II

(Acte fără caracter legislativ)

DECIZII

DECIZIA COMISIEI

din 27 octombrie 2010

privind ajutorul de stat nr. C 15/08 (ex N 318/07, N 319/07, N 544/07 și N 70/08) pe care Italia intenționează să îl acorde întreprinderii Cantiere Navale De Poli

[notificat cu numărul C(2010) 7253]

(Numai textul în limba italiană este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2013/197/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

în urma invitației adresate părților interesate de a-și prezenta observațiile în conformitate cu dispozițiile [1] citate mai sus și având în vedere aceste observații,

întrucât:

I. PROCEDURA

(1) Prin scrisorile din 6 iunie 2007, 24 septembrie 2007 și 6 februarie 2008, Italia a notificat cererile privind prelungirea termenului de livrare de trei ani în cazul a patru nave care transportă produse chimice (denumite C 241, C 242, C 243 și C 244) care urmau să fie construite de către șantierul naval Cantiere Navale De Poli (denumit în continuare șantierul „De Poli" sau „șantierul") [2]. În special, Italia a solicitat prelungirea termenului de livrare cu 8 luni pentru nava C 241, cu 6 luni pentru nava C 242, cu 9 luni pentru nava C 243 și cu 10 luni pentru nava C 244.

(2) Notificările vizau ajutorul acordat de Italia în favoarea șantierului De Poli în temeiul schemei naționale de ajutoare N 59/2004, aprobată de Comisie la 19 mai 2004 [3], în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1177/2002 al Consiliului din 27 iunie 2002 privind un mecanism temporar de apărare în sectorul construcțiilor navale [4], modificat prin Regulamentul (CE) nr. 502/2004 al Consiliului [5] (denumite în continuare „schema italiană" și, respectiv, „regulamentul privind mecanismul temporar de apărare").

(3) Prin scrisorile din 31 iulie 2007, 31 august 2007, 7 septembrie 2007, 12 noiembrie 2007 și 25 ianuarie 2008, Italia a furnizat Comisiei informații suplimentare referitoare la aceste notificări.

(4) Prin scrisoarea din 16 aprilie 2008, Comisia a comunicat autorităților italiene decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) [6] cu privire la cererile de prelungire notificate. Decizia Comisiei de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* [7]. Părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în acest sens.

[1] JO C 208 din 15.8.2008, p. 14.

[2] Notificările au fost înregistrate cu numerele de referință N 319/07 pentru nava C 243 (scrisoarea din 6 iunie 2007), N 318/07 pentru nava C 244 (scrisoarea din 6 iunie 2007), N 544/07 pentru nava C 242 (scrisoarea din 24 septembrie 2007) și N 70/08 pentru nava C 241 (scrisoarea din 6 februarie 2008).

[3] JO C 100, 26.4.2005, p. 27.

[4] JO L 172, 2.7.2002, p. 1.

[5] JO L 81, 19.3.2004, p. 6.

[6] Începând din 1 decembrie 2009, articolele 87 și 88 din Tratatul CE devin articolele 107 și, respectiv, 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), rămânând, în fond, neschimbate. În sensul prezentei decizii, trimiterile la articolele 107 și 108 din TFUE se înțeleg, dacă este cazul, drept trimiteri la articolele 87 și 88 din Tratatul CE.

[7] A se vedea nota de subsol nr. 1.

(5) Italia a prezentat observații cu privire la decizia de inițiere a procedurii prin scrisoarea din 16 iunie 2008, înregistrată la 17 iunie 2008. Comisia a primit observațiile șantierului De Poli printr-o scrisoare datată tot din 16 iunie 2008 și înregistrată la 17 iunie 2008. Italia a furnizat informații suplimentare prin scrisoarea din 30 iunie 2008, înregistrată în aceeași zi, și prin scrisoarea din 29 octombrie 2008, înregistrată la 3 noiembrie 2008.

(6) Prin scrisoarea din 15 iulie 2008, înregistrată la 22 iulie 2008, Italia a solicitat o a doua prelungire a termenului pentru livrarea a două nave, și anume: până la 30 septembrie 2008 pentru nava C 242 și până la 30 septembrie 2008 pentru nava C 244.

(7) Prin scrisoarea din 20 ianuarie 2009, înregistrată la 22 ianuarie 2009, Italia a solicitat o a treia prelungire a termenelor de livrare, și anume până la 31 decembrie 2008 pentru nava C 242 și până la 28 februarie 2009 pentru nava C 243. Prin scrisoarea din 14 aprilie 2009, înregistrată la 15 aprilie 2009, Italia a solicitat o altă prelungire a termenelor de livrare (a patra), și anume până la 30 iunie 2009 pentru nava C 242, până la 30 septembrie 2009 pentru nava C 243 și până la 30 noiembrie 2009 pentru nava C 244.

(8) Prin scrisoarea din 8 mai 2009, înregistrată în aceeași zi, Comisia a cerut Italiei să furnizeze informații suplimentare, cerere reiterată printr-o scrisoare datată 12 iunie 2009.Italia a răspuns prin scrisoarea din 23 septembrie 2009 ([8]) limitându-se la a informa Comisia că șantierul De Poli a fost admis la procedura de concordat preventiv ([9]).

(9) Prin scrisoarea din 28 ianuarie 2010, înregistrată la 1 februarie 2010, Italia a retras în mod oficial cererile de prelungire a termenelor de livrare introduse pentru navele C 242 și C 243 ([10]).

(10) Prin e-mailul din 2 martie 2010, Comisia a solicitat Italiei o clarificare cu privire la statutul notificărilor privind navele C 241 și C 244.

(11) Prin e-mailul din 10 iunie 2010, înregistrat la 17 iunie 2010, Italia a informat Comisia că, în cazul navei C 241, construcția a fost finalizată la 31 august 2008 și livrată la 3 noiembrie 2008, în timp ce notificarea privind prelungirea termenului de livrare în cazul acestei nave era menținută.

(12) Prin scrisoarea din 16 iunie 2010, înregistrată la 28 iunie 2010, Italia și-a retras în mod oficial cererile de prelungire a termenului în cazul navei C 244.

II. **CONTEXT**

(13) Aspectele expuse în continuare privesc numai nava C 241, dat fiind că Italia și-a retras cererile de prelungire pentru navele C 242, C 243 și C 244.

(14) De Poli este un șantier naval italian situat la Pellestrina (Veneția), care s-a specializat, începând din anii 1990, în construcția de nave care transportă produse chimice și nave-cisternă. În 2007, șantierul avea 320 de angajați, inclusiv subcontractanți, cifra sa de afaceri anuală ridicându-se la 70 de milioane EUR. La 11 februarie 2010, judecătorul sindic italian competent a omologat procedura de concordat preventiv referitoare la șantier ([11]).

(15) La 28 ianuarie 2005, Arcotur S.r.l. a încheiat cu șantierul De Poli un contract cu privire la construcția navei C 241. Conform acestui contract, nava pentru transportul produselor chimice C 241 prezintă următoarele caracteristici tehnice: lungimea totală de 125 de metri; lățimea standard de 19 metri; tonajul *deadweight* de aproximativ 7 300 de tone și viteza de 15 noduri la o putere de 85 % din puterea maximă continuă. Contractul de vânzare prevedea că nava C 241 urma să fie livrată cumpărătorului Arcotur S.r.l. până la data de 31 decembrie 2007, la un preț total de 30 de milioane EUR.

(16) La 26 mai 2006, șantierul naval a comandat unui furnizor (denumit în continuare „furnizorul") cutia de viteze pentru navă, comandă pe care furnizorul a confirmat-o și care trebuia executată până la 3 septembrie 2007. Potrivit informațiilor oferite de șantierul De Poli, cutia de viteze pentru nava C 241 este un model special având caracteristici unice, care diferă, sub diverse aspecte tehnice, de modelul standard produs de același furnizor.

(17) La 6 iulie 2006, Arcoin S.p.A. (fostul Arcotur S.r.l.) și șantierul De Poli au modificat contractul semnat la 28 ianuarie 2005 pentru a aduce următoarele modificări în ceea ce privește comanda navei C 241: lungimea totală de 112 metri; lățimea standard de 16,8 metri; tonajul *deadweight* de 5 300 de tone, cu o reducere a prețului la 23 de milioane EUR.

([8]) Această scrisoare a fost primită și înregistrată de către Comisie abia la 19 februarie 2010.

([9]) În dreptul italian, procedura de concordat preventiv este o procedură colectivă, reglementată de legislația insolvenței, prin care debitorul încearcă să ajungă la un acord cu creditorii, prezentându-le acestora o propunere de restructurare a datoriilor. Această propunere va fi examinată ulterior de către judecătorul sindic la sediul social al întreprinderii. Judecătorul poate omologa procedura prin emiterea unui ordin în acest sens sau o poate respinge, declarând oficial falimentul debitorului. În cazul în care procedura de concordat preventiv este omologată, debitorul păstrează controlul asupra bunurilor și a activităților întreprinderii, sub supravegherea unui administrator judiciar.

([10]) Această retragere a fost reconfirmată prin scrisoarea din 13 mai 2010, înregistrată la 15 mai 2010.

([11]) Întreprinderea a solicitat să fie admisă la procedura de concordat preventiv încă de la începutul anului 2009 (a se vedea nota de subsol nr. 9 pentru o scurtă definiție a noțiunii de „concordat preventiv").

(18) La 20 iulie 2006, Arcoin S.p.A. a cedat contractul privind construcția navei C 241 întreprinderii Elbana di Navigazione S.p.A.

(19) La 3 septembrie 2007, și anume la termenul de livrare stabilit, cutia de viteze comandată la 26 mai 2006 nu era disponibilă. Astfel, prin scrisoarea din 23 octombrie 2007, furnizorul a informat șantierul De Poli că, din cauza lipsei de materii prime pe piață și, în consecință, a întârzierii livrării din partea subcontractanților, cutia de viteze nu putea fi livrată la timp. La 18 ianuarie 2008, furnizorul a confirmat că data de livrare a cutiei de viteze a fost amânată până în februarie 2008, ceea ce reprezenta o întârziere de aproximativ șase luni față de termenul stabilit inițial.

(20) Prin urmare, autoritățile italiene au solicitat o prelungire a termenului de livrare pentru nava C 241 până la 31 august 2008, și anume o prelungire de 8 luni față de termenul prevăzut în contractul de livrare a navei (31 decembrie 2007).

(21) Pe baza informațiilor primite, Comisia a constatat, în cele din urmă, că nava C 241 a fost livrată la 3 noiembrie 2008 ([12]).

III. AJUTORUL

(22) Regulamentul privind mecanismul temporar de apărare ([13]) prevede măsuri temporare și excepționale menite să acorde sprijin șantierelor navale din Uniunea Europeană care desfășoară activități în acele segmente care, în trecut, s-au confruntat cu efecte adverse grave, cauzate de concurența coreeană neloială ([14]).

(23) Regulamentul privind mecanismul temporar de apărare consideră că acordarea unor ajutoare directe de până la 6 % din valoarea contractuală înainte de ajutor ([15]) în favoarea unor contracte privind construcția unor categorii speciale de nave comerciale (nave-container, nave pentru transportul de produse chimice, nave-cisternă și nave transportatoare de gaz natural lichefiat ([16])) este compatibilă cu piața internă, în cazul în care sunt respectate următoarele condiții: existența unei concurențe din partea unui șantier naval coreean, care să fi oferit un preț inferior pentru același contract ([17]), încheierea contractului final înaintea expirării Regulamentului privind mecanismul temporar de apărare (31 martie 2005) ([18]) și obligația ca nava să fie livrată în termen de trei ani de la data semnării contractului final ([19]).

(24) Articolul 2 alineatul (4) din Regulamentul privind mecanismul temporar de apărare autorizează Comisia să acorde o prelungire a termenului final de trei ani stabilit pentru livrare „*atunci când acest lucru se justifică prin complexitatea tehnică a proiectului de construcție navală în cauză sau prin întârzieri datorate unor perturbări neașteptate, grave și justificabile care se repercutează asupra programului de lucru al unui șantier, cauzate de anumite circumstanțe excepționale, neprevăzute și exterioare întreprinderii*”.

(25) În luna mai 2004, Comisia a aprobat, pe baza Regulamentului privind mecanismul temporar de apărare, schema italiană de ajutoare în favoarea șantierelor navale ([20]), care prevede condiții similare celor stabilite de regulamentul menționat anterior. Mai precis, schema italiană prevede acordarea de ajutoare de până la 6 % din valoarea contractuală înainte de ajutor, în favoarea navelor livrate în termen de trei ani de la data semnării contractului final, precum și posibilitatea de prelungire din partea Comisiei a acestui termen final numai „*în situațiile în care acest lucru se justifică prin complexitatea tehnică a proiectului de construcție navală în cauză sau prin întârzieri datorate unor perturbări neașteptate, grave și justificabile care se repercutează asupra programului de lucru al unui șantier, cauzate de anumite circumstanțe excepționale, neprevăzute și exterioare întreprinderii*”. (punctul 29 din schema italiană).

(26) La 31 ianuarie 2005, șantierul De Poli a solicitat autorităților italiene acordarea contribuției prevăzute de schema italiană pentru construcția navei C 241, în valoare de 1,3 milioane EUR.

(27) La 25 ianuarie 2008, șantierul De Poli a solicitat prelungirea termenului de livrare a navei C 241 de la 31 decembrie 2007 la 31 august 2008.

(28) Autoritățile italiene au confirmat că ajutorul nu a fost acordat și au subliniat că, în temeiul deciziei din 21 octombrie 2008 ([21]), prin care Comisia a considerat incompatibilă alocarea suplimentară a sumei de 10 milioane EUR în favoarea schemei italiene, în prezent nu există fonduri suficiente pentru acordarea acestui ajutor.

IV. DECIZIA DE INIȚIERE A PROCEDURII

(29) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia își exprimă îndoiala cu privire la faptul că circumstanțele invocate de autoritățile italiene și de șantierul De Poli pentru a justifica livrarea cu întârziere a navei C 241 (precum și a navelor C 242, C 243 și C 244, care nu fac obiectul prezentei evaluări) ar putea fi considerate drept „*întârzieri datorate unor perturbări neașteptate, grave și justificabile care se repercutează asupra programului de lucru al unui șantier, cauzate de anumite circumstanțe excepționale, neprevăzute și exterioare întreprinderii*”, conform punctului 29 din schema italiană.

([12]) Potrivit autorităților italiene, data de finalizare a construcției navei C 241, și anume 30 august 2008, nu este relevantă, deoarece Regulamentul privind mecanismul temporar de apărare și, prin urmare, schema italiană se referă numai la data de livrare.
([13]) A se vedea notele de subsol nr. 4 și 5.
([14]) Considerentul 3 din regulament.
([15]) Articolul 2 alineatul (3) din regulament.
([16]) În conformitate cu articolul 1 din regulament.
([17]) Articolul 2 alineatul (1) din regulament.
([18]) Articolele 4 și 5 din regulament, modificate prin articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 502/2004 al Consiliului – a se vedea notele de subsol nr. 4 și 5.
([19]) Articolul 2 alineatul (4) din regulament.
([20]) A se vedea nota de subsol nr. 3.
([21]) Decizia Comisiei din 21 octombrie 2008 privind ajutorul de stat C 20/08 (fost N 62/08) pe care Italia intenționează să îl pună în aplicare prin modificarea schemei de ajutoare N 59/04 privind un mecanism temporar de apărare în sectorul construcțiilor navale JO L 17 din 22.1.2010, p. 50, care face, în prezent, obiectul unui recurs (cauzele T-584/08 și T-3/09).

(30) Chiar dacă îndoielile exprimate în cadrul deciziei de inițiere a procedurii se răsfrâng asupra tuturor celor patru nave (C 241, C 242, C 243 și C 244), acestea sunt relevante numai în cazul evaluării navei C 241.

(31) În cadrul deciziei, Comisia se întreabă, în primul rând, dacă contractele încheiate cu Arcoin S.p.A. sunt definitive sau dacă acestea nu reprezintă mai degrabă un mijloc pentru șantierul De Poli de a se asigura că respectivele contracte respectă termenul-limită final de eligibilitate pentru ajutoare, încercând abia ulterior să găsească cumpărători finali.

(32) În al doilea rând, Comisia se întreabă dacă însuși transferul contractelor de vânzare între armatori nu a reprezentat una dintre cauzele întârzierii livrării.

(33) În al treilea rând, Comisia consideră că s-ar putea ca șantierul De Poli să fi acceptat mai multe comenzi decât îi permitea capacitatea sa efectivă de producție, având în vedere că în perioada 2005-2008 programul de lucru al șantierului prevedea construcția a 18 nave, dintre care jumătate urmau să fie realizate în cele două cale principale de construcție ale șantierului, iar cealaltă jumătate, într-o structură mai mică.

(34) În cele din urmă, Comisia are îndoieli cu privire la faptul că presupusele întârzieri în furnizarea componentelor esențiale nu puteau fi prevăzute, așa cum susțin autoritățile italiene, și este de părere că acestea puteau fi considerate riscuri comerciale normale de care un șantier serios ar trebui să țină seama atunci când își stabilește programul de lucru. În special, Comisia consideră că este posibil ca De Poli să fi mărit riscul de întârziere comandând prea târziu anumite piese ale navelor.

Observații ale statului membru și argumente prezentate de părțile interesate

(35) În ceea ce privește nava C 241, în cadrul observațiilor referitoare la decizia de inițiere a procedurii din 16 iunie 2008, autoritățile italiene susțin că șantierul De Poli ar fi avut capacitatea de producție necesară pentru a livra navele în termen de 36 de luni de la data semnării contractului de vânzare. Singurul motiv pentru care s-a întârziat livrarea ar fi fost livrarea cu întârziere din partea furnizorului a cutiei de viteze, motiv pe care Italia îl consideră grav, excepțional, neprevăzut și exterior întreprinderii, conform punctului 29 din schema italiană.

(36) În observațiile sale trimise la aceeași dată, șantierul De Poli susține că faptul că atât șantierul, cât și Arcoin S.p.A. aparțin membrilor familiei De Poli nu reprezintă un argument suficient pentru a pune la îndoială autenticitatea contractului încheiat inițial la 28 ianuarie 2005. Acest argument este susținut de autoritățile italiene, care subliniază că, în momentul încheierii contractului privind nava C 241, nu exista nicio legătură directă între șantier și Arcoin S.p.A. (cu excepția faptului că Arcoin S.p.A. aparținea membrilor familiei De Poli, care însă nu coincid întru totul cu acționarii șantierului De Poli).

(37) În acest sens, De Poli afirmă că practica de transfer al contractelor de vânzare pe parcursul construcției navelor sau chiar după terminarea lucrărilor este destul de comună în industria construcțiilor navale.

(38) În ceea ce privește organizarea lucrărilor pentru nava C 241, De Poli subliniază că, din cauza complexității proiectelor de construcție navală, este firesc ca, în general, lucrările să înceapă abia la câteva luni de la data semnării contractelor. Șantierul pretinde că este normal ca, în intervalul de timp care se scurge între semnarea contractului și începerea efectivă a lucrărilor, acesta să desfășoare totuși activități pregătitoare, cum ar întocmirea planului de execuție a lucrărilor și negocierile cu diverși furnizori.

(39) Potrivit programării inițiale a lucrărilor, prezentată de șantierul De Poli autorităților italiene ([22]), construcția navei C 241 trebuia să înceapă în primul trimestru al anului 2006, iar livrarea era prevăzută pentru al doilea semestru al anului 2007. Cu toate acestea, pe baza programului de lucru revizuit, lucrările pentru nava C 241 ar fi trebuit să înceapă la 28 septembrie 2006 (în cala de construcție sud, una din cele două cale ale șantierului).

(40) Potrivit șantierului De Poli, livrarea cutiei de viteze reprezintă o etapă esențială în procesul de construcție a navei, urmată de asamblarea cutiei de viteze împreună cu motorul, fixarea elicei și finalizarea corpului navei. Numeroase operațiuni de asamblare și pregătire/construcție nu s-ar putea realiza decât după instalarea cutiei de viteze. De Poli susține că, de obicei, nu se comandă anticipat anumite componente, cum ar fi cutia de viteze, pentru a evita costurile de depozitare și plata în avans, subliniind că furnizorul căruia i s-a adresat este un lider cu o experiență dovedită în sector și că, prin urmare, nu exista niciun motiv de a pune la îndoială capacitatea acestuia de a livra piesa la timp.

(41) Șantierul De Poli susține că ar fi fost capabil în orice clipă să livreze la timp cele 18 nave comandate în perioada 2005-2008, dat fiind că tonajul *deadweight* al acestora se ridica la 10 000 de tone pe an, în timp ce capacitatea istorică a șantierului era de peste 12 000 de tone pe an. În plus, șantierul subliniază că nouă dintre cele 18 nave comandate pe parcursul perioadei în cauză erau de dimensiuni reduse (având o lungime totală de 20 de metri și un tonaj *deadweight* de 25 de tone), în timp ce numai celelalte nouă nave erau de aproximativ aceeași dimensiune ca și nava C 241. Potrivit șantierului De Poli, acest lucru ar demonstra că acesta a dispus de capacitatea de a onora toate comenzile contractate la termenele stabilite și că nu și-a asumat angajamente care să depășească capacitatea sa de producție.

([22]) Autoritățile italiene au prezentat o copie a acesteia, alături de programul de lucru revizuit, la 25 februarie 2008, în cadrul notificării N 70/08 pentru nava C 241.

(42) În cele din urmă, De Poli reamintește că în trecut Comisia a autorizat, cu diverse ocazii, inclusiv în cazul șantierului De Poli, cereri de prelungire a termenelor de livrare, justificate de livrarea tardivă a unor componente esențiale.

VI. **EVALUARE**

(43) În urma unei evaluări preliminare și ținând seama de retragerea oficială din partea Italiei a notificărilor privind cererile de prelungire a termenelor de livrare pentru navele C 242, C 243 și C 244 și de faptul că nu s-au acordat fonduri, procedura oficială de investigare cu privire la cererile formulate de Italia referitoare la cele trei nave sus-menționate a devenit lipsită de obiect și va fi închisă, nemaifiind necesară nicio evaluare ulterioară.

(44) Prin urmare, prezenta evaluare privește numai nava C 241 și va face trimitere la navele C 242, C 243 și C 244 numai în măsura în care acest lucru este relevant în scopul evaluării în cauză.

Existența unui ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE

(45) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, sunt incompatibile cu piața internă, în măsura în care afectează schimburile comerciale dintre statele membre, ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri. Prin urmare, articolul 107 alineatul (1) din TFUE stabilește condițiile cumulative prin care o măsură națională este considerată ajutor de stat: măsura conferă un avantaj selectiv, presupune resurse de stat, generează efecte de denaturare a concurenței și are un impact negativ asupra schimburilor dintre statele membre.

(46) Nu există nicio îndoială că măsura pe care Italia intenționează să o pună în aplicare în favoarea șantierului De Poli pentru a sprijini construcția navei C 241, constând într-o contribuție financiară de până la 6 % din valoarea contractuală înainte de ajutor (aproximativ 1,3 milioane EUR) reprezintă un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Măsura este finanțată de statul italian. Fondurile, destinate acoperirii costurilor suportate în mod normal de către șantier pe durata construcției navei, conferă un avantaj șantierului De Poli. Măsura este selectivă, deoarece De Poli este singurul beneficiar al acesteia și, dat fiind că favorizează poziția șantierului față de concurenții săi europeni, aceasta poate denatura concurența pe piața europeană a construcțiilor navale și poate afecta schimburile dintre statele membre.

Compatibilitatea ajutorului cu TFUE

(47) Cazul examinat prezintă două aspecte care au determinat Comisia să pună la îndoială compatibilitatea cu piața internă a ajutorului acordat în favoarea șantierului De Poli. Punctul 29 din schema italiană prevede, pe de o parte, că ajutoarele pot fi acordate în favoarea navelor livrate în termen de trei ani de la data semnării contractului final, în timp ce punctul 33 prevede, pe de altă parte, încheierea contractelor finale înainte de expirarea regulamentului privind mecanismul temporar de apărare, și anume până la 31 martie 2005.

(48) În ceea ce privește acest ultim punct, autoritățile italiene au explicat că transferul de contracte de la un armator la altul după expirarea regulamentului privind mecanismul temporar de apărare nu poate fi considerat un indiciu potrivit căruia contractul inițial pentru nava C 241, semnat la 28 ianuarie 2005, nu ar fi „contractul final", în conformitate cu punctul 29 din schema italiană.

(49) Comisia recunoaște că transferul unui contract în favoarea unor părți terțe pare să fie o practică obișnuită în industria construcțiilor navale. De exemplu, într-o decizie precedentă ([23]) referitoare tot la prelungirea termenului de trei ani pentru livrarea a două nave, Comisia a concluzionat că, în pofida transferului de contracte, primul contract putea fi considerat ca fiind cel final, deoarece tipul de produs rămânea identic, iar noul proprietar prelua drepturile și obligațiile proprietarului precedent. Prin urmare, în cazul menționat anterior, Comisia a concluzionat că transferul de proprietate în sine nu a schimbat natura contractelor și, prin urmare, nici condițiile de eligibilitate ale acestora pentru ajutor.

(50) Și în cazul de față, transferul contractului între armatori nu a presupus schimbări ale tipului de produs sau ale naturii contractului, iar noul proprietar s-a substituit, în fond, părții contractante originare, preluând drepturile și obligațiile acesteia. În acest sens, în opinia Comisiei, contractul inițial poate fi considerat ca fiind cel final și deci eligibil pentru acordarea de ajutor în conformitate cu schema italiană.

(51) În ceea ce privește îndoielile exprimate în legătură cu condițiile privind prelungirea termenului de livrare de trei ani, schema italiană prevede că o asemenea prelungire poate fi acordată de către Comisie, în situațiile în care acest lucru se justifică prin „*complexitatea tehnică a proiectului de construcție navală în cauză sau de întârzieri datorate unor perturbări neașteptate, grave și justificabile care se repercutează asupra programului de lucru al unui șantier, cauzate de anumite circumstanțe excepționale, neprevăzute și exterioare întreprinderii*".

(52) Prin urmare, Comisia trebuie să evalueze dacă autoritățile italiene au demonstrat în mod satisfăcător că întârzierile înregistrate în ceea ce privește livrarea navei C 241 răspund condițiilor pe baza cărora termenul prevăzut de schema italiană poate fi prelungit.

([23]) A se vedea cauza C 33/2004, în care Comisia a considerat, în pofida transferului de contracte, că primul contract era cel final.

(53) Înainte de a evalua elementele furnizate de Italia, Comisia constată, într-o fază preliminară, că în hotărârea *Astilleros Zamacona* din 16 martie 2000 ([24]) Tribunalul de Primă Instanță al Uniunii Europene a decis că „o astfel de dispoziție [privind circumstanțele excepționale] care prevede un sistem de derogare de la principiile stabilite la primul paragraf din acea dispoziție [termenul de trei ani] ar trebui interpretată în mod restrictiv". Potrivit Tribunalului, formularea „circumstanțe excepționale" din partea dispozitivă demonstrează intenția legiuitorului comunitar de a rezerva aplicarea acesteia unor situații foarte specifice. Prin urmare, Tribunalul a considerat că este de competența statului membru vizat să demonstreze că presupusele circumstanțe excepționale au condus la o perturbare care a afectat programul de lucru al șantierului și a dus la întârzierea livrării navei, stabilind o legătură cauzală între aceste două evenimente.

(54) Autoritățile italiene susțin că întârzierea livrării navei C 241 se datorează livrării cu (6 luni) întârziere a cutiei de viteze și întârzierii ulterioare de o lună a operațiunilor de asamblare, cauzate de aceasta. Comisia constată că acesta este singurul motiv invocat de Italia pentru a justifica întârzierea; mai precis, cererea de prelungire nu menționează alte specificații care rezultă din transferul contractului.

(55) Potrivit practicii Comisiei ([25]), condiția ca circumstanțele să fie „excepționale" exclude evenimentele obișnuite sau cel puțin firești de care programul de lucru al șantierului ar trebui, în mod normal, să țină seama. Întârzierile mari în livrarea componentelor esențiale pot fi considerate excepționale, însă micile întârzieri nu sunt percepute ca fiind neapărat excepționale, oricât de lungi și complexe ar fi proiectele de construcție navală. Pe lângă aceasta, potrivit interpretării restrictive care trebuie dată unei astfel de excepții, Comisia evaluează cu atenție prezența unor eventuale elemente care să indice că șantierul ar fi putut anticipa, evita sau, cel puțin, reduce aceste întârzieri raportându-se, de exemplu, la eșalonarea comenzilor cu privire la programul de lucru vizat. Condiția potrivit căreia un eveniment este neprevăzut exclude, așadar, orice factor pe care părțile ar fi putut, în mod rezonabil, să îl prevadă.

(56) Comisia recunoaște că este posibil să existe o legătură cauzală între livrarea cu întârziere a componentelor esențiale pentru construcția navei și cererea de prelungire a termenului de livrare a acesteia ([26]). Cu toate acestea, în condițiile specifice ale cazului examinat, Comisia pune în discuție, în primul rând, existența presupuselor circumstanțe excepționale și neprevăzute: în cazul de față nu par să existe suficiente elemente pentru a trage concluzia că întârzierea invocată respectă condițiile prevăzute la punctul 29 din schema italiană.

([24]) A se vedea cauza T-72/98 *Astilleros Zamacona SA/Comisia Comunităților Europene*, Culegere 2000, p. II-1683. Această hotărâre face trimitere la o dispoziție identică prevăzută de Regulamentul precedent (CE) nr. 1540/98 al Consiliului privind ajutoarele acordate în domeniul construcțiilor navale și reluată în cadrul Regulamentului privind mecanismul temporar de apărare.

([25]) A se vedea, de exemplu, cauza *Giacalone*, N 69/08, punctul 21.

([26]) A se vedea, de exemplu, cauzele N 586/03, N 587/03 și N 589/03, precum și cauzele N 68/08 și N 69/08.

(57) După cum s-a precizat mai sus, Comisia a recunoscut, în trecut, că întârzierile mari în livrarea componentelor esențiale pot fi considerate excepționale. Cu toate acestea, o cerere de prelungire trebuie întotdeauna evaluată ținând seama de circumstanțele specifice fiecărui caz în parte. În măsura în care șantierul De Poli s-a confruntat cu același tip de perturbări cu diverse ocazii (nu numai pentru că De Poli a prezentat deja, în trecut, cereri similare de prelungire ([27]), ci și pentru că celelalte trei contracte încheiate la aceeași dată ca și contractul pentru construcția navei C 241 au făcut obiectul unor cereri repetate de prelungire, a se vedea considerentele 1, 6 și 7), Comisia concluzionează că întârzierile sus-menționate nu mai pot fi considerate cu adevărat excepționale. Perturbările care se datorează acestor întârzieri repetate nu pot fi considerate cu totul neprevăzute.

(58) Tocmai din perspectiva acestor ultime perturbări, se pare că De Poli nu a dat dovadă de rigurozitate în ceea ce privește planificarea producției.

(59) Programul inițial de lucru prevedea ca producția navei C 241 să înceapă în primul trimestru al anului 2006 și ca nava să fie livrată în cel de al doilea semestru al anului 2007, și anume într-un interval cuprins între 15 și 24 de luni.

(60) În schimb, în programul de lucru revizuit, producția începea abia la 28 septembrie 2006, iar livrarea navei trebuia să aibă loc la data de 30 decembrie 2007, cu numai o lună înaintea termenului ultim de livrare stabilit, 28 ianuarie 2008. Această schimbare în cadrul programului presupunea o perioadă totală de numai 15 luni pentru producția navei, conform condițiilor prevăzute în contract. Potrivit informațiilor furnizate de autoritățile italiene, pentru producția navelor de același tip sau chiar de dimensiuni inferioare, în aceeași cală de construcție sud (și anume navele C 229 și C 240), erau prevăzute 22 și, respectiv, 20 de luni de la începutul producției până la livrare.

(61) În plus, faptul că producția urma să înceapă abia la 28 septembrie 2006, în timp ce livrarea navei era prevăzută pentru 30 decembrie 2007, și anume cu numai o lună înaintea termenului ultim de livrare din 28 ianuarie 2008, nu lăsa nicio marjă pentru eventuale întârzieri în procesul de producție, în condițiile în care șantierul înregistrase deja unele întârzieri datorate atât furnizării componentelor, cât și procesului de producție în sine, după cum s-a evidențiat în celelalte prelungiri ale termenelor de livrare solicitate de șantierul De Poli.

([27]) A se vedea cauzele N 586/03, N 587/2003 și N 589/03.

(62) Pe de altă parte, având în vedere că în acea perioadă s-a înregistrat un număr ridicat de cereri (autoritățile italiene au furnizat dovezi potrivit cărora între 2003 și 2005 comenzile de motoare diesel au crescut cu aproximativ 60 %) ar fi fost rezonabil să se planifice din timp comanda și să se stabilească datele de livrare cu privire la anumite componente esențiale, cum ar fi cutia de viteze. Afirmația șantierului De Poli potrivit căreia nu este vorba de o practică obișnuită nu este suficientă pentru a concluziona că acesta a adoptat un comportament justificabil, luând inițiative rezonabile pentru a evita sau reduce întârzierile, în special având în vedere nivelul ridicat al cererii și întârzierile înregistrate deja în trecut.

(63) În schimb, Comisia constată că respectiva cutie de viteze a fost comandată la 26 mai 2006, termenul de livrare fiind în septembrie 2007, ceea ce nu permitea decât o marjă redusă, aproape inexistentă, cu privire la eventuale întârzieri, dat fiind că termenul de livrare a navei C 241 era 31 decembrie 2007. Chiar De Poli observă că volumul de muncă ce trebuie depus după livrarea cutiei de viteze este considerabil (a se vedea considerentul 39), ceea ce pare să confirme că programul de producție al șantierului ar fi trebuit să prevadă o anumită marjă de întârziere în livrarea componentelor esențiale ale navelor.

(64) În ceea ce privește îndoielile exprimate în decizia de inițiere a procedurii referitoare la faptul că transferul contractului către un nou proprietar ar putea constitui în sine o cauză a întârzierii, Comisia constată, în special, că Arcoin S.p.A. nu a transferat contractul în favoarea Elbana Navigazione S.p.A. decât la 20 iulie 2006, și anume la mai multe luni de la data prevăzută inițial pentru începerea lucrărilor (primul trimestru al anului 2006). Prin urmare, nu putem exclude faptul că, în prezentul caz, transferul de contracte între armatori nu ar fi reprezentat în sine o cauză a întârzierii în ceea ce privește începerea producției și livrarea cu întârziere a navei datorată acesteia, cu atât mai mult cu cât transferul de contract către un alt armator a presupus unele modificări ale caracteristicilor specifice ale navei.

(65) În concluzie, având în vedere interpretarea restrictivă care trebuie conferită cererilor de prelungire excepționale, autoritățile italiene nu au fost în măsură să justifice coerent din ce motive circumstanțele invocate nu au putut fi evitate sau de ce nu a fost posibil să se reducă substanțial repercusiunile negative ale acestora, printr-o planificare și o gestionare riguroase ale comenzilor din partea De Poli. Pe baza celor de mai sus, Comisia concluzionează că circumstanțele invocate în sprijinul cererii de prelungire nu pot fi considerate excepționale și neprevăzute, în măsura în care întârzierea livrării navei C 241 nu era neașteptată sau justificabilă, în temeiul punctului 29 din schema italiană.

(66) În cele din urmă, autoritățile italiene au notificat o cerere în vederea amânării cu 8 luni a termenului de livrare a navei C 241, și anume de la 31 decembrie 2007 la 31 august 2008, oferind anumite justificări numai pentru 7 din cele 8 luni în cauză.

(67) Spre deosebire de cererile precedente de prelungire privind navele pe care șantierul De Poli urma să le construiască ([28]), în cazul de față durata prelungirii solicitate de către autoritățile italiene depășește întârzierea pe care tocmai acestea au invocat-o ca unică justificare (livrarea cu întârziere a cutiei de viteze); prin urmare, nu se poate pretinde că s-ar fi stabilit o legătură cauzală între întârzierea care a stat la baza cererii de prelungire și livrarea cu întârziere a componentelor esențiale.

(68) Așadar, De Poli a livrat nava abia la data de 3 noiembrie 2008. Cu alte cuvinte, pe lângă faptul că întârzierea a fost mai mare decât cea imputabilă factorilor invocați ca motiv, aceasta s-a prelungit chiar dincolo de termenul de prelungire solicitată. Italia nu a furnizat nicio explicație cu privire la această întârziere suplimentară de peste 2 luni în livrarea navei, iar Comisia nu a primit nicio cerere de prelungire pentru cele 2 luni în cauză.

(69) În consecință, chiar dacă întârzierea inițială s-ar fi justificat și Comisia ar fi acordat prelungirea solicitată, construcția navei C 241 nu ar fi putut totuși beneficia de ajutoare în temeiul schemei italiene, deoarece nici acest ultim termen prelungit nu ar fi fost respectat.

VII. **CONCLUZII**

(70) În ceea ce privește navele C 242, C 243 și C 244, întrucât Italia a retras oficial notificările cererilor de prelungire a termenelor de livrare și nu a acordat fonduri, procedura oficială de investigare este lipsită de obiect și va fi închisă.

(71) În ceea ce privește nava C 241, ținând seama de prezenta evaluare, condițiile necesare în vederea acordării unei prelungiri a termenului de trei ani de livrare nu sunt îndeplinite și, în orice caz, livrarea efectivă a navei a avut loc după expirarea termenului care ar fi fost stabilit dacă prelungirea solicitată ar fi fost acordată. Prin urmare, construcția navei C 241 nu poate beneficia de ajutoare în temeiul schemei italiene N 59/04, care are la bază regulamentul privind mecanismul temporar de apărare.

(72) Dat fiind că autoritățile italiene au confirmat că ajutorul nu a fost acordat în favoarea De Poli, nu este necesară recuperarea acestuia,

([28]) A se vedea cauzele N 586/03, N 587/03 și N 589/03.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de stat pe care Italia intenționează să îl pună în aplicare în favoarea De Poli, și anume prelungirea termenului de trei ani privind livrarea navei C 241 în temeiul schemei italiene privind ajutoarele N 59/04, care are la bază regulamentul privind mecanismul temporar de apărare, nu este compatibil cu piața internă.

Prin urmare, ajutorul nu poate fi pus în aplicare.

Articolul 2

Italia informează Comisia, în termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, cu privire la măsurile luate în vederea respectării acesteia.

Articolul 3

În ceea ce privește navele C 242, C 243 și C 244, întrucât Italia a retras oficial notificările cererilor de prelungire a termenelor de livrare, procedura oficială de investigare este lipsită de obiect și va fi închisă.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează Republicii Italiene.

Adoptată la Bruxelles, 27 octombrie 2010.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte