ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Νοεμβρίου 2005

σχετικά με την κρατική ενίσχυση που η Ιταλία προτίθεται να χορηγήσει στη Fincantieri

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2005) 4433]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2006/639/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη :

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

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

τον κανονισμό του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 1540/98, της 29ης Ιουνίου 1998, περί των νέων κανόνων ενισχύσεως της ναυπηγικής βιομηχανίας ([1]),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα ([2]) και αφού έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις που της διαβιβάσθηκαν,

Εκτιμώντας τα εξής :

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της 31ης Ιουλίου 2003, η Ιταλία γνωστοποίησε το μέτρο ενίσχυσης στην Επιτροπή. Με επιστολές της 16ης Σεπτεμβρίου 2003, 6ης Νοεμβρίου 2003, 1ης Δεκεμβρίου 2003, 4ης Φεβρουαρίου 2004, 12ης Φεβρουαρίου 2004, 26ης Φεβρουαρίου 2004, 5ης Απριλίου 2004, 25ης Μαΐου 2004, 23ης Ιουνίου 2004 και 8ης Ιουλίου 2004, η Ιταλία παρέσχε στην Επιτροπή συμπληρωματικές πληροφορίες.

(2) Με επιστολή της 22ας Οκτωβρίου 2004, η Επιτροπή πληροφόρησε την Ιταλία για την απόφασή της να κινήσει σχετικά με την εν λόγω ενίσχυση τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

(3) Η απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([3]). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την εν λόγω ενίσχυση.

(4) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από τρίτους ενδιαφερόμενους, τις οποίες διαβίβασε στην Ιταλία, παρέχοντάς της τη δυνατότητα να απαντήσει. Οι παρατηρήσεις της Ιταλίας διαβιβάστηκαν με επιστολή της 12ης Απριλίου 2005.

(5) Η Επιτροπή έλαβε και άλλες επιστολές από την Ιταλία με ημερομηνίες αντιστοίχως 25 Νοεμβρίου 2005, 18 Μαΐου 2005 και 12 Οκτωβρίου 2005.

II. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(6) Η Ιταλία ζήτησε από την Επιτροπή παράταση της προθεσμίας παράδοσης της 31ης Δεκεμβρίου 2003, βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 1540/98, της 29ης Ιουνίου 1998 περί των νέων κανόνων ενισχύσεως της ναυπηγικής βιομηχανίας («κανονισμός για τη ναυπηγική βιομηχανία»), ο οποίος διέπει τη χορήγηση λειτουργικών ενισχύσεων που συνδέονται με τη σύμβαση. Η παράταση που ζήτησε η Fincantieri αφορά την παράδοση πέντε κρουαζιερόπλοιων συνολικής συμβατικής αξίας 2,1 δισεκατ. ευρώ και με ποσό ενίσχυσης 243 εκατ. ευρώ.

(7) Η Fincantieri είναι δημόσια εταιρία με έξι ναυπηγεία στην Ιταλία (Monfalcone, Marghera, Sestri Ponente, Ancona, Palermo, Castellammare, Muggiano, Riva Trigoso), εξειδικευμένη στη ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιων, αλλά που ναυπηγεί επίσης και άλλους τύπους πλοίων που προορίζονται για την εμπορική ναυτιλία και το πολεμικό ναυτικό.

(8) Η Ιταλία εξήγησε ότι οι οριστικές συμβάσεις για τα εν λόγω πλοία υπογράφηκαν τον Δεκέμβριο 2000 και ότι η παράδοση, σύμφωνα με τις συμβατικές ρήτρες, προβλεπόταν για τον Ιούνιο ή τον Δεκέμβριο 2003. Τα πλοία τα παρήγγειλαν διάφορες θυγατρικές της Carnival Corporation («Carnival»), επιχείρηση κρουαζιερών από τις Ηνωμένες Πολιτείες. Σ' αυτή τη βάση η Ιταλία υποσχέθηκε μια λειτουργική ενίσχυση σχετική με τη σύμβαση για τη ναυπήγηση των πλοίων.

(9) Η Ιταλία διευκρίνισε ότι ο ιδιοκτήτης των πλοίων ζήτησε, το φθινόπωρο του 2001, παράταση των προθεσμιών παράδοσης σε διαφορετικά χρονικά διαστήματα το 2004 και το 2005, προτάσσοντας ως αιτιολογία τις σοβαρές επιπτώσεις των τρομοκρατικών ενεργειών της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στον τομέα των κρουαζιερών. Η Fincantieri αποδέχτηκε το αίτημα και η Ιταλία ζήτησε παράταση της προθεσμίας παράδοσης ώστε τα πλοία να μπορέσουν ακόμα να τύχουν λειτουργικών ενισχύσεων.

(10) Στην γνωστοποίησή τους οι ιταλικές αρχές αναφέρθηκαν στην απόφαση της Επιτροπής της 5ης Ιουνίου 2002 ([4]) με την οποία εξουσιοδοτείται ανάλογη παράταση της προθεσμίας παράδοσης κρουαζιερόπλοιου υπό κατασκευή στο γερμανικό ναυπηγείο Meyer Werft. Η Ιταλία υπογράμμισε τις υφιστάμενες αναλογίες μεταξύ των δύο περιπτώσεων σε ό, τι αφορά (i) τους λόγους που προβλήθηκαν για την παράταση (τις επιπτώσεις των τρομοκρατικών ενεργειών της 11ης Σεπτεμβρίου 2001), (ii) τη συγκεκριμένη αγορά (κρουαζιέρες) και (iii) τη σχέση εμπορικής εξάρτησης μεταξύ του ναυπηγείου και του ιδιοκτήτη του πλοίου (η Carnival είναι ο μεγαλύτερος πελάτης της Fincantieri).

([1]) ΕΕ L 202, της 18.7.1998, σ. 1.

([2]) ΕΕ C 30, της 5.2.2005, σ. 12.

([3]) Βλ. υποσημείωση 2.

([4]) ΕΕ C 238, της 3.10.2002, σ. 14 (κρατική ενίσχυση αριθ. N 843/01).

(11) Με απόφαση της 20ής Οκτωβρίου 2004, η Επιτροπή χορήγησε παράταση της προθεσμίας παράδοσης για τέσσερα από τα πλοία, αλλά εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με τη δυνατότητα χορήγησης παράτασης για ένα πέμπτο πλοίο. Οι αμφιβολίες αφορούσαν το πλοίο 6079, με προβλεπόμενη παράδοση τον Οκτώβριο 2005. Αυτό το πλοίο έπρεπε αρχικώς να παραδοθεί το 2005 αλλά, σε ένα επόμενο στάδιο, προς το τέλος του 2000, η προθεσμία παράδοσης ορίστηκε για τον Δεκέμβριο 2003, διαφορετικά το πλοίο δεν θα μπορούσε να τύχει λειτουργικών ενισχύσεων.

(12) Το ποσό της ενίσχυσης που η Ιταλία θα χορηγούσε στην Fincantieri εάν η Επιτροπή παρέτεινε την προθεσμία παράδοσης για το πλοίο 6079 είναι περίπου 33 εκατ. Ευρώ (9 % της συμβατικής αξίας του πλοίου).

(13) Η κίνηση της επίσημης διαδικασίας βασίστηκε κυρίως σε δύο λόγους. Ο πρώτος συνίσταται στις αμφιβολίες σχετικά με τη δυνατότητα υλοποίησης του σχεδίου, σύμφωνα με το οποίο ένα από τα πέντε πλοία (το πλοίο 6077) έπρεπε να ναυπηγηθεί στο ναυπηγείο της Αγκώνας, γεγονός που θα συνεπαγόταν μια περίπλοκη παραγωγική διαδικασία, δεδομένου ότι τα τμήματα των σκαφών προς συναρμολόγηση θα έπρεπε να μεταφερθούν σε άλλο ναυπηγείο (ATSM Τεργέστη) και κατόπιν να ξαναμεταφερθούν στην Αγκώνα, αφού το μήκος της δεξαμενής στην Αγκώνα είναι μικρότερο από εκείνο του πλοίου. Επιπλέον, στην Αγκώνα δεν είχαν ποτέ κατασκευαστεί τόσο πολύπλοκα πλοία και γι' αυτό υπήρχαν αμφιβολίες σχετικά με την ικανότητα αντιμετώπισης μιας τέτοιας επιχείρησης, ιδίως όσον αφορούσε τον εξοπλισμό του πλοίου. Γι' αυτόν τον σκοπό πρέπει να διευκρινιστεί ότι η κατασκευή του πλοίου 6077 στην Αγκώνα θα συνεπαγόταν ένα εξοπλισμό απολύτως κατ' εξαίρεση στο ναυπηγείο του Παλέρμου, εξ αιτίας της μετακίνησης της παραγωγής από την Αγκώνα στο Παλέρμο.

(14) Ο δεύτερος λόγος συνίσταται στις αμφιβολίες σχετικά με το εκτιμώμενο ποσό για τον εξοπλισμό του πλοίου που θα έπρεπε να είχε προβλέψει η Fincantieri, εάν και τα πέντε πλοία είχαν παραδοθεί το 2003. Αυτό θα είχε οδηγήσει το 2003, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Επιτροπής, σε έναν εξοπλισμό ισοδύναμο που θα απαιτούσε τη διπλή δραστηριότητα εξοπλισμού από εκείνη που είχε πραγματοποιήσει μέχρι τότε η Fincantieri. Επιπλέον, για το ναυπηγείο της Marghera, η δραστηριότητα εξοπλισμού που είχε προβλεφθεί για το 2003 απαιτούσε μεγαλύτερη δραστηριότητα εξοπλισμού κατά 40 % περίπου της δραστηριότητας που είχε διεξαγάγει μέχρι τότε το ναυπηγείο αυτό. Συνεπώς, η Επιτροπή αμφέβαλε κατά πόσο ήταν ρεαλιστικό το σχέδιο παραγωγής για τη Fincantieri γενικά και για την Marghera ειδικότερα.

(15) Γι' αυτούς τους δύο λόγους η Επιτροπή αμφέβαλε για το κατά πόσο τα πέντε πλοία μπορούσαν να παραδοθούν το 2005. Ωστόσο, βάσει των ιδίων πληροφοριών και της ιδίας ανάλυσης η Επιτροπή δέχθηκε ότι ήταν δυνατή η παράδοση τεσσάρων πλοίων.

(16) Σύμφωνα με την Επιτροπή, οι μεγαλύτερες αμφιβολίες αφορούσαν το πλοίο 6079, που είναι το τρίτο όμοιο πλοίο του 6077, που και αυτό ναυπηγήθηκε στο ναυπηγείο της Marghera και του οποίου η παράδοση είχε προβλεφθεί για τον Οκτώβριο 2005. Η ημερομηνία παράδοσης αυτού του πλοίου είχε μετατεθεί σημαντικά σε σύγκριση με το σχέδιο παραγωγής του Δεκεμβρίου 2000, μετά την απόφαση να ναυπηγηθεί το πλοίο 6077 στη Marghera. Επιπλέον, τέτοιες αμφιβολίες βασίζονται σε ενδείξεις — μια επιστολή προθέσεων υπογράφηκε πριν υπογραφούν οι οριστικές συμβάσεις τον Δεκέμβριο 2000 — βάσει των οποίων ήδη εξαρχής είχε προβλεφθεί η τωρινή σειρά ναυπήγησης, με πολύ καθυστερημένη προθεσμία παράδοσης για το πλοίο 6079.

III. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

(17) Η Fincantieri έστειλε τις παρατηρήσεις της με επιστολή της 3ης Μαρτίου 2005.

(18) Η Fincantieri δήλωσε ότι οποιοδήποτε ναυπηγείο της επιχείρησης, είτε ανήκει στο τμήμα ναυπήγησης κρουαζιερόπλοιων είτε ανήκει στο τμήμα ναυπήγησης φορτηγών πλοίων, θα ήταν σε θέση, χωρίς να χρειάζεται να τροποποιήσει τις επιλογές τεχνικής της παραγωγής και του εκτελεστικού σχεδιασμού του ναυπηγείου, να κατασκευάσει τα ίδια τμήματα του πλοίου, στηριζόμενο και σε ένα δίκτυο υπεργολάβων σε θέση να ικανοποιήσουν εν ανάγκη την ζητούμενη παραγωγική ποιότητα και ποσότητα.

(19) Επιπλέον, η Fincantieri δήλωσε ότι το ναυπηγείο της Αγκώνας μπορούσε να κατασκευάσει χωρίς προβλήματα ένα κρουαζιερόπλοιο των διαστάσεων και των χαρακτηριστικών ναυπήγησης του πλοίου 6077 (το όμοιο πλοίο του 6079), εξ ολοκλήρου, δηλαδή συμπεριλαμβανομένων και των δραστηριοτήτων εξοπλισμού και επίπλωσης, καταφεύγοντας αποκλειστικά στις ίδιες δομές παραγωγής, υποδομής και εγκαταστάσεων, αρκεί να είχε δοθεί άμεση συνέχεια στη συμφωνία μεταξύ της Fincantieri και των τοπικών και περιφερειακών αρχών, των λιμενικών αρχών και των συνδικαλιστικών οργανώσεων των εργαζομένων στον τομέα της μεταλλουργομηχανικής βιομηχανίας, συμφωνία που κατέστη επίσημη με το έγγραφο προθέσεων της 6ης Δεκεμβρίου 1999. Ωστόσο, αυτό δεν συνέβη.

(20) Στη μελέτη της τεχνικής της παραγωγής σχετικά με το πλοίο 6077 (όμοιο πλοίο του πλοίου 6079) αποφασίστηκε να κατασκευαστεί το πλοίο σε δύο τμήματα: το μεγαλύτερο στην Αγκώνα και το μικρότερο στη Riva Trigoso. Το ίδιο παραγωγικό σχήμα είχε προβλεφθεί για την ναυπήγηση του αεροπλανοφόρου Conte di Cavour, στα ναυπηγεία της Riva Trigoso και του Muggiano και είχε υιοθετηθεί για το κρουαζιερόπλοιο της Disney Magic, στα ναυπηγεία της Αγκώνας και της Marghera το 1997. Η επονομαζόμενη «τζαμποποίηση» σχεδιάστηκε για το νεώριο της ATSM στην Τεργέστη το οποίο διαθέτοντας επίσης μόνιμη δεξαμενή για τις εργασίες εξοπλισμού και ολοκλήρωσης πλοίων, θα μπορούσε να είχε αντιμετωπίσει οποιαδήποτε παραγωγική δυσκολία του ναυπηγείου της Αγκώνας, και ακόμη σημαντικότερο, προσφέροντας το μεγάλο πλεονέκτημα της εγγύτητας με τον βιομηχανικό πόλο γύρω από το ναυπηγείο του Monfalcone.

(21) Εν κατακλείδι, η Fincantieri, στην επιλογή της να ναυπηγήσει το πλοίο 6077 στην Αγκώνα, τουλάχιστον για μεγάλο μέρος του σκάφους και για μεγάλο μέρος του εξοπλισμού, υιοθέτησε μια αποτελεσματική και παράλληλα οξυδερκή στρατηγική, προβλέποντας, έναντι ενδεχομένων προβλημάτων που θα μπορούσαν να προκύψουν, μια σειρά από εναλλακτικές λύσεις παραγωγής που στηρίζονται στα χαρακτηριστικά ολοκλήρωσης και ευελιξίας των δικών της ναυπηγείων, για να εξασφαλίσει την τήρηση των συμβατικών προθεσμιών παράδοσης που προβλέπονταν για το τέλος του 2003.

IV. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΥΠΕΒΑΛΑΝ ΟΙ ΙΤΑΛΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

(22) Οι παρατηρήσεις που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές μετά από την κίνηση της επίσημης διαδικασίας αντικατοπτρίζουν τις παρατηρήσεις της Fincantieri· ότι δηλαδή το σχέδιο του Δεκεμβρίου 2000, αν και αποτελούσε μια πρόκληση, ήταν ρεαλιστικό. Οι ιταλικές αρχές θεωρούν ότι η ημερομηνία παράδοσης θα μπορούσε να είχε τηρηθεί χάρη στην παραγωγική ευελιξία της Fincantieri, δηλαδή της ικανότητάς της να ναυπηγεί πλοία σε συνεργία με άλλα ναυπηγεία (συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που δεν προορίζονται συνήθως στη ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιων), χάρη σε ένα σχέδιο επενδύσεων υποδομής και εγκαταστάσεων επί τούτου γι' αυτόν τον σκοπό και χάρη σε προηγμένες μεθοδολογίες ναυπήγησης.

(23) Όσον αφορά την προβλεπόμενη συμμετοχή της ATSM στη ναυπήγησηενός από τα πλοία, οι παρατηρήσεις της Ιταλίας αντικατοπτρίζουν τις παρατηρήσεις της Fincantieri, ότι δηλαδή η ATSM θα μπορούσε άνετα να προβεί στη συνένωση των δύο εξοπλισμένων τμημάτων της ναυπήγησης του 6077, παρόλο που αυτή η μέθοδος ναυπήγησης συνιστά εναλλακτική λύση που υπό ορισμένο πρίσμα είναι λιγότερο ικανοποιητική από την «κανονική» σειρά των σταδίων ναυπήγησης. Πάντως η συνένωση των τμημάτων αποτελεί πλέον για την εταιρία Fincantieri μια εργασία ρουτίνας. Σε ό, τι αφορά τις αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με την εμπειρία που απεκόμισε το ναυπηγείο της Αγκώνας όσον αφορά τη ναυπήγηση πλοίων ανάλογης πολυπλοκότητας, η Ιταλία θεωρεί ότι αυτό είχε ήδη συντελεσθεί με τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό του μισού περίπου πλοίου της Disney Magic και με εκείνη του επιβατικού πλοίου «Danielle Casanova».

(24) Επιπλέον, οι ιταλικές αρχές δηλώνουν ότι το ναυπηγείο του Παλέρμου αντιμετώπισε στο παρελθόν (1996-97) σχέδια παραγωγής περισσότερο δύσκολα από εκείνο που προβλέφθηκε για το 2000. Όσον αφορά την εκτίμηση της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία το σχέδιο παραγωγής του έτους 2000 θα συνεπαγόταν, στο έτος 2003, ποσότητα εξοπλισμού ισοδύναμη με το διπλό της δραστηριότητας εξοπλισμού που είχε πραγματοποιήσει μέχρι τότε η Fincantieri, οι ιταλικές αρχές αρνούνται αυτή την εκτίμηση και επιπλέον υποστηρίζουν ότι σε σχεδόν όλα τα ναυπηγεί το παραγωγικό σχέδιο του έτους 2000 θα είχε χρησιμοποιήσει την «κανονική ικανότητα ναυπήγησης» του αντίστοιχου ναυπηγείου και μόνο σε ορισμένες περιπτώσεις θα είχε επιτευχθεί η ανώτατη ικανότητα ναυπήγησης.

(25) Σε απάντηση στην επισήμανση της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία για το ναυπηγείο της Marghera ο προβλεπόμενος για το 2003 εξοπλισμός θα απαιτούσε δραστηριότητα κατά 40 % μεγαλύτερη από εκείνη που είχε διεξαγάγει αυτό το ναυπηγείο μέχρι εκείνη τη στιγμή, οι ιταλικές αρχές υποστηρίζουν ότι ο φόρτος εργασίας (συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού), που προβλέπεται για το ναυπηγείο της Marghera από το σχέδιο για το 2000, ήταν απολύτως συνεπής με τη ναυπηγική ικανότητα και δυναμικό που επέδειξε το ναυπηγείο, αφού στο παρελθόν είχε κατορθώσει να παραδώσει 4 πλοία σε 15 μήνες, όπως προβλέφθηκε για το 2003.

(26) Επιπλέον, στην Ιταλία είχε δοθεί η δυνατότητα να τοποθετηθεί επί των βασικών στοιχείων της έκθεσης που είχε συντάξει ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας, την οποία χρησιμοποίησε η Επιτροπή για να αξιολογήσει τις πληροφορίες που παρέσχε η Ιταλία πριν από την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας.

(27) Στην απάντησή τους της 18ης Μαΐου 2005, οι ιταλικές αρχές διατύπωσαν παρατηρήσεις σχετικά με τρεις κύριες πλευρές της έκθεσης του εμπειρογνώμονα.

(28) Κατ' αρχάς, σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, ο εμπειρογνώμονας βάσισε την αξιολόγησή του στην ολική χωρητικότητα προς παράδοση το έτος 2003, χωρίς να λάβει υπόψη τον κύκλο παραγωγής, δηλαδή την προοδευτική αύξηση που η **αντισταθμισμένη μικτή χωρητικότητα** εμφανίζει κατά τη διάρκεια ολόκληρης της περιόδου ναυπήγησης. Ο εμπειρογνώμονας, ξεχνώντας να διανείμει στη χρονική περίοδο που είναι απαραίτητη για την πραγματική της παραγωγή την χωρητικότητα σχετικά με τα εννέα πλοία με παράδοση προγραμματισμένη στο 2003 (ορισμένα εκ των οποίων σε προχωρημένο στάδιο ναυπήγησης ήδη στα τέλη του 2002), δήλωσε καταλήγοντας ότι το 2003 η Fincantieri θα μπορούσε να είχε παραγάγει διπλάσια χωρητικότητα από εκείνη που είχε παραγάγει στο παρελθόν. Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές αυτό το συμπέρασμα είναι λανθασμένο, αφού στα πλαίσιο της αξιολόγησης της παραγωγικής ικανότητας της Fincantieri, η χωρητικότητα των πλοίων που παραδόθηκαν το 2003 δεν συμπίπτει με τη χωρητικότητα εκείνων που πραγματικά ναυπηγήθηκαν κατά το ίδιο έτος. Η Ιταλία υποστηρίζει ότι τα στοιχεία σχετικά με την παραγωγή είναι συνεπή με τις παραγωγικές ικανότητες που παρατηρήθηκαν κατά το παρελθόν και οπωσδήποτε δεν υπερβαίνουν τα επίπεδα της ανώτατης παραγωγικής ικανότητας.

(29) Οι ιταλικές αρχές υποστηρίζουν ότι τα στοιχεία παραγωγής καταδεικνύουν πως ακόμα και στα έτη της μεγαλύτερης προσπάθειας, δηλαδή το 2002 και το 2003, οι όγκοι παραγωγής για τα ναυπηγεία του Monfalcone, της Marghera και της Genova-Sestri Ponente δεν διέφεραν πάνω από 20 % από τους ιστορικούς όγκους. Σε ό, τι αφορά το «payload» (επίπλωση και κλιματισμός) που αποτελεί το σημαντικό μέρος το οποίο χαρακτηρίζει αυτή τη μορφή πλοίων, η διαφορά είναι πολύ μεγαλύτερη στην περίπτωση του ναυπηγείου της Genova-Sestri Ponente (που από 1 863 τόνους το 1998, αυξήθηκε σε 14 303 τόνους το 2003). Μια τόσο αισθητή αύξηση οφείλεται στην προσφυγή σε υπεργολάβους και στη διεύρυνση των εργασιών που τους ανατέθηκαν, μέσω συμβάσεων «με το κλειδί στο χέρι».

(30) Τα στοιχεία σχετικά με την παραγωγή σε εργατοώρες (εσωτερικές — εξωτερικές) καταδεικνύουν ότι στα έτη που προηγούνται του σχεδίου, έγινε προσφυγή σε υπεργολαβίες σε βαθμό ακόμα μεγαλύτερο από εκείνον που προβλέπεται στο σχέδιο του Δεκεμβρίου 2000.

(31) Τέλος, η Ιταλία υποστηρίζει ότι ο κίνδυνος έλλειψης ή μη διαθεσιμότητας των υπεργολάβων είναι αμελητέος, και υπό το πρίσμα των σκέψεων ότι οι δραστηριότητες εξοπλισμού του ξενοδοχειακού μέρους των πλοίων (που συμπίπτει με την τελευταία περίοδο παραγωγής στο ναυπηγείο) εμπλέκει ακριβώς τους προμηθευτές με τους οποίους η Fincantieri διατηρεί μακρόχρονες σχέσεις συνεργασίας. Ακόμη και στην έσχατη υπόθεση έλλειψης ή μη διαθεσιμότητας εξειδικευμένου προσωπικού, το πρόβλημα θα λυνόταν εύκολα μέσω εξωτερικής ανάθεσης της εργασίας, στον τομέα της οικοδομής, κυρίως σε επιχειρήσεις κατασκευής μεγάλων ξενοδοχείων, δεδομένου ότι η επίπλωση και ο εξοπλισμός είναι ανάλογοι με εκείνους των ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων.

(32) Εν κατακλείδι, οι ιταλικές αρχές συμμερίζονται πλήρως τις παρατηρήσεις που υπέβαλε η Fincantieri.

(33) Με επιστολή της 12ης Οκτωβρίου 2005, η Ιταλία σχολίασε τα συμπεράσματα που υπέβαλε ο δεύτερος εμπειρογνώμονας τον οποίο συμβουλεύθηκε η Επιτροπή, τα οποία αφορούσαν την αξιολόγηση των επιχειρημάτων που προέβαλε η Ιταλία στην απάντησή της όσον αφορά την κίνηση της διαδικασίας.

V. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗ

Νομική βάση

(34) Σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές, εκτός αν η παρούσα συνθήκη ορίζει άλλως. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, το κριτήριο της στρέβλωσης των ανταλλαγών εφαρμόζεται σε επιχείρηση δικαιούχο που ασκεί οικονομική δραστηριότητα που συνεπάγεται συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

(35) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το ζήτημα της παράτασης της προθεσμίας παράδοσης είναι καθοριστικό για να είναι επιλέξιμο το πλοίο για λειτουργικές ενισχύσεις που συνδέονται με τη σύμβαση, δυνάμει του άρθρου 3 του κανονισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία. Η εν θέματι λειτουργική ενίσχυση συνίσταται στη χρηματοδότηση μέσω κρατικών πόρων ενός μέρους των δαπανών τις οποίες τα εν λόγω ναυπηγεία θα έπρεπε κανονικά να πραγματοποιήσουν για να ναυπηγήσουν ένα πλοίο. Σ' αυτό προστίθεται ότι η ναυπηγική κατασκευή αποτελεί οικονομική δραστηριότητα που συνεπάγεται συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Η εν λόγω ενίσχυση εμπίπτει συνεπώς στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

(36) Το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο (ε) της συνθήκης θεσπίζει ότι δύνανται να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά οι κατηγορίες ενισχύσεων που καθορίζονται από το Συμβούλιο, το οποίο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία, προτάσει της Επιτροπής. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, δυνάμει αυτής της νομικής βάσης, στις 29 Ιουνίου 1998, το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό για τη ναυπηγική βιομηχανία.

(37) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, βάσει του κανονισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία, ως «ναυπηγική βιομηχανία» νοείται η ναυπήγηση αυτοπροωθούμενων ποντοπόρων εμπορικών πλοίων. Επίσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Fincantieri ναυπηγεί αυτόν τον τύπο πλοίων και ότι πρόκειται συνεπώς για επιχείρηση που διέπεται απ' αυτόν τον κανονισμό.

(38) Το αίτημα που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές πρέπει να αξιολογηθεί βάσει του κανονισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία, παρόλο που αυτός δεν είναι πλέον σε ισχύ από το τέλος του 2003. Το καθεστώς για το οποίο η Ιταλία χορήγησε την ενίσχυση εγκρίθηκε δυνάμει αυτού του κανονισμού και όταν χορηγήθηκε η ενίσχυση ο εν λόγω κανονισμός που προέβλεπε την τριετή προθεσμία παράδοσης ήταν ακόμα σε ισχύ.

(39) Το άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία προβλέπει μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2000 εισφορά 9 % κατ' ανώτατο όριο ως λειτουργική ενίσχυση βάσει της σύμβασης. Βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 2 του ιδίου κανονισμού το ανώτατο όριο που είναι εφαρμοστέο στη σύμβαση είναι το ισχύον κατά την ημερομηνία υπογραφής της οριστικής σύμβασης. Αυτό δεν εφαρμόζεται, ωστόσο, στα πλοία των οποίων η παράδοση έλαβε χώρα μετά την παρέλευση τριών ετών από την υπογραφή της σύμβασης. Σε αυτές τις περιπτώσεις το εφαρμοστέο ανώτατο όριο είναι εκείνο που ίσχυε τρία έτη πριν την παράδοση του πλοίου. Η τελευταία προθεσμία παράδοσης ενός πλοίου που θα μπορούσε ακόμα να τύχει λειτουργικών ενισχύσεων, ήταν ως εκ τούτου, , κατ' αρχήν, η 31η Δεκεμβρίου 2003.

(40) Το άρθρο 3 παράγραφος 2 προβλέπει εντούτοις ότι η Επιτροπή δύναται να χορηγήσει παράταση της τριετούς προθεσμίας παράδοσης οσάκις τούτο κρίνεται δικαιολογημένο λόγω της τεχνικής περιπλοκότητας του συγκεκριμένου ναυπηγικού εγχειρήματος ή λόγω καθυστερήσεων συνεπεία απρόβλεπτης και σοβαρής διατάραξης του προγράμματος εργασιών του ναυπηγείου για την οποία αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνο, συνεπεία εξαιρετικών περιστάσεων, μη δυνάμενων να προβλεφθούν από την οικεία επιχείρηση και οφειλόμενων σε εξωγενείς παράγοντες. Ας σημειωθεί ότι η Ιταλία βασίζει το αίτημά της για παράταση της προθεσμίας παράδοσης σε εξαιρετικές και απρόβλεπτες περιστάσεις.

(41) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το Πρωτοδικείο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έδωσε μια ανάλογη ερμηνεία στην απόφαση της 16ης Μαρτίου 2000 ([5]) και θέσπισε ότι αυτή η διάταξη πρέπει να ερμηνευθεί συσταλτικά.

Αξιολόγηση του συμβιβάσιμου της ενίσχυσης υπό το πρίσμα των αμφιβολιών που εξέφρασε η Επιτροπή και των παρατηρήσεων που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές και η Fincantieri

(42) Η Επιτροπή επισημαίνει κυρίως ότι η παρούσα απόφαση αφορά ένα πλοίο, αλλά ότι η αξιολόγηση βασίζεται σε ολόκληρη την παραγωγή της Fincantieri που είχε προβλεφθεί τον Δεκέμβριο 2000. Η παράδοση το 2003 και των πέντε πλοίων που αποτελούν αντικείμενο αυτής της γνωστοποίησης, — εκτός εκείνων των πλοίων η παράδοση των οποίων προβλεπόταν ήδη για το 2003 — θα συνεπαγόταν τεράστιο φόρτο εργασίας για την Fincantieri. Γι' αυτό, η Επιτροπή θεώρησε αναγκαίο να επαληθεύσει κατά πόσον η Fincantieri ήταν τεχνικά σε θέση να παραδώσει τα εν λόγω πλοία μέχρι το τέλος του 2003.

(43) Οι συμπληρωματικές πληροφορίες που παρέσχε η Ιταλία και η Fincantieri σε απάντηση στις αμφιβολίες που εξέφρασε η Επιτροπή στην απόφασή της, αναλύθηκαν από την Επιτροπή και από έναν ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα ([6]) κατόπιν παραγγελίας της Επιτροπής. Η έκθεση που εκπόνησε ο εμπειρογνώμονας τέθηκε στη διάθεση της Ιταλίας ώστε να μπορεί να υποβάλει τις παρατηρήσεις της, με επιστολή της Επιτροπής της 26ης Αυγούστου 2005. Η Ιταλία διαβίβασε τις παρατηρήσεις της επί της έκθεσης με επιστολή της 12ης Οκτωβρίου 2005.

Ναυπήγηση ενός πλοίου στα ναυπηγεία της Αγκώνας και επιπτώσεις για το ναυπηγείο του Παλέρμου

(44) Η πρώτη αμφιβολία που εξέφρασε η Επιτροπή αφορούσε την παραγωγική ικανότητα του ναυπηγείου της Αγκώνας να ναυπηγήσει, μαζί με το ναυπηγείο ATSM της Τεργέστης, ένα από τα πέντε κρουαζιερόπλοια (το 6077) αντικείμενο της γνωστοποίησης.

([5]) Υπόθεση T-72/98, *Astilleros Zamacona SA κατά Επιτροπής* Συλλ. [2000] Μέρος II σ. 1683.

([6]) Για διοικητικούς λόγους, άλλον από εκείνον που είχε χρησιμοποιηθεί πριν την έναρξη της επίσημης διαδικασίας.

(45) Η Ιταλία υποστηρίζει ότι θα ήταν δυνατό να είχε κατασκευαστεί ένα από τα πέντε πλοία στην Αγκώνα και στην ATSM, παρόλο που το νεώριο της Αγκώνας έχει μικρότερο μήκος από το εν λόγω πλοίο, χάρη σε μια ειδική διαδικασία που ήδη είχε χρησιμοποιηθεί μία φορά για ένα κρουαζιερόπλοιο, δηλαδή τη συνένωση των δύο κομματιών του πλοίου («τζαμποποίηση»). Η Επιτροπή στην έναρξη της διαδικασίας δεν είχε δηλώσει ότι αυτό ήταν αδύνατο, όμως υπογράμμισε την πολυπλοκότητα, γεγονός που η Ιταλία συμμερίζεται παραδεχόμενη ότι επρόκειτο για μία «μέθοδο ναυπήγησης λιγότερο ικανοποιητική».

(46) Γι' αυτόν τον σκοπό, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή επισήμανε ότι στην Αγκώνα δεν είχαν ποτέ ναυπηγηθεί, μέχρι τότε, πλοία τόσο πολύπλοκα, επισήμανση στην οποία η Ιταλία απάντησε υποστηρίζοντας ότι η Αγκώνα είχε κατασκευάσει το κύριο τμήμα τριών αντίστοιχων πλοίων, καθώς και τμήμα ενός επιβατικού πλοίου ιδίων κατά προσέγγιση διαστάσεων με το ήμισυ του εν λόγω πλοίου (44 000 κόροι ολικής χωρητικότητας (εφεξής ΚΟΧ) έναντι 82 500 ΚΟΧ). Συνεπώς, τα τμήματα και τα πλοία ήταν σημαντικά μικρότερα από το κρουαζιερόπλοιο 6077 του οποίου προβλεπόταν η ναυπήγηση. Επειδή στη ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιων η πολυπλοκότητα εξαρτάται σημαντικά από τις διαστάσεις, η Επιτροπή γι' αυτόν τον σκοπό συμπεραίνει ότι η Ιταλία δεν κατόρθωσε να αντικρούσει τα επιχειρήματά της στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

(47) Στην προαναφερθείσα απόφαση η Επιτροπή δήλωσε επιπλέον ότι η κατασκευή του ενός των κρουαζιερόπλοιων στην Αγκώνα και στο ναυπηγείο ATSM της Τεργέστης θα συνεπαγόταν τη μετακίνηση άλλων ναυπηγήσεων, που προβλέπονταν για το ναυπηγείο της Fincantieri στο Παλέρμο, για του οποίου όμως την ικανότητα να αντιμετωπίσει την αύξηση της δραστηριότητας εξοπλισμού η Επιτροπή αμφέβαλε. Οι ιταλικές αρχές υποστηρίζουν ότι αυτή η εργασία θα ήταν θεωρητικά δυνατή. Εντούτοις, δεν χορηγήθηκε καμία απόδειξη, η δε απάντηση αναφερόταν κυρίως στη ναυπήγηση εκφρασμένη σε ολική χωρητικότητα και όχι στο συγκεκριμένο ζήτημα του εξοπλισμού. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η παραγωγή του ναυπηγείου του Παλέρμου το 2003 ήταν 33 000 ΚΟΧ, πολύ χαμηλότερη από την ανώτατη παραγωγή που ισχυρίστηκαν οι ιταλικές αρχές (63 000 ΚΟΧ), καθώς και χαμηλότερη από την παραγωγή που προβλέπεται στο σχέδιο του Δεκεμβρίου 2000, ήτοι 53 000 ΚΟΧ.

(48) Επιπλέον, οι ιταλικές αρχές πληροφόρησαν ότι ήδη τον Ιούνιο 2001 — λιγότερο από έξι μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης για τα πέντε κρουαζιερόπλοια — εμφανίστηκε κρίση παραγωγής στο Παλέρμο, ακόμη και χωρίς την επιπλέον εργασία που προβλεπόταν, εξ ου και η καθυστέρηση των παραδόσεων. Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι το ναυπηγείο του Παλέρμο δεν ήταν σε θέση να καλύψει το σχέδιο του Δεκεμβρίου 2000 σε ό, τι αφορά τον εξοπλισμό (σημείο στο οποίο η Ιταλία δεν απάντησε).

(49) Όμως, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι πληροφορίες που παρέσχον οι ιταλικές αρχές και η Fincantieri δείχνουν ότι δεν ήταν σαφές τον Δεκέμβριο 2000 εάν ο εξοπλισμός του πλοίου 6077 έπρεπε να πραγματοποιηθεί στην ATSM ή στην Αγκώνα. Σύμφωνα με το σχέδιο παραγωγής του Δεκεμβρίου 2000 και το παράρτημα 5 στην επιστολή της 25ης Μαΐου 2005, ο εξοπλισμός έπρεπε να πραγματοποιηθεί στην Αγκώνα, όμως στην επιστολή της Fincantieri της 3ης Μαρτίου 2005 δηλώνεται ότι ο εξοπλισμός θα πραγματοποιείτο στην ATSM για να αποφευχθούν ενδεχόμενες δυσκολίες παραγωγής του ναυπηγείου της Αγκώνας.

(50) Ο εμπειρογνώμονας που συμβουλεύθηκε η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ιταλία δεν χορήγησε πειστικές πληροφορίες σε ό, τι αφορά την οργάνωση και τους πόρους προς συγκέντρωση στο νεώριο της ATSM και γι' αυτό αμφιβάλλει σαφώς για το κατά πόσον ένα ναυπηγείο που χρησιμοποιείται κυρίως για επισκευές πλοίων και χωρίς πείρα στη ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιων, μπορεί να μετατραπεί σε ναυπηγείο πλήρως οργανωμένο που να είναι σε θέση να παραδώσει ένα κρουαζιερόπλοιο σε σύντομο χρονικό διάστημα.

(51) Στην επιστολή τής 12ης Οκτωβρίου 2005, η Ιταλία σχολίασε αυτό το σημείο. Η Ιταλία θεωρεί ότι οι οργανωτικές ικανότητες της Fincantieri ήταν επαρκείς για να επιτρέψουν στην ATSM να φέρει σε πέρας το προβλεπόμενο εγχείρημα εντός σύντομης περιόδου. Η Ιταλία υπογραμμίζει επίσης ότι η ATSM συνεργάζεται σήμερα με τη Fincantieri, σε ό, τι αφορά τη δραστηριότητα επισκευής πλοίων στο νεώριό της. Εντούτοις, η Επιτροπή δεν είναι ακόμη πεπεισμένη για το κατά πόσον ευσταθεί η ιταλική θέση σύμφωνα με την οποία η ATSM θα μπορούσε να μετατραπεί σε σύντομο χρόνο από νεώριο για επισκευές πλοίων σε πραγματικό ναυπηγείο ναυπήγησης πλοίων.

(52) Εξ ου και το συμπέρασμα ότι η ίδια η Fincantieri αμφέβαλε για την ικανότητα του ναυπηγείου της Αγκώνας να εφοπλίσει το πλοίο και επιπλέον δεν χορήγησε αποδεικτικά στοιχεία για το κατά πόσον η ATSM θα ήταν σε θέση να το πράξει. Βάσει των ανωτέρω παρατηρήσεων η Επιτροπή θεωρεί ότι ο προγραμματισμός για το 2000 δεν ήταν ρεαλιστικός, ήταν δε και αόριστος τόσο σε ό, τι αφορά τη ναυπήγηση ενός πλοίου στα ναυπηγεία της Αγκώνας/ATSM όσο και σε ό, τι αφορά την κατάσταση στο Παλέρμο. Τούτο επιβεβαιώνει τις αμφιβολίες της στα σημεία αυτά.

Εξοπλισμός για τον όμιλο Fincantieri

(53) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας η Επιτροπή θεώρησε ότι η παράδοση και των πέντε πλοίων, εκτός από τα άλλα πλοία που ήδη προβλέπονταν, θα σήμαινε έναν εξοπλισμό που θα απαιτούσε διπλάσια δραστηριότητα από εκείνη που είχε πραγματοποιήσει μέχρι τότε η Fincantieri και ότι για το ναυπηγείο της Marghera ο προβλεπόμενος για το 2003 εξοπλισμός θα απαιτούσε κατά 40 % υψηλότερες δραστηριοτήτες από εκείνες που είχε ήδη πραγματοποιήσει μέχρι τότε το ίδιο ναυπηγείο.

(54) Η Ιταλία απάντησε ότι οι ικανότητες ναυπήγησης του σκάφους ήταν επαρκείς. Ωστόσο, αυτό το επιχείρημα δεν έχει σημασία δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν αμφισβήτησε την ικανότητα ναυπήγησης σκαφών.

(55) Η Fincantieri και η Ιταλία αμφισβητούν επίσης τις εκτιμήσεις της Επιτροπής σχετικά με τον όγκο εξοπλισμού σε σύγκριση με τα προηγούμενα έτη και δηλώνουν για παράδειγμα ότι η αύξηση δεν ήταν ανώτερη του 20 %. Επιπλέον, υποστηρίζουν ότι ήταν δυνατό να πραγματοποιηθεί ο αναγκαίος εξοπλισμός εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας, χάρη και σε ένα δίκτυο υπεργολάβων.

(56) Εντούτοις, η Επιτροπή επιμένει, και σε αυτό το σημείο τη στηρίζει ο εμπειρογνώμονας, ότι το ζήτημα του εξοπλισμού έχει άμεση σχέση με το θέμα, όπως δήλωσε στην κίνηση της διαδικασίας. Παρόλο που η Ιταλία έδειξε ότι τα ξεχωριστά

ναυπηγεία θα μπορούσαν να αυξήσουν την παραγωγή μέχρι να φτάσουν το ανώτατο επίπεδό της χρησιμοποιώντας δύο βάρδιες, κατά τη γνώμη της Επιτροπής η κατ' αυτόν τον τρόπο ταυτόχρονη αύξηση της παραγωγής σε όλα ή στα περισσότερα ναυπηγεία θα συνεπαγόταν κινδύνους και δαπάνες πολύ υψηλότερες και θα απαιτούσε σημαντική διοικητική προσπάθεια, κυρίως λόγω της κεντρικής διοικητικής δομής της παραγωγικής διαδικασίας της Fincantieri, την οποία επισήμανε η Ιταλία.

(57) Επιπλέον, ο εξοπλισμός είναι ιδιαίτερα σημαντικός όσον αφορά τα σκάφη των πλοίων 6078 και 6079, που έπρεπε αμφότερα να κατασκευαστούν στα ναυπηγεία της Marghera και να παραδοθούν πριν το τέλος του 2003 με διαφορά μόνο δύο μηνών. Κατά τη γνώμη της Επιτροπής, που ενισχύεται από την αξιολόγηση του εμπειρογνώμονα, η Ιταλία, αν και παρέχει ορισμένα στοιχεία σχετικά με το πώς προέβλεπε να πραγματοποιήσει όλο τον εξοπλισμό, δεν παρέχει κατάλληλη απάντηση όσον αφορά αυτό το σημαντικό σημείο.

(58) Η Ιταλία στην επιστολή τής 12ης Οκτωβρίου 2005 σχολιάζει το σημείο που ήγειρε ο εμπειρογνώμονας, επιβεβαιώνοντας ότι η παράδοση των δύο πλοίων σε χρονικό διάστημα δύο μηνών θα ήταν εφικτή και ότι π.χ. για το πλοίο 6078 είχαν προβλεφθεί εννέα μήνες, σε σύγκριση με τους εφτά μήνες για το πλοίο 6079, και γι' αυτό τον λόγο θα ήταν δυνατό εν ανάγκη να διεξαχθούν εργασίες στο πλοίο 6079. Η Επιτροπή, όσον αφορά αυτό το σημείο, παρατηρεί ότι το χρονικό διάστημα που προβλέπεται για τον εξοπλισμό των όμοιων πλοίων 6075, 6076 και 6077 ήταν αντιστοίχως εννέα, οκτώ και δέκα μήνες, οπότε μια περίοδο εννέα μηνών για το πλοίο 6078 δεν φαινόταν ιδιαίτερα μακρά, ούτε μια περίοδος εφτά μηνών για το πλοίο 6079 ιδιαίτερα σύντομη, αφού είχε προβλεφθεί ότι ο εξοπλισμός για το πλοίο 6078 θα ελάμβανε χώρα ταυτόχρονα.

(59) Η Επιτροπή διαπιστώνει πως η Ιταλία δηλώνει ότι στο παρελθόν ήταν δυνατόν να μειωθεί ο χρόνος εξοπλισμού ορισμένων πλοίων σε εφτά ή ακόμη και σε έξι μήνες. Ωστόσο, αυτό είχε λάβει χώρα σε ναυπηγεία που μπορούσαν να εργαστούν σύμφωνα με την κανονική διαδικασία, δηλαδή περιοριζόμενα στον εξοπλισμό ενός πλοίου κάθε φορά.

(60) Το γεγονός ότι το ναυπηγείο της Marghera στο παρελθόν κατόρθωσε να παραδώσει τέσσερα πλοία σε 15 μήνες δεν διαλύει τις αμφιβολίες της Επιτροπής που αφορούν κυρίως τις δύο παραδόσεις που προβλέπονται σε διάστημα δύο μηνών. Επίσης, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η πραγματική παραγωγή στη Marghera το 2003, έτος που θεωρείτο ακόμα έντονης δραστηριότητας για τη Fincantieri [7], ήταν περίπου 130 000 CGT, δηλαδή πολύ χαμηλότερη από την παραγωγή των 160 000 CGT που προβλεπόταν για το 2003 στο σχέδιο του Δεκεμβρίου 2000.

(61) Σύμφωνα με τον εμπειρογνώμονα που συμβουλεύθηκε η Επιτροπή, η παράδοση των τεσσάρων πλοίων σε ένα σύντομο χρονικό διάστημα θα είχε προκαλέσει επιπλέον δυσκολίες στον ιδιοκτήτη των πλοίων που πιθανώς θα έπρεπε να αντιμετωπίσει σοβαρά οργανωτικά προβλήματα για να μπορέσει να παραλάβει τέσσερα πλοία σε χρονική περίοδο δύο μηνών.

(62) Όσον αφορά τα πλοία 6078 και 6079, η παράδοση των οποίων είχε προβλεφθεί από το ναυπηγείο της Marghera, οι προβλεπόμενοι χρόνοι παραγωγής 18 και 19 μηνών ήταν άκρως σύντομοι σύμφωνα με τη γνώμη του εμπειρογνώμονα της Επιτροπής. Επ' αυτού, ο εμπειρογνώμονας αμφισβητεί τη δήλωση των ιταλικών αρχών που περιέχεται στην επιστολή της 25ης Μαΐου 2005 σύμφωνα με την οποία θα υπήρχε μια καμπύλη μάθησης που θα μείωνε τον απαραίτητο χρόνο για τα τελευταία πλοία μιας σειράς. Αυτή η θέση, αν και είναι σωστή όταν τα πλοία κατασκευάζονται στο ίδιο ναυπηγείο και με τις ίδιες μεθόδους, δεν είναι πλέον σωστή όταν ο ίδιος τύπος πλοίων κατασκευάζεται σε διαφορετικούς τόπους και με διαφορετικές ομάδες εργασίας, όπως προέβλεπε το σχέδιο του Δεκεμβρίου 2000.

(63) Στην επιστολή τής 12ης Οκτωβρίου 2005 η Ιταλία σχολιάζει το εν λόγω σημείο και θεωρεί ότι υπάρχει μια καμπύλη μάθησης ακόμα και όταν τα πλοία κατασκευάζονται σε διαφορετικούς τόπους. Η Επιτροπή μπορεί να δεχτεί ότι υπάρχει μια ορισμένη καμπύλη μάθησης ακόμη και όταν η παραγωγή λαμβάνει χώρα σε διαφορετικά ναυπηγεία, για παράδειγμα σε ό, τι αφορά πλευρές που συνδέονται με την κεντρική διοικητική δομή, την προμήθεια βασικών εγκαταστάσεων κλπ. Παρόλα ταύτα, όταν τα πλοία κατασκευάζονται σε διαφορετικούς τόπους και ακόμη με διαφορετικές μεθόδους παραγωγής, είναι προφανές ότι αυτή η καμπύλη μάθησης είναι πολύ λιγότερο σημαντική από ό, τι είναι όταν η παραγωγή πραγματοποιείται πάντοτε στο ίδιο ναυπηγείο.

(64) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι σύμφωνα με το σχέδιο του 2000 τα τρία όμοια πλοία 6077, 6078 και 6079 δεν θα κατασκευάζονταν στα ίδια ναυπηγεία και με τις ίδιες μεθόδους παραγωγής. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι σύμφωνα με την Ιταλία το πλοίο 6079 εκ των πραγμάτων δεν είναι το τρίτο μίας σειράς, αλλά το πέμπτο και ότι είχαν ήδη πραγματοποιηθεί οικονομίες κλίμακας στο εργατικό δυναμικό κατά 16 % και 8 % για το πρώτο και το δεύτερο όμοιο πλοίο, αντιστοίχως. Φαίνεται πολύ λιγότερο πιθανό για τα δύο τελευταία πλοία μίας σειράς πέντε πλοίων παρά μίας σειράς τριών πλοίων να αναμένονται περαιτέρω βελτιώσεις όσον αφορά την αποτελεσματικότητα και τους χρόνους για καθένα από τα επόμενα πλοία. Γι' αυτό η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εκτιμώμενες μειώσεις των χρόνων παραγωγής για τα πλοία 6078 και 6079 στο σχέδιο του 2000 δεν ήταν ρεαλιστικές.

Ελλείποντα αποδεικτικά στοιχεία

(65) Ο εμπειρογνώμονας στον οποίο απευθύνθηκε η Επιτροπή μετά την κίνηση της διαδικασίας παρέσχε σ' αυτήν ορισμένα παραδείγματα του είδους των πληροφοριών που οι ιταλικές αρχές και η Fincantieri θα έπρεπε να είχαν παράσχει για να αποδείξουν ότι η Fincantieri είχε πραγματικά την πρόθεση και την ικανότητα να παραδώσει και τα πέντε πλοία μέχρι το τέλος του 2003.

(66) Ένα τέτοιο παράδειγμα αποτελούν οι παραγγελίες που δόθηκαν στους προμηθευτές για σημαντικά εξαρτήματα, μεταξύ των οποίων τα συστήματα προώθησης και οι βασικές γεννήτριες, που πρέπει να παραγγελθούν στην αρχική φάση ώστε να υπάρχει η βεβαιότητα ότι θα παραδοθούν εγκαίρως. Ένα άλλο παράδειγμα είναι οι συμβάσεις με τους υπεργολάβους που θα έπρεπε να είχαν συναφθεί πριν από το τέλος του Ιουλίου 2001, σύμφωνα με την περιγραφή που παρουσίασε η Ιταλία και οπωσδήποτε πριν από τον Σεπτέμβριο 2001. Εντούτοις, η Ιταλία παρουσίασε μόνο έναν κατάλογο υπεργολάβων που ήδη εργάζονται στην ουσία για την Fincantieri. Τέλος, ένα τρίτο παράδειγμα στοιχείων που θα έπρεπε να είχαν παρασχεθεί ήταν οι πραγματικές ημερομηνίες της προκαταβολής επί των

[7] Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της Fincantieri για το 2003, «το 2003 ήταν ένα έτος ιδιαίτερης δραστηριότητας για τη μονάδα κρουαζιερόπλοιων που ασχολείται με την παράδοση τριών πλοίων σε σύντομο χρονικό διάστημα» (μετάφραση από το αγγλικό πρωτότυπο).

συμβάσεων ή και οι εγγυήσεις εκτέλεσης της σύμβασης/τραπεζικές εγγυήσεις ειδικά για τις παραγγελίες οι οποίες κατά κανόνα χορηγούνται κατά την πληρωμή της πρώτης δόσης για ένα καινούργιο πλοίο.

(67) Η Ιταλία και η Fincantieri δεν παρέσχον κανένα από τα προαναφερθέντα στοιχεία όσον αφορά την πρόθεση και την ικανότητα της Fincantieri να παραδώσει όλα τα πλοία μέχρι το τέλος του 2003, συμπεριλαμβανομένου του πλοίου 6079, παρόλο που η Επιτροπή με επιστολή της 26ης Αυγούστου 2005 πληροφόρησε την Ιταλία για την χρησιμότητα αυτών των πληροφοριών. Η έλλειψη αυτών των πληροφοριών επιβεβαιώνει περαιτέρω την άποψη της Επιτροπής ότι το σχέδιο παραγωγής του 2000 δεν ήταν ρεαλιστικό και ότι το πλοίο 6079 δεν μπορούσε να παραδοθεί μέχρι το τέλος του 2003.

Προβλεπόμενη ημερομηνία για την παράδοση του πλοίου

(68) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι σύμφωνα με ανακοινωθέν τύπου της 20ης Ιουνίου 2005 της επιχείρησης εκμετάλλευσης του πλοίου (Holland America Line), το εν λόγω πλοίο (6079, με την επωνυμία «MS Noordam») θα παραδοθεί τον Ιανουάριο 2006. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι εάν αυτή η πληροφορία σχετικά με την ημερομηνία παράδοσης του πλοίου είναι ορθή, η ενίσχυση δεν θα έπρεπε να είχε χορηγηθεί από την Ιταλία ακόμα και αν η Επιτροπή είχε εξουσιοδοτήσει την παράταση της προθεσμίας παράδοσης μέχρι το τέλος του Οκτωβρίου 2005, όπως είχε ζητηθεί από την Ιταλία.

VI. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

(69) Η Επιτροπή προέβη σε ανάλυση των πληροφοριών που χορήγησαν οι ιταλικές αρχές, σε συνέχεια της απόφασής της να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας, σχετικά με την τεχνική ικανότητα της Fincantieri να παραδώσει όλα τα πλοία των οποίων η παράδοση είχε προβλεφθεί για το 2003 σύμφωνα με το σχέδιο του Δεκεμβρίου 2000, ιδίως το πλοίο 6079. Σύμφωνα με την Επιτροπή, οι πληροφορίες που χορήγησε η Ιταλία δεν διαλύουν τις αμφιβολίες που διατυπώθηκαν σχετικά με τη δυνατότητα υλοποίησης του σχεδίου του 2000 που παρουσίασε η Ιταλία. Τις αρχικές αμφιβολίες συμμερίστηκε και ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας. Οι νέες πληροφορίες αξιολογήθηκαν από έναν άλλο ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα, ο οποίος κατέληξε ωστόσο στο ίδιο συμπέρασμα με την Επιτροπή. Η Ιταλία είχε τη δυνατότητα να σχολιάσει τα συμπεράσματα που διατύπωσαν στις εκθέσεις αμφότεροι οι εμπειρογνώμονες.

(70) Η Επιτροπή έχοντας αξιολογήσει όλα τα διαθέσιμα γεγονότα κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το αρχικό σχέδιο παραγωγής, που προέβλεπε την παράδοση των πέντε κρουαζιερόπλοιων εντός του τέλους του 2003, δεν ήταν ρεαλιστικό. Κατά συνέπεια, επιβεβαιώθηκαν οι αμφιβολίες όσον αφορά την ικανότητα παράδοσης του πλοίου 6079 μέχρι το τέλος του 2003.

(71) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι έχει ήδη χορηγήσει παράταση της προθεσμίας παράδοσης για πέντε πλοία παραγωγής της Fincantieri βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 2 του κανονισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία. Αυτή η διάταξη εφαρμόζεται αποκλειστικά σε διαταράξεις απρόβλεπτες, σοβαρές και για τις οποίες το ναυπηγείο δεν μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνο, συνεπεία εξαιρετικών περιστάσεων, μη δυναμένων να προβλεφθούν από την οικεία επιχείρηση και οφειλομένων σε εξωγενείς παράγοντες. Το δε Ευρωπαϊκό Δικαστήριο έχει ήδη θεσπίσει ότι η διάταξη αυτή πρέπει να ερμηνεύεται συσταλτικά.

(72) Δεδομένου του συμπεράσματος της παραγράφου 70, η παράταση της προθεσμίας παράδοσης δεν είναι αιτιολογημένη και γι' αυτόν τον λόγο η Επιτροπή δεν δύναται να χορηγήσει παράταση της προθεσμίας παράδοσης για το σκάφος 6079.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ :

Άρθρο 1

Η προθεσμία χορήγησης τριών ετών που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 1540/98 δεν μπορεί να παραταθεί για το πλοίο 6079, ναυπήγησης Fincantieri.

Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να χορηγηθεί η λειτουργική ενίσχυση που συνδέεται με τη σύμβαση για το προαναφερθέν πλοίο.

Άρθρο 2

Εντός δύο μηνών από τη γνωστοποίηση της παρούσας απόφασης, η Ιταλία ανακοινώνει στην Επιτροπή τα μέτρα που έχει λάβει για να συμμορφωθεί με την απόφαση αυτή.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 23 Νοεμβρίου 2005.

Για την Επιτροπή

Neelie KROES

Μέλος της Επιτροπής