KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 23. november 2005

om Italiens planlagte statsstøtte til Fincantieri

(meddelt under nummer K(2005) 4433)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2006/639/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

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

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 af 29. juni 1998 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien ([1]),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler ([2]), under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 31. juli 2003 anmeldte Italien ovennævnte støtteforanstaltning til Kommissionen og fremsendte yderligere oplysninger ved brev af 16. september, 6. november og 1. december 2003, 4., 12. og 26. februar, 5. april, 25. maj, 23. juni og 8. juli 2004.

(2) Ved brev af 22. oktober 2004 underrettede Kommissionen Italien om, at den havde besluttet at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, med hensyn til ovennævnte foranstaltning.

(3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([3]). Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til den omhandlede støtte.

(4) Kommissionen modtog bemærkninger fra interesserede parter. Disse bemærkninger blev videresendt til Italien med anmodning om eventuelle kommentarer. Italien fremsendte sine kommentarer ved brev af 12. april 2005.

(5) Kommissionen modtog andre breve fra Italien af henholdsvis 25. november 2005, 18. maj 2005 og 12. oktober 2005.

II. DETALJERET BESKRIVELSE AF STØTTEN

(6) I henhold til artikel 3 i forordning (EF) nr. 1540/98 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien (»skibsbygningsforordningen«), som regulerer kontraktbetinget driftsstøtte, har Italien anmodet Kommissionen om forlængelse af en leveringsfrist, der er fastsat til den 31. december 2003. Denne forlængelse, som Fincantieri har anmodet om, vedrører leveringen af fem krydstogtskibe til en samlet kontraktværdi på 2,1 mia. EUR og med et støttebeløb på 243 mio. EUR.

(7) Fincantieri er et offentligt selskab med seks værfter i Italien (Monfalcone, Marghera, Sestri Ponente, Ancona, Palermo, Castellammare, Muggiano og Riva Trigoso). Det er specialiseret i bygning af krydstogtskibe, men bygger også andre skibstyper, der er beregnet til hav- eller kystsejlads, og militærfartøjer.

(8) Italien har forklaret, at de endelige kontrakter om de pågældende skibe blev undertegnet i december 2000, og at leveringen ifølge kontraktbestemmelserne skulle ske i juni eller december 2003. Skibene var blevet bestilt af forskellige datterselskaber af det amerikanske krydstogtselskab, Carnival Corporation (»Carnival«). På dette grundlag havde Italien lovet kontraktbetinget driftsstøtte til bygningen af skibene.

(9) Italien har præciseret, at rederiet i efteråret 2001 anmodede om udsættelse af en række leveringstidspunkter i 2004 og 2005 med den begrundelse, at terrorangrebene den 11. september 2001 havde påvirket krydstogtsejladsen i alvorligt omfang. Fincantieri efterkom anmodningen, og Italien bad Kommissionen om en forlængelse af leveringsfristen, for at der fortsat kunne ydes driftsstøtte til bygningen af skibene.

(10) De italienske myndigheder henviste i deres anmeldelse til Kommissionens beslutning af 5. juni 2002 ([4]), hvorved den godkendte en tilsvarende forlængelse af leveringsfristen for et krydstogtskib, der var under bygning på det tyske værft Meyer Werft. Italien understregede lighederne mellem de to sager, hvad angår (i) begrundelsen for forlængelsen (virkningen af terrorangrebene den 11. september 2001), (ii) det berørte marked (krydstogtsejlads) og (iii) det kommercielle afhængighedsforhold mellem værftet og rederiet (Carnival er Fincantieris største kunde).

([1]) EFT L 202 af 18.7.1998, s. 1.
([2]) EUT C 30 af 5.2.2005, s. 12.
([3]) Jf. fodnote 2.
([4]) EFT C 238 af 3.10.2002, s. 14, statsstøttesag nr. N 843/01.

(11) Ved beslutning af 20. oktober 2004 forlængede Kommissionen leveringsfristen for fire af skibene, men udtrykte tvivl om muligheden for at forlænge leveringsfristen for det femte. Tvivlen vedrørte skib nr. 6079, der efter planen skulle leveres i oktober 2005. Leveringsfristen for dette skib var oprindelig 2005, men senere, hen imod udgangen af 2000, blev leveringsfristen ændret til december 2003, da der ellers ikke kunne ydes driftsstøtte til bygning af skibet.

(12) Den støtte, som Italien ville yde Fincantieri, hvis Kommissionen forlængede leveringsfristen for skib nr. 6079, var på ca. 33 mio. EUR (9 % af skibets kontraktværdi).

(13) Der var især to årsager til indledningen af den formelle procedure. For det første var der tvivl om, hvorvidt der var tale om en realistisk plan, når et af de fem skibe (skib nr. 6077) skulle bygges på skibsværftet i Ancona, hvilket ville medføre en kompliceret produktionsproces, da dele af skroget skulle samles på et andet værft (ATSM Trieste) for derefter at blive flyttet tilbage til Ancona, idet Anconas dok var kortere end skibet. Desuden var der aldrig blevet bygget så komplicerede skibe i Ancona, hvilket sådede tvivl om, hvorvidt værftet kunne klare en sådan operation, ikke mindst når det gjaldt apteringen. I denne forbindelse skal det præciseres, at bygning af skib nr. 6077 i Ancona ville medføre et usædvanlig stort apteringsarbejde på værftet i Palermo på grund af flytningen af produktionen fra Ancona til Palermo.

(14) For det andet var der tvivl om det apteringsarbejde, som Fincantieri skulle have påtaget sig, hvis alle fem skibe skulle have været leveret i 2003. Efter Kommissionens skøn ville der for 2003 have været tale om det dobbelte af det apteringsarbejde, som Fincantieri hidtil havde udført. For Marghera-værftets vedkommende ville den planlagte aptering for 2003 have udgjort ca. 40 % mere end det arbejde, værftet hidtil havde udført på dette område. Kommissionen tvivlede derfor på, at produktionsplanen for Fincantieri i almindelighed og for Marghera i særdeleshed var realistisk.

(15) Af disse to årsager betvivlede Kommissionen, at de fem skibe kunne have været leveret i 2005, men på grundlag af de samme oplysninger og analyser erkendte Kommissionen, at det ville have været muligt at levere fire.

(16) Ifølge Kommissionen hersker der størst tvivl om skib nr. 6079, som er tredje søsterskib til 6077, og som også bygges på Marghera-værftet og efter planen skulle leveres i oktober 2005. Leveringen af dette skib er blevet udsat væsentligt i forhold til produktionsplanen fra december 2000 som følge af beslutningen om at bygge skib nr. 6077 i Marghera. Kommissionens tvivl skyldes desuden oplysninger om, at det nuværende produktionsforløb med et meget forsinket leveringstidspunkt for skib nr. 6079 havde været planlagt allerede fra begyndelsen (der var blevet undertegnet en hensigtserklæring, inden de endelige kontrakter blev undertegnet i december 2000).

III. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

(17) Fincantieri fremsendte sine bemærkninger ved brev af 3. marts 2005.

(18) Fincantieri har fremført, at et hvilket som helst af selskabets anlæg, hvad enten det hørte ind under afdelingen for krydstogtskibe eller afdelingen for fragtskibe, ville have kunnet fremstille de samme skibsdele uden at skulle ændre produktionsmetoderne eller arbejdsplanlægningen, da de også kunne regne med et net af underleverandører, der i påkommende tilfælde var i stand til at opfylde produktionskravene med hensyn til kvalitet og mængde.

(19) Fincantieri har desuden fremført, at værftet i Ancona uden problemer kunne have fremstillet et helt krydstogtskib af de samme dimensioner og med de samme egenskaber som skib nr. 6077 (søsterskib til nr. 6079), inklusive alle apteringsaktiviteterne, ved udelukkende at benytte sine egne produktionsstrukturer, infrastrukturer og anlæg, hvis blot den aftale mellem Fincantieri, de lokale og regionale myndigheder, havnemyndighederne og metalarbejdernes fagforeninger, der var nedfældet i hensigtserklæringen af 6. december 1999, var blevet gennemført omgående. Dette var dog ikke tilfældet.

(20) Ved undersøgelsen af produktionsmetoderne vedrørende skib nr. 6077 (søsterskib til nr. 6079) blev det besluttet at bygge skibet i to dele: den største del i Ancona og den mindste i Riva Trigoso. Den samme produktionsplan var blevet fastlagt for bygningen af hangarskibet, Conte di Cavour, på værftet i Riva Trigoso og Muggiano og var allerede blevet anvendt på værftet i Ancona og Marghera i 1997 i forbindelse med krydstogtskibet Disney Magic. Forlængelsen af skibet skulle efter planen finde sted i ATSM's tørdok i Trieste. Da ATSM råder over et velegnet anlæg til aptering og færdiggørelse af skibe, kunne det have løst alle Ancona-værftets eventuelle produktionsvanskeligheder, ud over at det også indebar den betydelige fordel — der absolut ikke må undervurderes — at det ikke ligger langt fra industriområdet omkring Monfalcone-værftet.

(21) Ved at vælge at bygge skib nr. 6077 i Ancona, i hvert fald når det gjaldt en stor del af skroget og meget af apteringen, vedtog Fincantieri i sidste instans en effektiv og fremsynet strategi, som gik ud på, at der i tilfælde af problemer kunne benyttes en række alternative produktionsmuligheder baseret på værfternes integration og fleksibilitet for at sikre, at det ville være muligt at levere skibet ved udgangen af 2003 som fastsat i kontrakten.

IV. DE ITALIENSKE MYNDIGHEDERS KOMMENTARER

(22) De italienske myndigheders bemærkninger som led i den formelle procedure afspejler Fincantieris, dvs. at planen fra december 2000 ganske vist var en udfordring, men realistisk. De italienske myndigheder mener, at leveringstidspunktet kunne have været overholdt på grund af Fincantieris produktionsfleksibilitet, dvs. dens mulighed for at bygge skibet med bistand fra andre værfter (herunder værfter, der normalt ikke bygger krydstogtskibe), som følge af et infrastruktur- og anlægsinvesteringsprojekt med dette formål for øje og som følge af avancerede skibsbygningsmetoder.

(23) Hvad angår ATSM's planlagte medvirken ved bygningen af et af skibene, afspejler de italienske myndigheders bemærkninger Fincantieris, dvs. at ATSM let kunne have samlet de to apterede sektioner i forbindelse med skib nr. 6077, selv om denne metode er et alternativ, som på visse måder er mindre tilfredsstillende end det normale bygningsforløb. Under alle omstændigheder er samling af forskellige sektioner nu blevet rutinearbejde for Fincantieri. Med hensyn til Kommissionens tvivl om, hvorvidt Anconaværftet havde tilstrækkelige erfaringer inden for bygning af lige så komplicerede skibe, nævner Italien værftets erfaringer med bygning og aptering af ca. halvdelen af skibet Disney Magic og med passagerskibet »Danielle Casanova«.

(24) De italienske myndigheder fremfører desuden, at Palermoværftet tidligere (1996-1997) har gennemført mere krævende produktionsplaner end den, der var fastsat for 2000. Med hensyn til Kommissionens vurdering af, at produktionsplanen fra 2000 ville have medført en apteringsmængde i 2003 svarende til det dobbelte af det apteringsarbejde, Fincantieri hidtil havde udført, benægtes dette af de italienske myndigheder, som desuden fastslår, at produktionsplanen fra 2000 ville have medført, at næsten alle værfter ville have udnyttet »standardkapaciteten«, og at det kun var nogle enkelte, der ville være nået op på maksimumskapaciteten.

(25) Som svar på Kommissionens udtalelse om, at det apteringsarbejde, der var planlagt for 2003 på Marghera-værftet, ville have oversteget værftets hidtidige aktiviteter på dette område med ca. 40 %, fastslår de italienske myndigheder, at arbejdsbyrden (herunder aptering) for Marghera-værftet ifølge planen fra 2000 absolut var i overensstemmelse med værftets faktiske kapacitet og muligheder, som det tidligere havde leveret beviser på, da det var lykkedes for det at levere fire skibe på femten måneder, som planlagt for 2003.

(26) Italien havde desuden fået lejlighed til at udtale sig om væsentlige elementer i udtalelsen fra den uafhængige ekspert, som Kommissionen havde bedt om at vurdere Italiens oplysninger inden indledningen af den formelle undersøgelsesprocedure.

(27) I svaret af 18. maj 2005 fremsatte de italienske myndigheder kommentarer til tre hovedpunkter i ekspertudtalelsen.

(28) Ifølge de italienske myndigheder har eksperten først og fremmest baseret sine vurderinger på den samlede leverede tonnage i 2003 uden at tage hensyn til produktionscyklen, dvs. den gradvise forøgelse af de kompenserede bruttoregisterton (k.brt) i hele bygningsperioden. Eksperten har glemt at fordele tonnagen vedrørende de nye skibe, der efter planen skulle leveres i 2003 (hvor bygningsfasen for nogles vedkommende allerede var langt fremskreden sidst i 2002), over det tidsrum, der er nødvendigt for den faktiske produktion, og konkluderer, at Fincantieri i 2003 skulle producere dobbelt så mange k.brt som tidligere. Denne konklusion er ifølge de italienske myndigheder forkert, fordi den tonnage, der blev leveret i 2003, ikke falder sammen med den faktisk producerede tonnage i samme år. Italien fremfører, at produktionstallene var i overensstemmelse med den tidligere kapacitet, og at de under ingen omstændigheder overskred maksimumskapaciteten.

(29) Ifølge de italienske myndigheder viser produktionstallene, at produktionsmængderne for værfterne Monfalcone, Marghera og Genova-Sestri Ponente selv for de travleste år, 2002 og 2003, ikke ville afvige med mere end 20 % fra de tidligere tal. Hvad angår den såkaldte »*payload*« (aptering og aircondition), der er den væsentlige og karakteristiske del af denne skibstype, er afvigelsen absolut mere markant i forbindelse med værftet Genova-Sestri Ponente (nemlig fra 1 863 tons i 1998 til 14 303 tons i 2003); en så betydelig forøgelse er blevet muliggjort ved anvendelse af underleverandører og udvidelse af deres arbejdsområde gennem kontrakter om »nøglefærdig levering«.

(30) Produktionstallene udtrykt i arbejdskrafttimer (internt/eksternt) viser, at der i årene før produktionsplanen er anvendt underleverancer i højere grad end i forbindelse med planen fra 2000.

(31) Endelig fremfører Italien, at frygten for, at der ikke, eller ikke i tilstrækkeligt omfang, skulle være underleverandører til stede, er fuldstændig ubegrundet, også ud fra den betragtning, at apteringen af skibenes »hotelafdeling« (som falder sammen med den sidste produktionsfase på værftet) involverer leverandører, som Fincantieri har et mangeårigt samarbejde med. Selv i det ret usandsynlige tilfælde, hvor der ikke eller ikke i tilstrækkeligt omfang er specialiserede håndværkere, ville problemet let kunne løses ved at udbyde arbejdet i underleverance til bygge- og anlægssektoren, især virksomheder, der bygger store hoteller, da der er stor lighed mellem indretningen af hoteller og skibenes hotelafdeling.

(32) Endelig er de italienske myndigheder helt enige i Fincantieris bemærkninger.

(33) Ved brev af 12. oktober 2005 kommenterede Italien de konklusioner, der blev draget af den anden ekspert, som Kommissionen havde konsulteret, og som havde foretaget en vurdering af de argumenter, Italien havde fremsat i sit svar på indledningen af proceduren.

V. VURDERING AF STØTTEN

Retsgrundlag

(34) Det er fastsat i traktatens artikel 87, stk. 1, at statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, er uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne. Det er EF-Domstolens faste retspraksis, at kriteriet vedrørende fordrejning af samhandelen finder anvendelse, hvis den støttemodtagende virksomhed udøver erhvervsaktiviteter, som omfatter samhandel mellem medlemsstater.

(35) Kommissionen bemærker, at spørgsmålet om forlængelse af leveringsfristen er afgørende for, om der kan ydes kontraktbetinget driftsstøtte til skibet i henhold til artikel 3 i skibsbygningsforordningen. Den pågældende driftsstøtte består i, at en del af de omkostninger, som det pågældende værft normalt selv skal afholde ved bygning af et skib, finansieres over statsmidler. Hertil kommer, at skibsbygning er en erhvervsaktivitet, der indebærer samhandel mellem medlemsstater. Den pågældende støtte falder derfor ind under traktatens artikel 87, stk. 1.

(36) I henhold til traktatens artikel 87, stk. 3, litra e), kan »andre former for støtte, hvorom Rådet på forslag af Kommissionen træffer beslutning med kvalificeret flertal«, betragtes som forenelige med fællesmarkedet. Kommissionen bemærker, at Rådet vedtog skibsbygningsforordningen den 29. juni 1998 på dette grundlag.

(37) Kommissionen påpeger, at der ved skibsbygning i skibsbygningsforordningen forstås bygning af selvdrevne, søgående handelsskibe. Kommissionen bemærker desuden, at Fincantieri bygger denne skibstype, og at der derfor er tale om en virksomhed, der er omfattet af denne forordning.

(38) De italienske myndigheders anmodning skal vurderes på grundlag af skibsbygningsforordningen, selv om denne ikke har været i kraft siden udgangen af 2003. Den ordning, hvorover Italien har ydet støtten, er blevet godkendt i henhold til denne forordning, og støtten blev ydet, mens forordningen stadig var i kraft, ligesom bestemmelserne om den treårige leveringsfrist er fastsat i denne forordning.

(39) Efter skibsbygningsforordningens artikel 3, stk. 1, kan der indtil den 31. december 2000 ydes kontraktbetinget driftsstøtte op til en maksimumgrænse på 9 %. I henhold til forordningens artikel 3, stk. 2, er den maksimale støtte i forbindelse med en kontrakt den, der er gældende på datoen for undertegnelsen af den endelige kontrakt. Dette gælder dog ikke for skibe, der leveres senere end 3 år efter datoen for undertegnelsen af den endelige kontrakt. I sådanne tilfælde er maksimumgrænsen for den pågældende kontrakt den, der var gældende 3 år før datoen for skibets levering. Sidste frist for levering af et skib, hvortil der kunne ydes driftsstøtte, var derfor principielt den 31. december 2003.

(40) I artikel 3, stk. 2, er det dog fastsat, at Kommissionen kan forlænge treårsleveringsfristen, når det er berettiget på grund af det pågældende skibsbygningsprojekts komplicerede tekniske karakter eller på grund af forsinkelser som følge af uventede, betydelige og undskyldelige forstyrrelser i et skibsværfts arbejdsprogram, der skyldes ekstraordinære omstændigheder, som værftet ikke har kunnet forudse eller kontrollere. Det skal bemærkes, at Italien begrunder sin anmodning om forlængelse af leveringsfristen med ekstraordinære omstændigheder, der ikke kunne forudses.

(41) Kommissionen understreger, at Førsteinstansretten har anlagt en tilsvarende fortolkning i dom af 16. marts 2000 ([5]), og at den har fastslået, at denne bestemmelse skal fortolkes snævert.

Vurdering af støttens forenelighed på grundlag af den tvivl, Kommissionen har givet udtryk for, og de bemærkninger, som de italienske myndigheder og Fincantieri har fremsendt

(42) Kommissionen skal først og fremmest bemærke, at denne beslutning vedrører et enkelt skib, men at vurderingen beror på hele Fincantieris planlagte produktion i december 2000. Levering af alle de 5 skibe, som anmeldelsen vedrører, i 2003 foruden de øvrige skibe, der efter planen skulle leveres i 2003, ville have givet Fincantieri en enorm arbejdsbyrde. Kommissionen fandt det derfor nødvendigt at kontrollere, om Fincantieri teknisk set var i stand til at levere de pågældende skibe inden udgangen af 2003.

(43) De seneste oplysninger fra Italien og Fincantieri som følge af den tvivl, Kommissionen gav udtryk for i beslutningen, er blevet analyseret af Kommissionen og af en uafhængig teknisk ekspert ([6]) efter anmodning fra Kommissionen. Ekspertens udtalelse blev videregivet til de italienske myndigheder ved Kommissionens brev af 26. august 2005, så de kunne fremsætte deres bemærkninger dertil. Italien fremsatte sine bemærkninger til ekspertudtalelsen ved brev af 12. oktober 2005.

Bygning af et skib på værftet i Ancona og følgerne for Palermo-værftet.

(44) Kommissionen tvivlede i første omgang på, at Ancona-værftet havde kapacitet til sammen med ATSM-værftet i Trieste at bygge et af de fem krydstogtskibe (nr. 6077), som anmeldelsen vedrørte.

([5]) T-72/98, Astilleros Zamacona SA mod Kommissionen, Sml. 2000 II, s. 1683.

([6]) Af andre administrative årsager end den, den havde fremført inden indledningen af den formelle procedure.

(45) Italien fremfører, at det ville være muligt at bygge et af de fem skibe i Ancona og på ATSM-værftet, selv om Anconas tørdok er kortere end det pågældende skib. Man ville benytte en særlig fremgangsmåde, der allerede tidligere havde været anvendt ved bygning af et krydstogtskib, nemlig samling af skibet i to dele. Ved indledningen af proceduren gav Kommissionen ikke udtryk for, at dette var umuligt, men understregede, at det var kompliceret, hvilket Italien erkendte, idet der var tale om en »mindre tilfredsstillende skibsbygningsmetode«.

(46) I beslutningen om indledning af proceduren fremførte Kommissionen i denne forbindelse, at der hidtil ikke var blevet bygget så komplicerede skibe i Ancona, hvortil Italien svarede, at Ancona-værftet havde bygget hovedsektionen til tre tilsvarende skibe samt et passagerskib af dimensioner på næsten det halve af det pågældende skib (44 000 brt mod 82 500 brt). Sektionerne og skibene var dermed betydeligt mindre end det krydstogtskib nr. 6077, som det var planen at bygge. Da kompleksiteten i forbindelse med bygning af krydstogtskibe er stærkt afhængig af dimensionen, konkluderer Kommissionen i denne forbindelse, at Italien ikke har kunnet modbevise de forhold, som Kommissionen havde fremhævet i beslutningen om indledningen af proceduren.

(47) I ovennævnte beslutning havde Kommissionen desuden fremført, at bygningen af et af krydstogtskibene i Ancona og på ATSM-værftet i Trieste ville betyde, at bygningen af andre planlagte skibe skulle flyttes til et andet Fincantieri-værft, nemlig værftet i Palermo, som Kommissionen tvivlede på havde tilstrækkelig kapacitet til at klare denne forøgelse af apteringsarbejdet. De italienske myndigheder fastholder, at dette arbejde teoretisk set ville være muligt. De har dog ikke fremlagt nogen beviser, og svaret fokuserede hovedsagelig på bygningen udtrykt som kompenserede bruttoregisterton i stedet for det specifikke apteringsspørgsmål. Kommissionen konstaterer dog, at produktionen i Palermo i 2003 var på 33 000 k.brt, dvs. langt mindre end den påståede maksimumsproduktion på 63 000 k.brt, som de italienske myndigheder har anført, og mindre end den produktion på 53 000 k.brt, der var fastsat i planen fra december 2000.

(48) Endvidere har de italienske myndigheder oplyst, at der allerede i juni 2001 (mindre end seks måneder efter undertegnelsen af kontrakten om de fem krydstogtskibe) havde været en produktionskrise i Palermo, selv uden det planlagte ekstraarbejde, som gjorde det nødvendigt at udsætte leveringen. Kommissionen fastholder derfor, at værftet i Palermo ikke ville være i stand til at gennemføre planen fra december 2000, hvad angår aptering (hvilket Italien ikke har besvaret).

(49) Kommissionen bemærker i øvrigt, at de italienske myndigheders og Fincantieris oplysninger tyder på, at det i december 2000 var uklart, om apteringen af skib nr. 6077 skulle finde sted på ATSM-værftet eller på værftet i Ancona. Ifølge produktionsplanen fra december 2000 og bilag 5 til brev af 25. maj 2005 skulle apteringen finde sted i Ancona, men i Fincantieris brev af 3. marts 2005 var det anført, at apteringen skulle finde sted hos ATSM for at overvinde eventuelle produktionsvanskeligheder på værftet i Ancona.

(50) Ifølge den ekspert, som Kommissionen har konsulteret, har Italien ikke givet overbevisende oplysninger om organisationen og om de ressourcer, der skulle koncentreres om ATSM's tørdok, og eksperten tvivler derfor kraftigt på, at et værft, der fortrinsvis benyttes til reparation af skibe og ikke har erfaringer med bygning af krydstogtskibe, kan omdannes til et perfekt organiseret værft, der er i stand til at levere et krydstogtskib på kort tid.

(51) De italienske myndigheder kommenterede dette punkt ved brev af 12. oktober 2005. De fremførte, at Fincantieris organisationsmuligheder ville være tilstrækkelige til på kort tid at sætte ATSM i stand at udføre det planlagte arbejde. Italien understregede desuden, at ATSM havde et samarbejde i gang med Fincantieri om reparation af skibe i tørdok. Kommissionen er dog endnu ikke overbevist om, at ATSM, som hævdet af Italien, på kort tid skulle kunne omdannes fra skibsreparationer i tørdok til et egentligt skibsbygningsværft.

(52) Konklusionen er derfor, at selv Fincantieri tvivlede på Anconas kapacitet til at foretage apteringen af skibet, og at virksomheden heller ikke har fremlagt beviser på, at ATSM skulle være i stand til det. På grundlag af ovenstående mener Kommissionen, at programmet fra 2000 var urealistisk og upræcist, både med hensyn til bygning af et skib på Ancona-/ATSM-værftet og med hensyn til situationen i Palermo, og at dens tvivl om disse punkter derved blev bekræftet.

Aptering for Fincantieri-koncernen

(53) I beslutningen om indledningen af proceduren fremførte Kommissionen, at levering af alle fem skibe ud over alle de øvrige planlagte skibe ville have medført en aptering på det dobbelte af Fincantieris hidtidige apteringsarbejde, og at Marghera-værftets apteringsarbejde for 2003 ville have været ca. 40 % større end dets hidtidige aktiviteter på dette område.

(54) Italien har svaret, at kapaciteten til bygning af skroget var tilstrækkelig. Dette argument er dog irrelevant, da Kommissionen ikke har anfægtet mulighederne for at bygge skibsskrogene.

(55) Fincantieri og de italienske myndigheder sætter også spørgsmålstegn ved Kommissionens skøn over apteringsmængden i forhold til det foregående år: de udtaler f.eks., at stigningen ikke ville være på over 20 %. Endvidere fastholder de, at det ville have været muligt at foretage den nødvendige aptering inden for den fastsatte frist ved hjælp af et net af underleverandører.

(56) Som anført ved indledningen af proceduren fastholder Kommissionen dog, at apteringsspørgsmålet er relevant, og den støttes i denne forbindelse af den tekniske ekspert. Selv om Italien har anført, at de enkelte værfter kunne have

forøget produktionen op til maksimumskapaciteten ved at anvende toholdsskift, mener Kommissionen, at anvendelse af en sådan fremgangsmåde i alle eller de fleste skibsværfter samtidig ville indebære meget store risici og betydelige omkostninger samt et stort ledelsesmæssigt pres, især i betragtning af den centrale ledelsesstruktur i Fincantieris produktionsproces, som Italien har gjort opmærksom på.

(57) Desuden er apteringen særlig kritisk, når det gælder skib nr. 6078 og 6079, som begge skulle bygges på Margheraværftet og leveres inden udgangen af 2003 med kun to måneders mellemrum. Efter Kommissionens opfattelse, der bekræftes af ekspertvurderingen, har de italienske myndigheder ikke givet noget fyldestgørende svar på dette vigtige spørgsmål, selv om de ganske vist har fremsendt nogle tal for, hvordan hele apteringen efter planen skulle gennemføres.

(58) Ved brev af 12. oktober 2005 kommenterede Italien det punkt, som eksperten har gjort opmærksom på, og fremførte, at det ville være muligt at levere to skibe i løbet af to måneder, og at der f.eks. var afsat ni måneder til skib nr. 6078 mod syv måneder for skib nr. 6079, så det om nødvendigt ville være muligt at arbejde på nr. 6079. Kommissionen bemærker i denne forbindelse, at den periode, der var afsat til aptering af søsterskibene nr. 6075, 6076 og 6077, var på henholdsvis, ni, otte og ti måneder. En periode på ni måneder til nr. 6078 forekom derfor ikke særlig lang, ligesom perioden på syv måneder til nr. 6079 var usædvanlig kort, eftersom det var planen, at apteringen skulle ske sideløbende med arbejdet på skib nr. 6078.

(59) Kommissionen bemærker, at det ifølge de italienske myndigheder tidligere har været muligt at reducere apteringstiden for visse skibe til syv eller endog seks måneder. Dette var dog sket på værfter, der kunne arbejde efter den normale procedure, dvs. aptering af et skib ad gangen.

(60) At det tidligere er lykkedes for Marghera-værftet at levere flere skibe på femten måneder fjerner ikke Kommissionens tvivl, som fortrinsvis vedrører den planlagte levering af to skibe i løbet af to måneder. Kommissionen bemærker desuden, at den effektive produktion på Marghera-værftet i 2003, der stadig var et travlt år for Fincantieri ([7]), var på ca. 130 000 k.brt, dvs. langt mindre end den produktion på 160 000 k.brt, der var fastsat for 2003 i planen fra december 2000.

(61) Ifølge den ekspert, som Kommissionen konsulterede, ville levering af fire skibe i løbet af en kort periode desuden have skabt vanskeligheder for rederiet, som formodentlig ville være stødt på alvorlige organisationsproblemer, hvis det skulle have taget imod fire skibe i løbet af to måneder.

(62) Hvad angår skib nr. 6078 og 6079, der efter planen skulle leveres af Marghera-værftet, var den planlagte produktionstid på henholdsvis atten og nitten måneder usædvanlig kort ifølge ekspertens udtalelse. Han bestred i denne forbindelse de italienske myndigheders udtalelse i brev af 25. maj 2005 om, at der var tale om en indlæringskurve, som ville nedsætte den nødvendige tid til de sidste skibe i en serie. Dette argument er ganske vist korrekt, når skibene bygges på samme værft og efter de samme metoder, men gælder ikke, når den samme skibstype bygges på forskellige værfter med forskellige arbejdshold, som det var tilfældet efter planen fra december 2000.

(63) Ved brev af 12. oktober 2005 kommenterede Italien dette spørgsmål og udtalte, at der også var en indlæringskurve, når skibene bygges på forskellige værfter. Kommissionen kan tilslutte sig, at der er tale om en vis indlæringskurve, også når produktionen sker på forskellige værfter, f.eks. med hensyn til de aspekter, der er knyttet til den centrale ledelsesstruktur, leveringen af det vigtigste udstyr osv. Ikke desto mindre er det indlysende, at denne indlæringskurve er af langt mindre betydning, når skibene bygges på forskellige værfter og endog med forskellige produktionsmetoder, end når produktionen gennemføres på det samme værft.

(64) Kommissionen fastslår, at de tre søsterskibe nr. 6077, 6078 og 6079 ikke skulle bygges på de samme værfter og med de samme produktionsmetoder ifølge planen fra 2000. Kommissionen bemærker desuden, at skib nr. 6079 ifølge Italien faktisk ikke er det tredje i en serie, men det femte, og at der allerede var opnået arbejdskraftbesparelser på 16 % og 8 % i forbindelse med henholdsvis det første og det andet søsterskib. At forvente yderligere effektivitetsforbedringer og tidsbesparelser for hvert yderligere skib forekommer mindre realistisk for de sidste to skibe ud af en serie på fem skibe end ud af en serie på tre. Kommissionen mener derfor, at den anslåede reduktion i produktionstiden for skib nr. 6078 og 6079 i planen fra 2000 var urealistisk.

Manglende beviser

(65) Den tekniske ekspert, som Kommissionen henvendte sig til efter indledningen af proceduren, gav Kommissionen nogle eksempler på den type oplysninger, som de italienske myndigheder/Fincantieri skulle have givet som belæg for, at Fincantieri virkelig havde planer om og kapacitet til at levere alle fem skibe inden udgangen af 2003.

(66) Et eksempel herpå er ordrer til leverandørerne på vigtige komponenter, herunder fremdriftssystemer eller hovedgeneratorer, der skal bestilles i den indledende fase, for at værftet kan være sikker på at få dem leveret til tiden. Et andet eksempel er kontrakter med underleverandører, som ifølge Italiens oplysninger skulle have været indgået inden udgangen af juli 2001 og under alle omstændigheder inden september 2001. Italien har dog kun fremsendt en liste over underleverandører, som potentielt arbejder for Fincantieri. Endelig nævnes som tredje eksempel de faktiske tidspunkter for acontoudbetaling på kontrakter eller garantier for

([7]) Ifølge Fincantieris årsberetning for 2003 var 2003 et særlig travlt år for afdelingen for krydstogtskibe, der skulle levere tre skibe i løbet af en kort periode.

opfyldelse af kontrakten/bankgarantier i forbindelse med ordrerne, som normalt fremlægges i forbindelse med betalingen af første afdrag på det nyt skib.

(67) Italien og Fincantieri har ikke fremlagt nogen af disse beviser på Fincantieris planer om og kapacitet til at levere samtlige skibe inden udgangen af 2003, herunder skib nr. 6079, selv om Kommissionen ved brev af 26. august 2005 underrettede Italien om, at netop denne type oplysninger ville være nyttige. At disse oplysninger ikke foreligger, bekræfter yderligere Kommissionens opfattelse af, at produktionsplanen fra 2000 ikke var realistisk, og at skib nr. 6079 ikke kunne være leveret inden udgangen af 2003.

Forventet leveringstidspunkt

(68) Endelig bemærker Kommissionen, at skib nr. 6079 med navnet »MS Noordam« ifølge en pressemeddelelse af 20. juni 2005 fra operatøren (Holland America Line), leveres i januar 2006. Hvis disse oplysninger om leveringstidspunktet er korrekte, kunne Italien ikke have ydet støtten, selv om Kommissionen havde efterkommet Italiens anmodning om en forlængelse af leveringsfristen indtil udgangen af oktober 2005.

VI. KONKLUSION

(69) Kommissionen har undersøgt de oplysninger, de italienske myndigheder har givet som følge af dens beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure af de tekniske muligheder for at levere samtlige skibe i løbet af 2003, som fastsat i Fincantieris plan fra december 2000, men især skib nr. 6079. Italiens oplysninger fjerner ikke Kommissionens tvivl om, hvorvidt den plan fra 2000, som Italien havde fremlagt, var realistisk. En uafhængig ekspert delte Kommissionens opfattelse. De nye oplysninger blev vurderet af en anden uafhængig ekspert, som dog også nåede frem til samme konklusion som Kommissionen. Italien fik lejlighed til at kommentere konklusionerne i de to ekspertudtalelser.

(70) På grundlag af en vurdering af alle de foreliggende forhold er Kommissionen nået frem til den konklusion, at den oprindelige produktionsplan med levering af de fem krydstogtskibe inden udgangen af 2003, ikke var realistisk. Dens tvivl med hensyn til kapaciteten til at levere skib nr. 6079 inden udgangen af 2003 er derfor blevet bekræftet.

(71) Kommissionen bemærker, at den allerede har tilladt en forlængelse af leveringsfristen for fire skibe, der produceres af Fincantieri, i henhold til skibsbygningsforordningens artikel 3, stk. 2. Denne bestemmelse gælder udelukkende uventede, betydelige og undskyldelige forstyrrelser, der skyldes ekstraordinære omstændigheder, som værftet ikke har kunnet forudse eller kontrollere, og Domstolen har fastslået, at den skal fortolkes strengt.

(72) I betragtning af konklusionen i nr. 70 er det ikke berettiget at forlænge leveringsfristen, og Kommissionen kan derfor ikke tillade en forlængelse af leveringsfristen for skib nr. 6079 -

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den leveringsfrist på tre år, der er fastsat i artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1540/98, kan ikke forlænges for skib nr. 6079, der bygges af Fincantieri.

Der må derfor ikke ydes kontraktbetinget driftsstøtte i forbindelse med dette skib.

Artikel 2

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

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. november 2005.

På Kommissionens vegne

Neelie KROES

Medlem af Kommissionen