KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 4. juli 2006

om italiens planlagte Statsstøtte til Cantieri Navali Termoli S.p.A (C 48/2004 (ex N 595/2003))

(meddelt under nummer C(2006) 2972)

(Kun den italienske tekst er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2006/948/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISE 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 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien ([1]) (i det følgende benævnt »skibsbygningsforordningen«), særlig artikel 3, stk. 2,

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

ud fra følgende betragtninger:

SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 22. december 2003, der blev registreret samme dag, indgav de italienske myndigheder en anmeldelse til Kommissionen med anmodning om forlængelse af den treårige leveringsfrist for et skib, betegnet C.180, hvortil der ydes driftsstøtte, jf. skibsbygningsforordningens artikel 3, stk. 2 ([1]), Skibet er ved at blive bygget på værftet, Cantieri Navali Termoli S.p.A. (i det følgende benævnt »værftet«).

(2) Ved brev af 30. december 2004 underrettede Kommissionen Italien om, at den havde besluttet at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, med hensyn til den anmeldte foranstaltning.

(3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([2]). Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte bemærkninger til de omhandlede foranstaltninger.

(4) Ved brev af 28. januar 2005, 1. april 2005, 1. juni 2005 og 6. juli 2005, der blev registreret henholdsvis 2. februar 2005, 6. april 2005, 6. juni 2005 og 7. juli 2005, anmodede Italien om forlængelse af fristen til at fremsætte bemærkninger vedrørende Kommissionens beslutning om at indlede proceduren, og Kommissionen svarede ved brev af henholdsvis 4. februar 2005, 8. april 2005, 29. juni 2005 og 17. juli 2005.

(5) Italien fremsatte sine bemærkninger ved brev af 26. juli 2005, der blev registreret den 29. juli 2005. Kommissionen anmodede om yderligere oplysninger ved brev af 6. januar 2006, som de italienske myndigheder besvarede ved brev af 23. januar 2006 og 2. februar 2006, hvorved de anmodede om forlængelse af svarfristerne. Kommissionen forlængede fristerne ved brev af 27. januar 2006 og 9. februar 2006. Ved brev af 6. marts 2006, der blev registreret samme dag, fremsendte de italienske myndigheder de ønskede oplysninger, som de supplerede ved brev af 6. april 2006.

(6) Kommissionen modtog ikke bemærkninger fra interesserede parter.

DETALJERET BESKRIVELSE AF STØTTEN

(7) Italien anmodede Kommissionen om at forlænge den endelige leveringsfrist, der var fastsat til den 31.12.2003 i henhold til skibsbygningsforordningen, som regulerer kontraktbetinget driftsstøtte i forbindelse med skibsbygning. Anmodningen om forlængelse vedrørte et skib, betegnet C.180, der bygges af værftet Cantieri Navali Termoli S.p.A. i Molise. Der blev i første omgang anmodet om en forlængelse indtil den 31.10.2004 (10 måneder).

(8) I skibsbygningskontrakten, der blev undertegnet den 30.12.2000, var leveringsfristen oprindelig fastsat til den 30.6.2003. Skibet var blevet bestilt af det italienske rederi Marnavi S.p.A. til transport af kemikalier og olieprodukter. I forbindelse med kontrakten havde rederiet fået løfte om driftsstøtte på 9 %, svarende til ca. 3,9 mio. EUR for dette skib, i henhold til skibsbygningsforordningens artikel 3, stk. 1.

(9) Ifølge de italienske myndigheder har bygningsarbejdet dog varet længere end planlagt på grund af et sammentræf af omstændigheder, nemlig: virkningen af terrorangrebene den 11. september 2001, det deraf følgende behov for at tilpasse skibet efter de ændrede tekniske og kommercielle krav og det forhold, at der indtraf to naturkatastrofer — et jordskælv og en oversvømmelse. Værftet har derfor været

([1]) Se fodnote 1.
([2]) Se fodnote 2.

nødt til at anmode om at få den endelige leveringsfrist for skib C.180, der i henhold til skibsbygningsforordningen er fastsat til den 31.12.2003, forlænget med 10 måneder.

(10) De italienske myndigheder har i deres anmeldelse henvist til Kommissionens beslutning af 5. juni 2002, hvorved den godkendte en tilsvarende forlængelse af leveringsfristen ud over den 31. december 2003 for krydstogtskibe, der blev bygget på det tyske værft Meyer Werft i Papenburg (i det følgende benævnt »Meyer Werft-beslutningen«). De italienske myndigheder understreger specielt de mange lighedspunkter mellem de to sager på følgende områder: (i) begrundelsen for forlængelsen (terrorangrebene den 11. september 2001), (ii) det berørte marked (søtransport af olieprodukter og kemikalier) og (iii) de nære forretningsforbindelser mellem værftet og rederiet ([3]). Kort sagt fremfører de italienske myndigheder, at Meyer Werft-beslutningen klart danner præcedens for en ekstraordinær godkendelse i det foreliggende tilfælde. De nævner desuden, at Kommissionen den 13. november 2002 vedtog en anden beslutning, hvorved den af tilsvarende årsager godkendte forlængelsen af leveringsfristen for et krydstogtskib, der blev bygget på det finske Kvaerner Masa-værft (i det følgende benævnt »Kvaerner Masa-beslutningen«).

(11) Som begrundelse for anmodningen har de italienske myndigheder gjort gældende, at der efter deres mening var tale om ekstraordinære omstændigheder, som værftet ikke kunne forudse eller kontrollere, og som medførte uventede, betydelige og undskyldelige forstyrrelser i værftets arbejdsprogram. Forsinkelserne i denne forbindelse skyldtes især følgende faktorer (jf. den sammenfattende tabel 1 nedenfor):

(i) *Terrorangrebene den 11. september 2001*

Den 1. oktober 2001, inden bygningen af skibet blev påbegyndt, anmodede rederiet Cantieri Navali Termoli om at stille opfyldelsen af kontrakten i bero indtil den 30.9.2003 i stedet for at annullere den. Den 29.9.2003 tilbagekaldte rederiet denne anmodning.

(ii) *Behov for ændring af skibet af hensyn til de ændrede tekniske og kommercielle krav*

I forbindelse med tilbagekaldelsen af anmodningen om at stille opfyldelsen af kontrakten i bero bad rederiet om ændringer i skibsprojektet af hensyn til de ændrede tekniske og kommercielle krav — og afveg derved fra de specifikationer, der oprindelig var fastsat i kontrakten. Ændringerne vedrørte antallet af tanke og deres størrelse samt skibets samlede længde og bredde, og det ændrede projekt blev forelagt det italienske certificeringsorgan R.I.NA til godkendelse. Ændringerne blev formelt vedtaget den 10.12.2003 i et tillæg til den oprindelige kontrakt.

(iii) *Naturkatastroferne*

Den 31.10.2002 blev regionen Molise ramt af et jordskælv, der fik konsekvenser for værftet, arbejdsstyrken og leverandørerne. Senere, nemlig fra den 23.1.2003 til den 25.1.2003, blev regionen ramt af en oversvømmelse med yderligere ødelæggende virkninger for værftet, arbejdsstyrken og leverandørerne. Disse to naturkatastrofer skadede værftet direkte, fordi arbejdsstyrken blev ude af stand til udføre sine opgaver, og indirekte fordi lokale virksomheder, som havde fået tildelt arbejdet på skib C.180 i underentreprise, ensidigt opsagde kontrakterne med den begrundelse, at naturkatastroferne havde skadet deres leverandørers produktionsanlæg. De italienske myndigheder har især fremført, at ovennævnte begivenheder ødelagde det forberedende ingeniørarbejde i forbindelse med bygningen af skibet.

Selv om de italienske myndigheder erkender, at begge katastrofer indtraf i den periode, hvor opfyldelsen af kontrakten var stillet i bero, hævder de, at disse begivenheder under alle omstændigheder forstyrrede værftets produktionsprogram, og understreger, at der for begge katastrofers vedkommende var blevet erklæret undtagelsestilstand indtil den 1. februar 2004 ved et dekret udstedt af ministerpræsidenten.

De italienske myndigheder fremhæver, at støtten er hastende i betragtning af værftets begrænsede finansielle og industrielle ressourcer ([4]), da skibets kontraktpris blev fastsat ud fra en forventning om, at der ville blive ydet støtte ved lov. Hvis ikke skibets leveringsfrist forlænges (skibet var færdiggjort for 25,65 % vedkommende pr. 16.12.2003), og der dermed ikke ydes støtte, kan skibet ifølge de italienske myndigheder ikke færdiggøres uden store økonomiske omkostninger for værftet, hvilket vil betyde tab af arbejdspladser både på værftet og i de virksomheder, der arbejder for værftet. De italienske myndigheder har nemlig præciseret, at rederiet Marnavi og værftet aftalte at annullere kontrakten om bygning af et andet skib, betegnet C.173, hvis bygning var blevet forstyrret af ovennævnte begivenheder, og i stedet anvende de leverancer, der allerede var til rådighed, til skib C.180.

([3]) Fra 2000 til 2004 tegnede Marnavis ordrer sig for ca. 43 % af Cantieri Navali Termolis omsætning; i den foregående periode 1995-1999 var den tilsvarende andel af omsætningen næsten lig nul.

([4]) Værftet er en meget lille virksomhed med 51 ansatte.

Tabel 1

Oversigt over forsinkelserne i leveringen af skib C.180

Skib	Årsag til forsinkelsen	Ansvar	Problemer	Forsinkelse (måneder)	Ekstra måneder
C.180	(i) Angrebene den 11..9. 2001 : — Midlertidig indstilling og sen igangsætning af ordren	Marnavi. S.p.A. (rederi)	Kontrakten stillet i bero fra 1.10.2001 til 30.9.2003 Genoptagelse af kontrakten den 29.9.2003	24	Ikke angivet
	(ii) Tekniske ændringer	Marnavi. S.p.A. (rederi)	Ændring af antallet af tanke og deres størrelse samt af skibets længde og bredde	Ikke angivet	Ikke angivet
	(iii) Forsinkelser på grund af katastrofer, der har ramt regionen Molise: — jordskælv den 31.10.2002 — oversvømmelse den 23.-25.1.2003	Force majeure	Katastrofernes indvirkning på værftet, arbejdskraften og underleverandørerne	> 2	> 2
	I alt			Mere end 26 måneder	Mere end 2 måneder
	Ønsket forlængelse				10 måneder

BEGRUNDELSE FOR INDLEDNING AF PROCEDUREN

(12) Kommissionen fandt det i sin beslutning om indledning af proceduren tvivlsomt, om de forhold, der var anført som begrundelse for forsinkelsen i den foreliggende sag, var i overensstemmelse med skibsbygningsforordningens artikel 3, stk. 2, andet afsnit, og tvivlede derfor på, at den pågældende foranstaltning var forenelig med fællesmarkedet som omhandlet i EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra e).

KOMMENTARER FRA DE ITALIENSKE MYNDIGHEDER

(13) På grund af de betænkeligheder, som Kommissionen gav udtryk for i sin beslutning om indledning af proceduren, har de italienske myndigheder fremsat yderligere oplysninger og forklaringer for at underbygge deres argumenter for, at begrundelsen for forlængelsen af leveringsfristen er berettiget, og at den pågældende foranstaltning er forenelig med fællesmarkedet.

(i) *Terrorangrebene den 11. september 2001*

I modsætning til Kommissionen mener de italienske myndigheder, at der er tale om ekstraordinære omstændigheder, som værftet ikke har kunnet forudse eller kontrollere, og som har skabt uventede, betydelige og undskyldelige forstyrrelser i skibsværftets arbejdsprogram.

De italienske myndigheder forsvarer især deres opfattelse med, at Kommissionens vurdering bygger på en rapport fra efteråret 2003 ([5]), dvs. to år efter begivenhederne, og fastholder, at disse begivenheder påvirker de kommercielle strategier, der fastlægges af de økonomiske aktører, som er tvunget til at træffe beslutning på det tidspunkt, hvor begivenhederne indtræder — september 2001 — eller i de følgende måneder.

Ifølge de italienske myndigheder er det almindelig kendt og yderligere bekræftet af Clarkson-rapporterne ([6]), at disse begivenheder påvirkede hele markedet for godstransport til søs, og ikke blot en enkelt skibstype som krydstogtskibe. Til støtte for påstanden har de italienske myndigheder fremlagt nye oplysninger for at bevise, at ovennævnte begivenheder påvirkede bygningen af skibet, idet de har fremsendt kopi dels af de lejekontrakter, som rederiet Marnavi og lejeren Novamar med hjemsted i Houston (USA) havde indgået om to kemikalietankskibe, som rederiet havde bestilt hos Cantieri Navali Termoli ([7]), dels af Novamars opsigelse af disse kontrakter som følge af

([5]) De italienske myndigheder præciserer, at Kommissionens henvisning til Clarkson-rapporten i fodnote 11 i beslutningen om indledning af proceduren er unøjagtig, fordi den angiver november 2003 i stedet for oktober 2003.

([6]) Clarkson »Shipping Review & Outlook« fra efteråret 2003, s. 7-44 og s. 127; Clarkson »Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets and Newbuilding Investment over 2001 and onwards«, oktober 2003, s. 17-20.

([7]) Der er tale om skibene C.173 og C.180.

angrebene den 11. september 2001. De italienske myndigheder hævder således, at disse tragiske begivenheder har haft en tilsvarende indvirkning på det skib, den foreliggende sag vedrører, og at deres indvirkning ikke er begrænset til krydstogtskibe, som Kommissionen mener. De italienske myndigheder bekræfter derfor deres synspunkt, nemlig at virkningen af ovennævnte begivenheder opfylder bestemmelsen i skibsbygningsforordningens artikel 3, stk. 2, andet afsnit, tredje punktum.

(ii) *Behov for ændring af skibet af hensyn til de ændrede tekniske og kommercielle krav*

De italienske myndigheder har givet oplysninger om ændringerne i skib C.180.

De har især forklaret, at rederiet og værftet i 2000 indgik kontrakter om bygning af to kemikalietankskibe, betegnet C.173 og C.180. I disse kontrakter var leveringstidspunkterne oprindeligt fastsat til henholdsvis 31.3.2002 og 30.6.2003, men disse blev senere udsat til 31.3.2003 og 31.12.2003. De har endvidere forklaret, at begivenhederne den 11. september 2001 og de to naturkatastrofer, der er beskrevet i det følgende, havde en sådan indvirkning på værftets arbejdsprogram, at der kun kunne leveres et af ovennævnte skibe inden den 31.12.2003.

I november 2002 besluttede rederiet derfor at give afkald på et af de skibe, der var under bygning på værftet, for at dette kunne koncentrere sig om at levere et skib til tiden. I praksis skete dette for det første ved at omdøbe skib C.173 til C.180 — som var det største af de skibe, rederiet havde bestilt — og for det andet ved at foretage betydelige ændringer i de grundlæggende strukturelle karakteristika ved skib C.180 ([8]) · ([9]) · ([10]) og endelig ved ophævelse af kontrakten om skib C.173. Som følge heraf er C.180 (ex C.173) blevet et større og hurtigere skib med større kapacitet og en højere kontraktpris end det oprindelige C.173, men af mindre kompliceret karakter end det oprindelige C.180.

De italienske myndigheder har dog erklæret, at ovennævnte ændringer kun indirekte bidrog til at forsinke bygningen af skibet, og at forsinkelserne faktisk skyldtes naturkatastroferne, som betød, at det konsulentfirma, der skulle planlægge ændringerne af skib C.180 (ex C.173), ophævede kontrakten.

(iii) *Naturkatastroferne (jordskælv den 31.10.2002 og oversvømmelse fra den 23.1.2003—25.1.2003)*

De italienske myndigheder har understreget omfanget og konsekvenserne af ovennævnte naturkatastrofer, som ramte den region, hvor værftet ligger.

De minder generelt om, at der på grund af det store område, der blev ramt af naturkatastroferne, og den store risiko for den offentlige og private sikkerhed blev erklæret undtagelsestilstand for regionen ved dekret udstedt af ministerpræsidenten den 31.10.2002. Ved dekretet blev der erklæret undtagelsestilstand indtil den 30.6.2003, men perioden blev senere forlænget indtil 1. februar 2004 ved dekret af 31.1.2003. De italienske myndigheder henleder endvidere Kommissionens opmærksomhed på, at den efter disse katastrofer og som led i revisionen af regionalstøttekortene ([11]) godkendte forlængelsen på grund af de naturkatastrofer, som havde ramt Molise og Termoli, dvs. det område, hvor værftet ligger.

Hvad værftet angår, har de italienske myndigheder fremsendt oplysninger om, at dets arbejdsprogram som følge af ovennævnte naturkatastrofer blev forsinket i perioden november 2002 til februar 2003 som følge af den oprindelige forsinkelse og flere underleverandørers ophævelse af en række kontrakter om levering af vigtige materialer og tjenester ([12]) til værftet i forbindelse med bygningen af skib C.180 ([13]) (ex C.173).

(iv) *Midlertidig indstilling af arbejdet på skib C.180 (ex C.173) i 2004*

I juli 2005 gav de italienske myndigheder som led i proceduren Kommissionen meddelelse om, at ca. 66 %

([8]) Især med hensyn til antallet af tanke og deres størrelse samt skibets længde og bredde.

([9]) De italienske myndigheder har meddelt, at disse ændringer vedrørte både det oprindelige C.173 og C.180 (ex C.173), og at de var aftalt mellem rederiet og værftet, inden kontrakten blev stillet i bero i 2001, efter Novamars brev af februar 2001, hvor det blev meddelt, at begge skibe kunne ændres. De italienske myndigheder erklærede desuden, at arbejdet på det ændrede skib C.180 (ex C.173) allerede var i gang, inden tillægget til kontrakten blev formelt vedtaget i december 2003.

([10]) Ifølge de italienske myndigheders fortolkning af Kommissionens beslutning nr. 691/2003 af 9.7.2003 og nr. 727/1993 af 21.12.1993 gør skibstypen og de pågældende ændringer det berettiget at forlænge leveringsfristen på grund af skibets »komplicerede tekniske karakter«, som Kommissionen har accepteret i disse beslutninger.

([11]) Kommissionens beslutning C(2004) 3344 def. cor. af 8. september 2004 vedrørende sag N 147/2004.

([12]) Der er tale om delsystemer til skroget, trækonstruktioner og aptering af skibet, levering af rustfri stålplader, levering og installation af elektriske anlæg samt konsulenttjenester i forbindelse med ændring af skib C.173 — senere omdøbt til C.180 — med henblik på at øge dets kapacitet og kraft.

([13]) Som følge af ophævelsen af disse kontrakter var værftet nødsaget til at påberåbe sig force majeure-klausulen over for rederiet, hvilket fik sidstnævnte til at beslutte at opgive bygningen af et af de to skibe, det havde bestilt hos værftet.

af skibet var færdiggjort, men at værftet havde indstillet bygningen, og at skibet var blevet søsat i august 2004, indtil Kommissionen godkendte forlængelsen af leveringsfristen. I overensstemmelse med rederiets og værftets anmodning fremførte de dog, at forlængelsen på 10 måneder skulle løbe fra det tidspunkt, hvor Kommissionen traf beslutning om godkendelse af den ønskede forlængelse.

(14) De italienske myndigheder konkluderer, at de forhold, der er fremført som begrundelse for forsinkelserne i den foreliggende sag, opfylder skibsbygningsforordningens artikel 3, stk. 2, andet afsnit, og at den forlængelse på 10 måneder af den treårige leveringsfrist, der skulle løbe fra det tidspunkt, hvor Kommissionen vedtog sin endelige beslutning, er forenelig med fællesmarkedet som omhandlet i EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra e).

VURDERING

(15) Efter EF-traktatens artikel 87, stk. 1, er 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, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne. Det er EF-Domstolens faste retspraksis, at der er tale om fordrejning af samhandelen, hvis den støttemodtagende virksomhed udøver erhvervsaktiviteter, som er omfattet af samhandelen mellem medlemsstaterne.

(16) 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 retsgrundlag. Selv om forordningen udløb den 31. december 2003, finder dens bestemmelser stadig anvendelse i forbindelse med vurdering af anmodninger om forlængelse af leveringsfristen, da støtten er baseret på denne forordning, og rammebestemmelserne for statsstøtte til skibsbygning ([14]) ikke regulerer dette område.

(17) Kommissionen bemærker, at spørgsmålet om forlængelse af leveringsfristen er afgørende for, om der kan ydes kontraktbetinget driftsstøtte i henhold til skibsbygningsforordningens artikel 3. 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 er omfattet af samhandelen mellem medlemsstaterne. Den pågældende støtte falder derfor ind under traktatens artikel 87, stk. 1.

(18) Kommissionen påpeger, at der ved skibsbygning i skibsbygningsforordningen forstås bygning af selvdrevne, søgående handelsskibe. Det skib, der bygges af Cantieri Navali Termoli — nemlig et kemikalietankskib — er et selvdrevet, søgående handelsskib beregnet til specialtransport, nemlig transport af kemikalier og olieprodukter, og er dermed omfattet af forordningens artikel 1, stk. 1, litra a).

(19) Efter skibsbygningsforordningens artikel 3, stk. 1, kan der indtil den 31. december 2000 ydes kontraktbetinget driftsstøtte op til en maksimumsgrænse 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 tre år efter datoen for undertegnelsen af den endelige kontrakt. I sådanne tilfælde er maksimumsgrænsen for den pågældende kontrakt den, der var gældende tre 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.

(20) I den foreliggende sag skulle støtten til skibet ydes i henhold til artikel 3 i lov nr. 88 af 16.3.2001, som Kommissionen har godkendt som statsstøttesag N 502/00. Støtten i denne forbindelse ville udgøre ca. 3,9 mio. EUR til skib C.180, altså ikke mere end 9 % af kontraktværdien.

(21) I artikel 3, stk. 2, andet afsnit, tredje punktum, i skibsbygningsforordningen er der fastsat følgende: »Kommissionen kan imidlertid udvide treårsleveringsfristen, når dette 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«. Kommissionen bemærker, at anmodningen om forlængelse er begrundet med, at Cantieri Navali Termoli ikke kunne færdiggøre det nævnte skib på grund af forsinkelser, som værftet ikke kunne forudse eller kontrollere.

(22) Skibsbygningsforordningen kræver, at forlængelsen af leveringsfristen begrundes i (a) ekstraordinære omstændigheder, som værftet ikke har kunnet (b) forudse eller (c) kontrollere. Desuden er det nødvendigt at påvise (d) årsagsforbindelsen mellem disse begivenheder og de uventede forstyrrelser, som ligger til grund for forsinkelsen, og (e) disse forstyrrelsers varighed og (f) deres betydelige og

([14]) EUT C 317 af 30.12.2003, s. 11.

undskyldelige karakter. I det følgende foretages en vurdering af de italienske myndigheders argumenter.

(i) *Terrorangrebene den 11. september 2001*

Med hensyn til dette argument tager Kommissionen til efterretning, at der er tale om begivenheder, som værftet ikke har kunnet forudse eller kontrollere. I overensstemmelse med Kommissionens tidligere beslutninger kan denne begrundelse dog ikke accepteres i den foreliggende sag. Ifølge Kommissionens faste beslutningspraksis ([15]) »kan begrænset økonomisk vækst eller en forværring af markedssituationen for en skibstype ikke anses for at være ekstraordinære omstændigheder i betydningen af artikel 3, stk. 2, i skibsbygningsforordningen«. Det skal erindres, at denne begrundelse kun er blevet accepteret i forbindelse med krydstogtskibe, da ovennævnte begivenheder har direkte indvirkning på denne skibstype, mens de kun har indirekte og mere generel indvirkning på andre skibstyper.

I beslutningen om at indlede proceduren henviste Kommissionen nemlig til den rapport, som instituttet Clarkson Research havde udarbejdet i november 2003 ([16]), og hvori det er fastsat, at begivenhederne den 11. september 2001 utvivlsomt forværrede problemerne inden for verdensøkonomien, som allerede var inde i en opbremsningsfase. Med hensyn til investeringer i kemikalietankskibe på under 20 000 tons dødvægt, som skib C.180, er det fastsat i Clarkson Researchs ovennævnte rapport, at der i perioden fra 1998 til 2000 ikke har været meget aktivitet, og at aktivitetsniveauet på trods af det opsving, der blev registreret i begyndelsen af 2001, på ny er faldet i sidste kvartal i 2001, så der er registreret en udvikling svarende til udviklingen i resten af sektoren. Ordretilgangen var betydelig i begyndelsen af 2002 og har siden været ret stabil.

Med hensyn til de italienske myndigheders argumentation, hvor de sætter spørgsmålstegn ved, om Kommissionens bedømmelse af de pågældende begivenheders indvirkning er relevant i betragtning af, at den bygger på en efterfølgende rapport, bemærker Kommissionen for det første, at den har anvendt en rapport, der er udarbejdet af de italienske myndigheder. For det andet understreger den, at de italienske myndigheder i forbindelse med denne procedure selv anvender rapporterne for udgangen af 2003. Endelig påpeger Kommissionen, at dens vurdering på dette punkt ikke er i strid med nogen af de senere rapporter, som de italienske myndigheder henviser til.

Kommissionen skal gøre opmærksom på, at denne vurdering af ovennævnte begrundelse er i overensstemmelse med andre beslutninger i tilsvarende sager, som Italien har anmeldt, og som vedrører forlængelse af den treårige leveringsfrist for kemikalietankskibe og for skibe til transport af flydende gas.

(ii) *Behov for ændring af skibet af hensyn til de ændrede tekniske og kommercielle krav*

Med hensyn til andet argument skal det først og fremmest understreges, at de tekniske ændringer er foretaget på rederiets anmodning for at opfylde ændrede tekniske og kommercielle krav. Ifølge tillægget af 10.12.2003 til den oprindelige bygningskontrakt agtede værftet at anmode rederiet om en forlængelse af leveringsfristen for skib C.180 og påtog sig i denne forbindelse alle omkostninger og risici i forbindelse med en eventuel udbetaling af statsstøtte til dette projekt.

Kommissionen gør opmærksom på, at rederiet jo altid kan kræve bygningskontrakten ændret, og at sådanne ændringer derfor ikke er usædvanlige inden for skibsbygningsindustrien, men et normalt led i værftets kommercielle virksomhed. Denne begrundelse kan derfor ikke accepteres i den foreliggende sag.

For fuldstændighedens skyld skal Kommissionen desuden bemærke, at de italienske myndigheder i forbindelse med den igangværende procedure har forklaret, at de pågældende ændringer — i både skib C.173 og C.180 — i forvejen var blevet anført af lejeren Novamar i USA i dets brev til rederiet af februar 2001, og var blevet aftalt mellem værftet og rederiet, inden opfyldelsen af kontrakten blev stillet i bero i 2001. Som de italienske myndigheder også har fremført, skal det endvidere påpeges, at skib C.173 i sin oprindelige udformning skulle være bygget langt tidligere af et andet værft, der blev ramt af en krise i 1990'erne, og at det pågældende skib derfor var af en type, der var blevet overhalet af en ny generation med større dimensioner og kapacitet.

På baggrund af ovenstående er det indlysende, at de pågældende ændringer hverken var ekstraordinære eller uforudselige. Kommissionen mener derfor ikke, at Italiens begrundelse kan accepteres.

(iii) *De naturkatastrofer, som ramte Molise-regionen, hvor værftet ligger*

Det må erkendes, at jordskælv, oversvømmelser og andre »tilfælde af force majeure« generelt betragtes som en acceptabel begrundelse. Det må ligeledes erkendes, at disse begivenheder har påvirket aktiviteterne i Molise-regionen — hvad der også fremgår af, at ministerpræsidenten erklærede undtagelsestilstand — og muligvis hele værftets virksomhed.

([15]) Jf. sag N 99/02 (EFT C 262 af 29.10.2002), Odense Skibsværft — Udvidelse af leveringsfrist for to skibe (Danmark).

([16]) »Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets & Newbuilding Investment over 2001 and onwards«, Clarkson Research, november 2003, s. 19-20.

I henhold til skibsbygningsforordningen er forlængelsen af den treårige leveringsfrist en undtagelse fra de normale regler for godkendelse af kontraktbetinget driftsstøtte, der igen er en undtagelse fra Fællesskabets statsstøtteregler. Det princip, at undtagelsesbestemmelserne skal fortolkes strengt, betyder derfor, at der skal påvises en direkte årsagsforbindelse mellem de omstændigheder, som hævdes at ligge til grund for forsinkelsen, og selve den forsinkelse, som har ramt bygningen af skibet. De oplysninger, Kommissionen har modtaget, herunder de oplysninger, som de italienske myndigheder fremsendte efter indledningen af den formelle undersøgelsesprocedure, er derimod ret vage og omhandler katastrofernes virkninger generelt uden at påvise disse begivenheders nøjagtige indvirkning på værftets arbejdsprogram og på bygningen af det pågældende skib.

Kommissionen påpeger, at den på trods af sine udtrykkelige anmodninger om oplysninger og sin betydelige forlængelse af svarfristerne, ikke har modtaget udførlige oplysninger om disse katastrofers virkninger for værftets arbejdsprogram i almindelighed eller om den præcise årsagsforbindelse med hensyn til det specifikke arbejdsprogram vedrørende skib C.180 (ex C.173). De italienske myndigheder har nemlig fremsendt kopi af de breve, hvorved de virksomheder, der leverer materialer og tjenester til værftet, ophævede deres respektive kontrakter. De har dog ikke beskrevet årsagsforbindelsen i detaljer eller præciseret den deraf følgende forsinkelse i værftets arbejdsprogram og i bygningen af skib C.180 (ex C.173) for at begrunde anmodningen om en 10-måneders forlængelse af leveringsfristen.

(23) På denne baggrund mener Kommissionen ikke, at de ekstraordinære omstændigheder, der er beskrevet ovenfor, har påvirket arbejdsprogrammet for det pågældende skib i en sådan grad, at det berettiger til en forlængelse af leveringsfristen på 10 måneder. De grunde, der er anført i punkt (i), (ii) og (iii), kan derfor ikke accepteres.

(24) I betragtning af at der ikke er fremlagt væsentlige beviser, kan forlængelsen ikke tillades på grundlag af de anførte forhold.

(iv) *Midlertidig indstilling af arbejdet på skib C.180 (ex C.173) i 2004*

Kommissionen bemærker desuden, at de italienske myndigheder har meddelt, at skib C.180 (ex C.173) var færdigbygget for 66 % vedkommende, men at arbejdet var blevet indstillet og skibet søsat i august 2004. De mente derfor, at forlængelsen på 10 måneder skulle løbe fra det tidspunkt, hvor Kommissionen ved beslutning godkendte den ønskede forlængelse.

For det første kan de italienske myndigheders anmodning om, at forlængelsen på 10 måneder løber fra det tidspunkt, hvor Kommissionen træffer beslutning, ikke betragtes som forenelig med skibsbygningsforordningen, fordi dette ville medføre yderligere uberettigede forsinkelser. Det skal bemærkes, at beslutningen om at indstille bygningen af skibet, er taget af værftet under eget ansvar, og at dette har medført en yderligere forsinkelse, som ikke kan begrundes i henhold til skibsbygningsforordningen.

For det andet påpeger Kommissionen, at skib C.180 (ex C.173) ifølge anmeldelsen skulle leveres inden den 31.10.2004. Med hensyn til de italienske myndigheders anmodning om, at forlængelsen på 10 måneder løber fra det tidspunkt, hvor Kommissionen træffer beslutning, er det dog klart, at værftet ikke en gang ville have kunnet levere skibet inden for den 10-måneders forlængelse, det oprindeligt havde anmodet om, i betragtning af at det søsatte det ikke færdigbyggede skib C.180 (ex C.173) i august 2004.

De italienske myndigheders anmodning må derfor afvises på grund af den uberettigede indstilling af arbejdet, der skete i 2004.

KONKLUSIONER

(25) På baggrund af ovenstående konkluderer Kommissionen, at den pågældende foranstaltning skal betragtes som statsstøtte efter traktatens artikel 87, stk. 1. De oplysninger, som de italienske myndigheder har givet, også som led i den formelle undersøgelsesprocedure, har bekræftet Kommissionens tvivl om, at de årsager, der er angivet til forsinkelserne i den foreliggende sag, ikke opfylder kravene i skibsbygningsforordningens artikel 3, stk. 2, andet afsnit, og at den pågældende foranstaltning derfor ikke er forenelig med fællesmarkedet efter traktatens artikel 87, stk. 3, litra e)

-

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 C.180 (ex C.173), der bygges af Cantieri Navali Termoli S.p.A.

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 4. juli 2006.

På Kommissionens vegne
Neelie KROES
Medlem af Kommissionen