengebouwd, de schroef wordt bevestigd en de romp wordt afgebouwd. Verschillende assemblage- en voorbereidings-/bouwwerkzaamheden kunnen pas worden uitgevoerd nadat de reductor is geïnstalleerd. De Poli voert aan dat onderdelen zoals de reductor doorgaans niet vooraf worden besteld om geen kosten inzake opslag en vooruitbetaling te hoeven maken, en beklemtoont dat de leverancier waarop een beroep is gedaan, leider in deze sector is en over bewezen ervaring beschikt, zodat er dus geen reden was om aan te nemen dat de reductor niet op tijd zou worden geleverd.

(41) De Poli verklaart steeds over de capaciteit te hebben beschikt om de 18 schepen die in de periode 2005-2008 waren besteld, op tijd te kunnen leveren, aangezien de werf, ook al bedroeg het draagvermogen van deze schepen 10 000 ton per jaar, van oudsher op een capaciteit van 12 000 ton per jaar kon bogen. Bovendien zouden volgens de werf 9 van de 18 in de betrokken periode bestelde schepen kleine schepen zijn geweest (met een lengte over alles van 20 meter en een draagvermogen van 25 ton), terwijl alleen de overige negen schepen van dezelfde omvang waren als schip C 241. Een en ander zou, volgens De Poli, aantonen dat de werf over de capaciteit beschikte om alle overeengekomen opdrachten binnen de vastgestelde termijnen uit te voeren, en dat er geen opdrachten waren geaccepteerd waarmee de productiecapaciteit van De Poli werd overschreden.

([22]) Op 25.2.2008 hebben de Italiaanse autoriteiten hiervan een kopie verstrekt, samen met het gewijzigde werkschema, met betrekking tot de aanmelding van steunmaatregel N 70/08 (wat betreft schip C 241).

(42) Ten slotte herhaalt De Poli dat de Commissie in het verleden bij diverse gelegenheden (ook in het geval van De Poli zelf) heeft bewilligd in verzoeken tot verlenging van de opleveringstermijn wanneer die gerechtvaardigd waren door de late levering van cruciale onderdelen.

VI. **BEOORDELING**

(43) Vooraf dient te worden opgemerkt dat, aangezien Italië de verzoeken tot verlenging van de opleveringstermijn voor de schepen C 242, C 243 en C 244 formeel heeft ingetrokken en er geen middelen zijn uitgekeerd, de formele onderzoekprocedure ten aanzien van deze verzoeken van Italië met betrekking tot deze drie bovengenoemde schepen zonder voorwerp is geraakt en dus wordt afgesloten zonder dat een verdere beoordeling plaatsvindt.

(44) De onderhavige beoordeling betreft dus uitsluitend schip C 241 en de schepen C 242, C 243 en C 244 zullen alleen worden vermeld voor zover dat relevant is voor de hier uit te voeren beoordeling.

De vraag of er sprake is van staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU

(45) Overeenkomstig artikel 107, lid 1, VWEU zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt. Artikel 107, lid 1, VWEU bevat dus de cumulatieve voorwaarden waaraan een nationale maatregel dient te voldoen, wil deze als staatssteun worden beschouwd: met de maatregel wordt een selectief voordeel te worden verleend; de maatregel wordt uit staatsmiddelen bekostigd; hij heeft mededingingsverstorende effecten en beïnvloedt het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig.

(46) De maatregel die Italië voornemens is ten uitvoer te leggen ten faveure van De Poli ten behoeve van de bouw van schip C 241 en die bestaat in een financiële bijdrage tot 6 % (circa 1 miljoen EUR) van de contractwaarde vóór steunverlening, vormt zonder enige twijfel staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU. De maatregel wordt bekostigd door de Italiaanse Staat. Met de middelen waarmee de kosten moeten worden gedekt die normaal gesproken tijdens de bouw van het schip voor rekening komen van de scheepswerf, wordt een voordeel verleend aan De Poli. De maatregel is selectief omdat deze uitsluitend is bestemd voor De Poli en, omdat daarmee de positie van de werf tegenover haar Europese concurrenten wordt versterkt, kan daarmee de concurrentie op de Europese markt voor de scheepsbouw worden vervalst en het handelsverkeer tussen de lidstaten worden beïnvloed.

Verenigbaarheid van de steun met het VWEU

(47) De hier te onderzoeken zaak heeft twee aspecten die de Commissie hebben doen twijfelen of de steun voor De Poli wel verenigbaar is met de interne markt. Volgens punt 29 van de Italiaanse regeling mag steun worden verleend ten behoeve van schepen die binnen drie jaar na het tijdstip van de ondertekening van het definitieve contract worden opgeleverd, terwijl volgens punt 33 van diezelfde regeling de definitieve contracten moeten zijn afgesloten vóór de vervaldatum van de verordening tijdelijk defensief mechanisme, namelijk 31 maart 2005.

(48) Wat betreft dit laatste punt hebben de Italiaanse autoriteiten verklaard dat de overdracht van contracten tussen rederijen na de vervaldatum van de verordening tijdelijk defensief mechanisme niet mag worden geïnterpreteerd als een aanwijzing dat het oorspronkelijke contract voor schip C 241 van 18 januari 2005 niet het "definitieve contract" zou zijn in de zin van punt 29 van de Italiaanse regeling.

(49) De Commissie erkent dat de overdracht van een contract aan derden een gebruikelijke praktijk blijkt te zijn in de scheepsbouwsector. In een eerdere beschikking ([23]), die eveneens de verlenging van de driejaarstermijn voor de oplevering van twee schepen betrof, is de Commissie bijvoorbeeld tot de conclusie gekomen dat, ook in het geval van een overdracht van contracten, het eerste contract kon worden beschouwd als het definitieve contract aangezien het soort product hetzelfde bleef en de nieuwe eigenaar in de plaats trad van de vorige, van wie hij de rechten en plichten overnam. In die zaak had de Commissie dan ook geconcludeerd dat de eigendomsoverdracht op zich niets afdeed aan de aard van de contracten - en dus aan de verenigbaarheidsvoorwaarden voor de steun.

(50) Ook in de hier te onderzoeken zaak bracht de overdracht van het contract tussen rederijen geen wijzigingen van het soort product of de aard van het contract met zich en is de nieuwe eigenaar in wezen in de plaats getreden van de oorspronkelijke contractsluitende partij, van wie hij de rechten en plichten heeft overgenomen. In die zin is de Commissie van mening dat het oorspronkelijke contract het definitieve contract is en merkt zij de steun aan als verenigbaar met de Italiaanse regeling.

(51) Wat betreft de twijfel ten aanzien van de voorwaarden voor de verlenging van de driejaarstermijn voor de oplevering, is in de Italiaanse regeling bepaald dat de Commissie een dergelijke verlenging van de opleveringstermijn kan toestaan wanneer dit gerechtvaardigd is wegens het technisch ingewikkelde karakter van het betrokken scheepsbouwproject of wegens vertragingen ten gevolge van onverwachte, aanzienlijke en aantoonbare verstoringen in het werkprogramma van een scheepswerf die te wijten zijn aan onvoorziene uitzonderlijke externe omstandigheden.

(52) Bijgevolg dient de Commissie na te gaan of de Italiaanse autoriteiten afdoende hebben aangetoond dat de vertragingen die in de oplevering van schip C 241 zijn opgetreden, voldoen aan de voorwaarden voor een verlenging van de opleveringstermijn zoals die in de Italiaanse regeling zijn bepaald.

([23]) Cf. de zaak van steunmaatregel C 33/2004, waarin de Commissie, ondanks een overdracht van contracten, oordeelde dat het eerste contract het definitieve contract was.

(53) Vooraleer hier de door Italië verschafte elementen te beoordelen wil de Commissie eerst opmerken dat het Gerecht in zijn arrest van 16 maart 2000 in de zaak-Astilleros Zamacona ([24]) heeft verklaard dat die bepaling (betreffende de uitzonderlijke omstandigheden) "voorziet […] in een afwijkende regeling ten opzichte van de in de eerste alinea van deze bepaling neergelegde beginselen" (de termijn van drie jaar) en "[b]ijgevolg […] strikt [moet] worden uitgelegd". Volgens het Gerecht geeft het begrip "uitzonderlijke omstandigheden" in die bepaling aan dat het de bedoeling van de communautaire wetgever was dat dit alleen op zeer specifieke situaties van toepassing zou zijn. Bijgevolg heeft het Gerecht geoordeeld dat het aan de betrokken lidstaat is om het bewijs te leveren dat de beweerde uitzonderlijke omstandigheden zodanig verstorend werkten dat het werkprogramma van de scheepswerf daardoor nadelig werd beïnvloed en de oplevering van het schip werd vertraagd, door een oorzakelijk verband tussen deze beide gebeurtenissen aan te tonen.

(54) De Italiaanse autoriteiten voeren aan dat de vertraging bij de oplevering van schip C 241 te wijten is aan de vertraging bij de levering van de motorreductor (zes maanden), hetgeen dan weer de assemblagewerkzaamheden met een maand heeft vertraagd. De Commissie merkt op dat dit de enige reden is die Italië voor de vertraging geeft; meer bepaald zijn de nieuwe, uit de overdracht van het contract resulterende specificaties niet als reden vermeld in het verzoek om een verlenging van de opleveringstermijn.

(55) Volgens de beschikkingspraktijk van de Commissie ([25]) sluit de voorwaarde dat de omstandigheden "uitzonderlijk" moeten zijn, gewone of ten minste normale omstandigheden uit waarmee in het werkprogramma redelijkerwijs rekening gehouden zou moeten worden. Grote vertragingen bij de levering van essentiële onderdelen kunnen als uitzonderlijke omstandigheden worden beschouwd, maar kleinere vertragingen gelden niet noodzakelijkerwijs als uitzonderlijk, hoe lang en complex ook projecten in de scheepsbouw kunnen zijn. Bovendien gaat de Commissie, gezien de restrictieve uitlegging die aan deze afwijking moet worden gegeven, zorgvuldig na of er eventueel elementen zijn waaruit blijkt dat de scheepswerf de vertragingen had kunnen voorzien, voorkomen of ten minste beperken, door bijvoorbeeld de planning van de orders te vergelijken met het betreffende werkprogramma. De eis dat het om een niet te voorziene omstandigheid moet gaan, sluit immers iedere factor uit die de partijen redelijkerwijs hadden kunnen voorzien.

(56) De Commissie erkent dat het mogelijk is dat er geen oorzakelijk verband bestaat tussen de late levering van voor de productie van het schip essentiële onderdelen en het verzoek om de opleveringstermijn voor dat schip te verlengen ([26]). Toch trekt de Commissie, in de specifieke omstandigheden van de hier te onderzoeken zaak, in twijfel dat er sprake zou zijn van uitzonderlijke en niet te voorziene omstandigheden: in deze zaak lijken niet de noodzakelijke elementen voorhanden te zijn om te kunnen besluiten dat de aangevoerde vertraging voldoet aan de voorwaarden van punt 29 van de Italiaanse regeling.

(57) De Commissie heeft, zoals reeds is gezegd, in het verleden erkend dat grote vertragingen bij de levering van essentiële onderdelen als uitzonderlijke omstandigheden kunnen worden beschouwd. Een verzoek tot verlenging van de opleveringstermijn dient echter steeds te worden beoordeeld in het licht van de specifieke omstandigheden van iedere zaak afzonderlijk. Voor zover De Poli bij diverse gelegenheden met hetzelfde soort verstoringen te maken had (niet alleen omdat De Poli in het verleden al vergelijkbare verzoeken om een verlenging van de opleveringstermijn heeft doen indienen ([27]), maar ook omdat er voor de drie andere contracten die werden gesloten op dezelfde dag als het contract voor de bouw van schip C 241, herhaalde verzoeken om een verlenging van de opleveringstermijn zijn gekomen (zie de overwegingen 1, 6 en 7)), concludeert de Commissie dat deze vertragingen niet als daadwerkelijk uitzonderlijk kunnen gelden. De daardoor ontstane vertragingen, die recurrent blijken te zijn, kunnen niet als volledig onvoorzienbaar worden beschouwd.

(58) Precies in het licht van deze laatste verstoringen lijkt De Poli bij de planning van haar productie niet voorzichtig te hebben gehandeld.

(59) Volgens het oorspronkelijke werkprogramma zou schip C 241 in het eerste kwartaal 2006 in productie gaan en in het tweede kwartaal 2007 worden opgeleverd, dus binnen een productietijd van tussen 15 en 24 maanden.

(60) In het gewijzigde werkprogramma ving de productie echter pas op 28 september 2006 aan en stond de oplevering van het schip gepland voor 30 december 2007, of slechts één maand voor de uiterste leveringstermijn van 28 januari 2008. Met deze wijziging werd in het werkprogramma voor de productie van het schip overeenkomstig de contractvoorwaarden een tijdspanne van slechts 15 maanden voorzien. Volgens de door de Italiaanse autoriteiten verschafte inlichtingen waren voor de productie van schepen van hetzelfde type (of zelfs kleiner in omvang) op dezelfde zuiderhelling (schip C 229 en C 240) van de productie tot de oplevering, onderscheidenlijk, 22 en 20 maanden voorzien.

(61) Bovendien liet het feit dat de productie pas op 28 september 2006 zou aanvangen en de oplevering gepland stond voor 30 december 2007 - één maand voor de leveringstermijn van 28 januari 2008 - geen enkele ruimte voor eventuele vertragingen in het productieproces, terwijl de scheepswerf in het verleden reeds vertragingen had opgelopen zowel bij de levering van onderdelen als bij het productieproces zelf, zoals mag blijken uit andere, door De Poli gevraagde verlengingen van de opleveringstermijn.

([24]) Cf. arrest van 16 maart 2000, zaak T-72/98, Astilleros Zamacona SA / Commissie, Jurispr. 2000, blz. II-1683. In dat arrest wordt verwezen naar een identieke bepaling van de voorgaande verordening, Verordening (EG) nr. 1540/98 van de Raad van 29 juni 1998 betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw, die in de verordening tijdelijk defensief mechanisme is overgenomen.

([25]) Cf. bijv. steunmaatregel N 69/08 - Giacolone scheepswerf, punt 21.

([26]) Cf. bijv. steunmaatregelen N 586/03, N 587/2003 en N 589/03, alsmede steunmaatregelen N 68/08 en N 69/08.

([27]) Cf. steunmaatregelen N 586/03, N 587/2003 en N 589/03.

(62) Bovendien leidt de periode van hoge vraag (de Italiaanse autoriteiten hebben bewijzen verschaft dat in de periode 2003-2005 de bestellingen voor dieselmotoren met circa 60 % zijn toegenomen) tot de conclusie dat bestellingen van essentiële onderdelen zoals de motorreductor en de in dat verband overeengekomen leveringstermijnen best voldoende vooraf hadden plaatsgevonden. Het argument van De Poli dat dit geen recurrente praktijk is, is niet afdoende om te concluderen dat de scheepswerf een verdedigbare handelswijze had gevolgd door redelijke initiatieven te nemen om vertragingen te vermijden of te beperken, vooral gelet op de hoge vraag en de vertragingen die zich in het verleden hadden voorgedaan.

(63) De Commissie merkt integendeel op dat de motorreductor op 26 mei 2006 werd besteld om tegen september 2007 te worden geleverd, hetgeen een weliswaar beperkte marge liet voor eventuele vertragingen, aangezien de termijn voor de oplevering van schip C 241 op 31 december 2007 afliep. De Poli zelf tekent aan dat de nodige werkdruk na de levering van de reductor aanzienlijk is (zie overweging 39), hetgeen lijkt te bevestigen dat in het werkprogramma van de werf een zekere marge had moeten incalculeren voor vertragingen bij de levering van cruciale onderdelen van de schepen.

(64) Wat betreft de twijfel die de Commissie in haar besluit tot inleiding van de procedure formuleerde ten aanzien van het feit dat de overdracht van het contract aan een nieuwe eigenaar op zich al een oorzaak voor de vertraging kon zijn, tekent de Commissie met name aan dat de overdracht van het contract aan Arcoin SpA en Elbana Navigazione SpA pas op 20 juli 2006 heeft plaatsgevonden, dus meerdere maanden na de oorspronkelijk geplande datum voor de aanvang van de werkzaamheden (eerste kwartaal 2006). Bijgevolg valt in de hier te onderzoeken zaak niet uit te sluiten dat de overdracht van contracten tussen reders op zich niet een van de oorzaken is van de vertraging voor de aanvang van de productie en naderhand de vertraging bij de levering van het schip, vooral indien rekening wordt gehouden met het feit dat de overdracht van het contract aan een andere reder een aantal aanpassingen van de specifieke kenmerken van het schip met zich heeft gebracht.

(65) Geconcludeerd dient te worden dat de Italiaanse autoriteiten, gelet op de restrictieve uitlegging die moet worden gegeven aan de uitzonderlijke verzoeken tot verlenging van de opleveringstermijn, niet coherent hebben kunnen verantwoorden waarom de aangevoerde omstandigheden niet hadden kunnen worden vermeden of waarom de negatieve effecten van die omstandigheden niet aanzienlijk hadden kunnen worden beperkt door een voorzichtige planning en een voorzichtig orderbeheer door De Poli. Op grond van deze overwegingen concludeert de Commissie dat de omstandigheden die zijn aangevoerd ter ondersteuning van het verzoek om een verlenging van de opleveringstermijn, niet als uitzonderlijk en niet te voorzien kunnen worden aangemerkt, aangezien de vertraging bij de levering van schip C 241 niet onverwacht of verdedigbaar is in de zin van punt 29 van de Italiaanse regeling.

(66) Ten slotte hebben de Italiaanse autoriteiten een verzoek aangemeld om de termijn voor de oplevering van schip C 241 met acht maanden te verlengen - van 31 december 2007 tot en met 31 augustus 2008 - waarbij zij echter voor slechts zeven van de acht maanden in kwestie een aantal argumenten hebben aangevoerd.

(67) Anders dan bij de vorige verzoeken tot verlenging van de opleveringstermijn van de schepen die De Poli moest bouwen ([28]), loopt in de hier te onderzoeken zaak de door de Italiaanse autoriteiten gevraagde verlenging van de opleveringstermijn over een langere termijn dan de opgelopen vertraging die de autoriteiten zelf als het enige argument (de vertraagde levering van de motorreductor) hebben aangevoerd. Bijgevolg kan niet worden beweerd dat een oorzakelijk verband is aangetoond tussen de vertraging die aan de oorsprong ligt van het verzoek om een verlenging van de opleveringstermijn en de vertraging bij de levering van essentiële onderdelen.

(68) De Poli heeft het schip immers pas op 3 november 2008 geleverd. Met andere woorden, de vertraging is niet alleen verder opgelopen dan de vertraging die is toe te schrijven aan de factoren die als motief zijn aangevoerd, maar is ook veel verder opgelopen dan de verlenging van de termijn waarom is verzocht. Italië heeft geen enkele verklaring gegeven waarom de oplevering van het schip met nog eens twee maanden is vertraagd, noch heeft de Commissie enig verzoek ontvangen om de termijn met deze twee maanden te verlengen.

(69) Uit en ander volgt dat, zelfs al was de oorspronkelijke vertraging gerechtvaardigd en had de Commissie in de gevraagde verlenging van de opleveringstermijn bewilligd, dan nog had de bouw van schip C 241 niet in aanmerking kunnen komen voor steun uit hoofde van de Italiaanse regeling, omdat zelfs de verlengde opleveringstermijn niet in acht is genomen.

VII. **CONCLUSIE**

(70) Wat de schepen C 242, C 243 en C 244 betreft, is de formele onderzoekprocedure, aangezien Italië de verzoeken tot verlenging van de opleveringstermijn formeel heeft ingetrokken en er geen middelen zijn uitgekeerd, thans zonder voorwerp geraakt en wordt deze dus als dusdanig afgesloten.

(71) Wat betreft schip C 241 is, gelet op de bovenstaande beoordeling, niet gebleken dat is voldaan aan de voorwaarden om een verlenging van de termijn van drie jaar voor de oplevering toe te staan, en hoe dan ook heeft de daadwerkelijke oplevering van het schip plaatsgevonden na de termijn die was vastgesteld indien de gevraagde verlenging was toegestaan. De bouw van schip C 241 blijkt bijgevolg niet in aanmerking te komen voor steun uit hoofde van de Italiaanse, op de verordening tijdelijk defensief mechanisme gebaseerde steunregeling N 59/04.

(72) Aangezien de Italiaanse autoriteiten hebben bevestigd dat de steun niet door De Poli is uitgekeerd, is de terugvordering van de steun niet noodzakelijk,

([28]) Cf. steunmaatregelen N 586/03, N 587/03 en N 589/03.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De steunmaatregel die Italië voornemens is ten uitvoer te leggen ten faveure van De Poli in de vorm van een verlenging van de termijn van drie jaar voor de oplevering van schip C 241, uit hoofde van de op de verordening tijdelijk defensief mechanisme gebaseerde Italiaanse steunregeling N 59/04 is onverenigbaar met de interne markt.

Deze steunmaatregel mag bijgevolg niet ten uitvoer worden gelegd.

Artikel 2

Italië deelt de Commissie binnen twee maanden vanaf de kennisgeving van dit besluit mee welke maatregelen het heeft genomen om hieraan te voldoen.

Artikel 3

Wat de schepen C 242, C 243 en C 244 betreft, wordt de formele onderzoekprocedure die, gelet op de formele intrekking door Italië van de verzoeken tot verlenging van de opleveringstermijn, zonder voorwerp is geraakt, als dusdanig afgesloten.

Artikel 4

Dit besluit is gericht tot de Italiaanse Republiek.

Gedaan te Brussel, 27 oktober 2010.

Voor de Commissie
Joaquín ALMUNIA
Vicevoorzitter