ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 4. Juli 2006

Über die staatliche beihilfe, die Italien zugunsten von Cantieri Navali Termoli S.p.A. gewähren will (K 48/2004 (ex N 595/2003))

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(2006) 2972)

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2006/948/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1540/98 des Rates über Beihilfen für den Schiffbau [1] (nachfolgend „Verordnung zum Schiffbau" genannt), insbesondere auf Artikel 3 Absatz 2,

nach Aufforderung der Beteiligten zu Stellungnahmen [2] und unter Berücksichtigung der übermittelten Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

DAS VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 22.12.2003, eingegangen am selben Tag, haben die italienischen Behörden der Kommission gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung zum Schiffbau [1] den Antrag übermittelt, eine Verlängerung der Dreijahresfrist für die Lieferung des Schiffes mit Namen C.180 zu gewähren, für das Betriebsbeihilfen gewährt werden. Das Schiff wird bei der Werft „Cantieri Navali Termoli S.p.A." gebaut.

(2) Die Kommission hat Italien mit Schreiben vom 30.12.2004 von ihrem Beschluss in Kenntnis gesetzt, wegen dieser Maßnahme das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

(3) Der Beschluss der Kommission über die Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* [2] veröffentlicht. Die Kommission hat die Beteiligten zur Äußerung zu der betreffenden Beihilfe aufgefordert.

(4) Mit Schreiben vom 28. Januar 2005, 1. April 2005, 1. Juni 2005, 6. Juli 2005, jeweils eingegangen am 2. Februar 2005, 6. April 2005, 6. Juni 2005 und 7. Juli 2005, hat Italien um Verlängerung der Frist für die Übermittlung der Stellungnahmen zu dem Beschluss der Kommission über die Einleitung des Verfahrens gebeten, auf welche die Kommission jeweils mit Schreiben vom 4. Februar 2005, 8. April 2005, 29. Juni 2005 und 17. Juli 2005 geantwortet hat.

(5) Mit Schreiben vom 26. Juli 2005, eingegangen am 29. Juli 2005, hat Italien die Stellungnahmen vorgelegt. Mit Schreiben vom 6. Januar 2006 hat die Kommission um ergänzende Angaben gebeten, worauf die italienischen Behörden mit Schreiben vom 23. Januar 2006 und 2. Februar 2006 geantwortet und um Fristverlängerung für die Antworten gebeten haben. Mit Schreiben vom 27. Januar 2006 und vom 9. Februar 2006 hat die Kommission diesen Aufschub gewährt. Mit Schreiben vom 6. März 2006, eingegangen am selben Tag, haben die italienischen Behörden die angeforderten ergänzenden Angaben übermittelt und diese mit Schreiben vom 6. April 2006 vervollständigt.

(6) Seitens der Beteiligten sind diesbezüglich keine Stellungnahmen bei der Kommission eingegangen.

AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

(7) Italien hat bei der Kommission eine Verlängerung der äußersten Lieferfrist vom 31.12.2003 beantragt, die in der Verordnung über den Schiffbau festgelegt und von der die Gewährung auftragsbezogener Betriebsbeihilfen abhängig ist. Die beantragte Verlängerung betrifft das Schiff C.180, das von Cantieri Navali Termoli S.p.A., einer Werft in der Region Molise gebaut wird. Ursprünglich war eine Verlängerung bis zum 31.10.2004 (10 Monate) beantragt worden.

(8) Der am 30.12.2000 unterzeichnete Bauvertrag sah ursprünglich als Liefertermin den 30.6.2003 vor. Das Schiff war vom Unternehmen Marnavi S.p.A., einer italienischen Reederei, für den Transport von chemischen Stoffen und Erdöl in Auftrag gegeben worden. Mit Bezug zu diesem Vertrag wurde der Reederei für dieses Schiff eine Betriebsbeihilfe in Höhe von 9 bzw. 3,9 Millionen EUR, zugesagt im Einklang mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung zum Schiffbau.

(9) Durch ein Zusammentreffen gewisser Umstände hat den italienischen Behörden zufolge der Bauprozess länger gedauert als vorgesehen, nämlich bedingt durch die Auswirkungen der Ereignisse vom 11. September 2001, die daraus resultierende Notwendigkeit, das Schiff an veränderte technische und wirtschaftliche Erfordernisse anzupassen sowie zwei aufeinander folgende Naturkatastrophen — ein Erdbeben und eine Überschwemmung. Die Werft war

[1] ABl. L 202 vom 18.7.1998, S. 1.
[2] ABl. C 42 vom 18.2.2005, SS. 15.

somit gezwungen, eine Verlängerung der für das Schiff C.180 gemäß der Verordnung zum Schiffbau festgesetzten äußersten Lieferfrist um 10 Monate über den 31.12.2003 hinaus zu beantragen.

(10) In Ihrer Anmeldung haben die italienischen Behörden auf die Entscheidung der Kommission vom 5. Juni 2002 verwiesen, mit der eine ähnliche Fristverlängerung über den 31.12.2003 hinaus für Kreuzfahrtschiffe im Bau bei der Meyer Werft in Papenburg/Deutschland (im Folgenden „Entscheidung Meyer Werft") genehmigt wurde. Die italienischen Behörden haben ausdrücklich die zahlreichen wesentlichen Parallelen zwischen den beiden Fällen hinsichtlich (i) der Begründung für die Fristverlängerung (Auswirkungen der Terroranschläge vom 11. September 2001), (ii) des relevanten Marktes (Seetransport von Erdöl und chemischen Erzeugnissen) und (iii) der gefestigten Wirtschaftsbeziehungen zwischen der Werft und der Reederei ([3]) hervorgehoben. Kurz, die italienischen Behörden vertreten die Auffassung, dass die Entscheidung Meyer Werft einen eindeutigen Präzedenzfall für eine Ausnahmegenehmigung im vorliegenden Fall darstellt. Sie erinnern außerdem daran, dass die Kommission am 13. November 2002 eine weitere Entscheidung erlassen hat, mit der sie die Verlängerung der Lieferfrist für ein Kreuzfahrtschiff, das bei der Werft Kvaerner Masa in Finnland im Bau ist (im Folgenden „Entscheidung Kvaerner Masa"), aus ähnlichen Gründen genehmigt.

(11) Zur Begründung ihres Antrags führen die italienischen Behörden die ihrer Ansicht nach außergewöhnlichen, unvorhersehbaren und von der Werft nicht zu verantwortenden Umstände an, die unerwartete, erhebliche und vertretbare Störungen verursacht haben, die sich auf das Arbeitsprogramm der Werft niedergeschlagen haben. Genauer gesagt sind die Verzögerungen auf folgende Faktoren zurückzuführen (es wird auf die Übersichtstabelle 1 weiter unten verwiesen):

i) *Auswirkung der Ereignisse vom 11. September 2001*

Vor Baubeginn hat die Reederei am 1. Oktober 2001 die Werft Cantieri Navali Termoli gebeten, die Vertragsausführung bis zum 30.9.2003 zu unterbrechen, anstatt den Auftrag zu stornieren. Schließlich hat die Reederei am 29.9.2003 die Aussetzung der Vertragsausführung aufgehoben.

ii) *Notwendigkeit, das Schiff den veränderten technischen und wirtschaftlichen Anforderungen anzupassen*

Zu den bereits genannten Ereignissen kommt hinzu, dass die Reederei bei der Aufhebung der Unterbrechung forderte, den Schiffsentwurf zu ändern — und von den ursprünglich im Vertrag enthaltenen Vorgaben abwich –, um es den veränderten technischen und wirtschaftlichen Anforderungen anzupassen. Diese Änderungen betrafen die Abmessungen und die Anzahl der Tanks sowie die Gesamtlänge und -breite des Schiffes, dessen geänderte Entwurfspläne der italienischen Zertifizierungsstelle R.I.N.A. zur Genehmigung vorgelegt wurden. Die Änderungen wurden schließlich am 10.12.2003 durch einen Zusatz in den ursprünglichen Bauvertrag aufgenommen.

iii) *Auswirkung der Naturkatastrophen*

Am 31.10.2002 wurde die Region Molise von einem Erdbeben getroffen, das Auswirkungen auf die Werft, die Belegschaft und die Lieferanten hatte. Vom 23.1.2003 bis zum 25.1.2003 traf die Region eine Überschwemmung mit weiteren verheerenden Folgen für die Werft, die Belegschaft und die Lieferanten. Diese beiden Naturkatastrophen haben der Werft einen direkten Schaden durch den Arbeitsausfall und einen indirekten Schaden aufgrund der einseitigen Kündigung von Verträgen seitens Unternehmen vor Ort verursacht, denen Arbeiten für das Schiff C.180 übertragen worden waren und die als Begründung die Schäden angeführt haben, die durch die Naturkatastrophen an der Produktionsinfrastruktur ihrer Lieferanten entstanden sind. Die italienischen Behörden haben insbesondere vorgebracht, dass die oben genannten Ereignisse die vorbereitenden technischen Arbeiten für die Ausführungsphase des Schiffes beeinträchtigt haben.

Die italienischen Behörden räumen zwar ein, dass beide Naturkatastrophen sich in dem Zeitraum ereignet haben, in dem der Bauvertrag ruhte, behaupten jedoch, dass diese Ereignisse die Produktionsplanung der Werft umgestoßen hätten, und unterstreichen, dass wegen beider Naturkatastrophen mittels Erlass des Präsidenten des Ministerrats bis zum 1. Februar 2004 der Notstand ausgerufen war.

Die italienischen Behörden haben die Dringlichkeit der Beihilfe betont, die durch die beschränkten finanziellen und industriellen Mittel der Werft ([4]) gegeben ist, da der Vertragspreis des Schiffes unter Einplanung der Beihilfe festgelegt worden war, die per Gesetz gewährt worden wäre. Wenn ferner der Aufschub für den äußersten Liefertermin des Schiffes (das am 16.12.2003 zu 25,65 % fertiggestellt war) nicht gewährt und somit keine Beihilfe für den Bau gezahlt wird, dann kann nach Ansicht der italienischen Behörden das Schiff nur mit enormen wirtschaftlichen Verlusten für die Werft fertiggestellt werden, was zu Arbeitsplatzverlusten sowohl bei der Werft selbst als auch bei deren Zulieferern führt.. Die italienischen Behörden haben schließlich präzisiert, dass die Reederei Marnavi und die Werft übereingekommen sind, den Vertrag für den Bau eines anderen Schiffes (C.173) zu annullieren, da der Bau durch die oben genannten Ereignisse gestört wurde, und die bereits verfügbaren Lieferungen für das Schiff C.180 zu verwenden.

([3]) Zwischen 2000 und 2004 machten die Bestellungen des Unternehmens Marnavi circa 43 % des Umsatzes der Werft Cantieri Navali Termoli aus; im vorhergehenden Zeitraum 1995-1999 lag der Umsatzanteil beinahe bei Null.

([4]) Die Werft ist ein sehr kleines Unternehmen mit 51 Beschäftigten.

Tabelle 1

Überblick über die Verzögerungen der Auslieferung des Schiffes C.180

Schiff	Grund für Verzug	Verantwortung	Probleme	Verzug (Monate)	Zusätzl. Monate
C.180	(i) Ereignisse vom 11.9.2001 : — Unterbrechung und verspätete Wieder-aufnahme des Baus	Marnavi. S.p.A. (Reederei)	Unterbrechung der Vertragausführung vom 1.10.2001 bis zum 30.9.2003 Aufhebung der Unterbrechung am 29.9.2003	24	Keine Angabe
	(ii) Technische Änderungen	Marnavi. S.p.A. (Reederei)	Änderung an den Abmessungen und der Anzahl der Tanks, an der Länge und Breite des Schiffes	Keine Angabe	Keine Angabe
	(iii) Verzug durch Naturkatastrophen in der Region Molise: — Erdbeben 31.10.2002 — Überschwemmung vom 23. bis zum 25.1.2003	Höhere Gewalt	Auswirkung der Naturkatastrophen auf die Werft, die Belegschaft und die Zuliefere	> 2	> 2
			Gesamt	Mehr als 26 Monate	Mehr als 2 Monate
	Beantragter Aufschub				10 Monate

BEGRÜNDUNG FÜR DIE EINLEITUNG DES VERFAHRENS

(12) In ihrer Entscheidung zur Einleitung des Verfahrens hegte die Kommission Zweifel daran, dass die angeführten Begründungen für den Verzug mit Artikel 3 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Verordnung zum Schiffbau in Einklang stehen und bezweifelte somit, dass die betreffende Maßnahme mit dem Gemeinsamen Markt gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe e EG-Vertrag vereinbar sei.

BEMERKUNGEN ITALIENS

(13) Um die von der Kommission in ihrer Entscheidung zur Einleitung des Verfahrens vorgebrachten Zweifel zu zerstreuen, haben die italienischen Behörden weitere Angaben und Erläuterungen zur Stützung ihrer Annahme bezüglich der Zulässigkeit der Begründungen für den Aufschub des Liefertermins sowie für die Vereinbarkeit der betreffenden Maßnahme geliefert.

i) *In Bezug auf die Auswirkung der Ereignisse vom 11. September 2001*

Die italienischen Behörden haben vorgebracht, dass es sich um außergewöhnliche, unvorhersehbare und von der Werft nicht zu verantwortende Ereignisse handelt, und behauptet, dass diese Ereignisse, entgegen den Annahmen der Kommission, unerwartete, erhebliche und belegbare Störungen am Arbeitsprogramm der Werft verursacht haben.

Insbesondere verteidigen sie ihre Analyse, indem sie vorbringen, dass die Bewertung der Kommission sich auf einen Bericht gründet, der im Herbst 2003 ([5]) erarbeitet wurde, d. h. zwei Jahre nach den Ereignissen, während behauptet wird, dass diese Ereignisse auf die wirtschaftlichen Strategien der Wirtschaftssubjekte Einfluss haben, die gezwungen sind, Entscheidungen zu dem Zeitpunkt, in dem diese Ereignisse eintreten (September 2001), oder in den Folgemonaten zu treffen.

Nach Ansicht der italienischen Behörden ist es weithin bekannt und durch die Clarkson-Berichte ([6]) bestätigt, dass diese Ereignisse Auswirkungen auf das gesamte Marktsegment des Warenverkehrs auf See hatten, und nicht nur für eine Art Schiffe, also für Kreuzfahrtschiffe. Zur Stützung ihrer These haben die italienischen Behörden neue Informationen vorgebracht, um den Einfluss der oben genannten Ereignisse auf den Schiffbau nachzuweisen, und eine Kopie der Charterverträge übermittelt, die die Reederei Marnavi mit der Gesellschaft Novamar mit Sitz in Houston (USA) für das Chartern zweier Öltanker geschlossen hatte, die die Reederei bei der Werft Cantieri Navali Termoli ([7]) bestellt hatte, sowie den Rücktritt von Novamar von

([5]) Die italienischen Behörden präzisieren, dass der Verweis der Kommission auf den Clarkson-Bericht laut Anmerkung 10 der Entscheidung zur Einleitung des Verfahrens ungenau sei, da November 2003 anstatt Oktober 2003 angegeben sei.

([6]) Clarkson „Shipping Review & Outlook" vom Herbst 2003, SS. 7-44 und S. 127; Clarkson „Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets and Newbuilding Investment over 2001 and onwards", Oktober 2003, SS. 17-20.

([7]) Die fraglichen Schiffe sind das C.173 und das C.180, die nachfolgend eingehender betrachtet werden.

diesen Verträgen nach dem 11. September 2001. Die italienischen Behörden behaupten somit, dass jene tragischen Ereignisse einen ähnlichen Einfluss auf das fragliche Schiff hatten und dass, im Unterschied zur Annahme der Kommission, deren Auswirkung nicht auf Kreuzfahrtschiffe beschränkt ist. Daher bekräftigen die italienischen Behörden ihre Haltung, dass es sich um eine Auswirkung im Sinne des dritten Satzes des zweiten Unterabsatzes von Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung zum Schiffbau handelt.

ii) *Notwendigkeit, das Schiff zu verändern, um es den geänderten technischen und wirtschaftlichen Anforderungen anzupassen*

Die italienischen Behörden haben Informationen über die am Schiff C.180 vorgenommenen Änderungen übermittelt.

Insbesondere haben sie erklärt, dass im Jahr 2000 die Reederei und die Werft Verträge über den Bau der beiden Öltanker C.173 und C.180 geschlossen hatten; diese Verträge sahen ursprünglich als Liefertermin den 31.3.2002 bzw. den 30.6.2003 vor, später verschoben auf den 31.3.2003 bzw. den 31.12.2003. Ferner haben sie erklärt, dass die Ereignisse vom 11. September 2001 und die beiden nachfolgend betrachteten Naturkatastrophen eine solche Auswirkung auf das Arbeitsprogramm der Werft gehabt haben, dass nur eines der oben genannten Schiffe zum 31.12.2003 ausgeliefert werden konnte.

Daher beschloss die Reederei im November 2002 auf eines der beiden bei der Werft im Bau befindlichen Schiffe zu verzichten, damit die Werft sich auf die Fertigstellung eines Schiffes konzentrieren könne. Praktisch geschah dies durch die Umbenennung des Schiffes C.173 in C.180 — welches das größere von der Reederei in Auftrag gegebene Schiff war –, zweitens durch die Beauftragung wesentlicher Änderungen der strukturellen Grundmerkmale des Schiffes C.180 ([8]) · ([9]) · ([10]) und schließlich durch die Auflösung des Vertrages über das Schiff C.173. Somit wurde das Schiff C.180 (ehemals C.173) zu einem größeren und schnelleren Schiff mit größerer Kapazität und einem höheren Vertragspreis gegenüber dem ursprünglichen Schiff C.173, aber die Merkmale insgesamt sind minderwertiger als im ursprünglichen Vertrag für das Schiff C.180.

Dennoch erklären die italienischen Behörden, dass die oben genannten Änderungen nur indirekt die Verzögerung des Schiffbaus bedingt hätten und dass die Verzögerung tatsächlich auf die Folgen der Naturkatastrophen zurückzuführen seien, die zur Auflösung des Vertrags seitens der Beraterfirma führten, die mit der Entwicklung der Änderungen am Schiff C.180 (ehemals C.173) beauftragt war.

iii) *Auswirkung der Naturkatastrophen (Erdbeben am 31.10.2002 und Überschwemmung vom 23.1.2003 bis 25.1.2003)*

Die italienischen Behörden unterstreichen das Wesen und die Folgen der oben genannten Katastrophen, welche die Region getroffen haben, in der sich die Werft befindet.

Im Allgemeinen weisen sie darauf hin, dass angesichts der Größe des durch die Katastrophen getroffenen Gebiets und angesichts des erhöhten Risikos für das öffentliche und private Wohlergehen mittels Erlass des Präsidenten des Ministerrats vom 31.10.2002 der Notstand für die Region bis zum 30.6.2003 ausgerufen und mittels Erlass vom 31.1.2003 bis zum 1.2.2004 verlängert wurde. Die oben genannten Behörden erinnern die Kommission ferner daran, dass sie ([11]) nach diesen Ereignissen im Rahmen der Überprüfung der Beihilfeleistungen für Regionen angesichts der Auswirkung der Naturkatastrophen, die die Region Molise und Termoli, d. h. das Gebiet, wo sich die Werft befindet, getroffen haben, die Verlängerung der Beihilfen genehmigt hat.

Bezüglich der Werft haben die italienischen Behörden Angaben gemacht, wonach infolge der oben genannten Naturkatastrophen im Zeitraum von November 2002 bis zum Februar 2003 das Arbeitsprogramm der Werft Verzögerungen unterworfen war, die auf die anfängliche Verzögerung und auf die spätere Auflösung zahlreicher Verträge seitens mehrerer Auftraggeber zurückzuführen seien, die die Werft mit wesentlichen Bauteilen und Dienstleistungen ([12]) für den Bau des Schiffes C.180 ([13]) (ehemals C.173) belieferten.

iv) *Unterbrechung der Arbeiten am Schiff C.180 (ehemals C.173) im Jahre 2004*

Im Juli 2005 haben die italienischen Behörden als

([8]) Insbesondere in Bezug auf die Abmessungen und die Anzahl der Tanks sowie auf die Länge und Breite des Schiffs.

([9]) Die italienischen Behörden erklären, dass diese Änderungen sowohl das ursprüngliche Schiff C.173 als auch das C.180 (ehemals C.173) betrafen und dass diese zwischen der Reederei und der Werft vor der Vertragsunterbrechung im Jahre 2001 infolge des Schreibens von Novamar vom Februar 2001 vereinbart worden waren, in dem mitgeteilt wurde, dass beide Schiffe Änderungen unterworfen sein könnten. Die oben genannten Behörden erklären ferner, dass die Arbeiten am modifizierten Schiff C.180 (ehemals C.173) bereits im Gange waren, bevor der Vertragszusatz offiziell in den Vertrag aufgenommen wurde.

([10]) Nach der Interpretation der Entscheidungen der Kommission Nr. 691/2003 vom 9.7.2003 und Nr. 727/1993 vom 21.12.1993 durch die italienischen Behörden rechtfertigen die Art des Schiffes und die fraglichen Änderungen den von der Kommission akzeptierten Verzug wegen „technischer Komplexität".

([11]) Entscheidung der Kommission K(2004)3344 endg. kor. vom 8. September 2004 bezüglich der Sache N 147/2004.

([12]) Es handelt sich um Subsysteme des Schiffsrumpfs, Zimmermannsarbeiten und Dienstleistungen zur Ausstattung des Schiffes, die Lieferung von Blechen aus rostfreiem Stahl, die Lieferung und Installation von Elektroanlagen sowie Beraterdienstleistungen für die Modifizierung des Schiffes C.173, das später umbenannt würde in C.180, zwecks Erhöhung seiner Kapazität und Leistung.

([13]) Infolge der Kündigung dieser Verträge war die Werft gezwungen, bei der Reederei „Höhere Gewalt" geltend zu machen, woraufhin diese beschloss, auf den Bau eines der beiden bei der Werft beauftragten Schiffe zu verzichten.

Reaktion auf die Einleitung der Prüfung der Kommission mitgeteilt, dass etwa 66 % des Baus fertiggestellt worden sei, aber dass die Werft den Bau unterbrochen habe und das Schiff im August 2004 vom Stapel gelassen wurde, in Erwartung, dass die Kommission die Verlängerung des Liefertermins genehmige. Daher wird entsprechend des Antrags seitens der Reederei und der Werft die Auffassung vertreten, dass die Verlängerung um zehn Monate ab der Entscheidung der Kommission, mit der die beantragte Verlängerung genehmigt wird, zu berechnen sei.

(14) Die italienischen Behörden schließen, dass die im betreffenden Fall für die Verzögerungen angeführten Begründungen im Einklang mit Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung zum Schiffbau stehen und dass die Verlängerung der Lieferfrist von drei Jahren um 10 Monate ab Erlass der endgültigen Entscheidung der Kommission mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist im Sinne von Artikel 87Absatz 3 Buchstabe e EG-Vertrag.

WÜRDIGUNG

(15) Gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. Nach der konsolidierten Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften ist das Kriterium der Wettbewerbsverfälschung bereits erfüllt, wenn der Begünstigte der Beihilfe eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt, die Handelsgeschäfte zwischen Mitgliedstaaten beinhaltet.

(16) Nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe e EG-Vertrag können bestimmte Kategorien von Beihilfen, die der Rat durch eine Entscheidung mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission bestimmt, als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden. Die Kommission weist darauf hin, dass der Rat am 29. Juni 1998 auf dieser Rechtsgrundlage die Verordnung zum Schiffbau verabschiedet hat. Auch wenn diese Verordnung am 31. Dezember 2003 außer Kraft trat, sind deren Bestimmungen immer noch im Rahmen der Würdigung der Anträge auf Verlängerung des äußersten Liefertermins gültig, da die Beihilfe auf der Verordnung selbst basiert und die Regelung der staatlichen Beihilfen für den Schiffbau ([14]) diesbezüglich keine Anhaltspunkte für solche Anträge liefert.

(17) Die Kommission weist darauf hin, dass die Frage der Verlängerung der Lieferfrist entscheidend für die Beurteilung der Zulässigkeit der Gewährung einer auftragsbezogenen Betriebsbeihilfe gemäß Artikel 3 der Verordnung zum Schiffbau ist. Bei dieser Betriebsbeihilfe handelt es sich um die Finanzierung eines Teils der Kosten aus staatlichen Mitteln, die die betreffende Werft ansonsten selbst für den Bau eines Schiffes hätte aufbringen müssen. Hinzu kommt, dass der Schiffbau eine Wirtschaftstätigkeit ist, die Handelsgeschäfte zwischen Mitgliedstaaten beinhaltet. Damit fällt die vorliegende Beihilfe in den Anwendungsbereich von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag.

(18) Es sei darauf hingewiesen, dass gemäß der Verordnung zum Schiffbau unter „Schiffbau" der Bau von seegängigen Handelsschiffen mit Eigenantrieb zu verstehen ist. Das von der Werft „Cantieri Navali Termoli" gebaute Schiff — bzw. ein Öltanker — ist ein seegängiges Schiff mit Eigenantrieb, das für spezielle Seedienste bzw. zum Transport von chemischen und erdölhaltigen Erzeugnissen vorgesehen ist, und damit fällt es unter die Bestimmungen der vorgenannten Verordnung gemäß Artikel 1 Buchstabe a).

(19) Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung zum Schiffbau sieht bis zum 31. Dezember 2000 einen Höchstbeitrag von 9 % für auftragsbezogene Betriebsbeihilfen vor. Gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung ist die für einen Auftrag geltende Beihilfehöchstgrenze die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des endgültigen Vertrags anwendbare Höchstgrenze. Dies gilt allerdings nicht für die Schiffe, deren Auslieferung nach mehr als drei Jahren nach der Unterzeichnung des Vertrags erfolgt ist. In solchen Fällen gilt als Beihilfehöchstgrenze die drei Jahre vor Auslieferung des Schiffes gültige Höchstgrenze. Daher können Betriebsbeihilfen für ein Schiff grundsätzlich nur gewährt werden, wenn die Auslieferung bis zum 31. Dezember 2003 erfolgt ist.

(20) Die für das betreffende Schiff vorgesehene Beihilfe würde aufgrund von Artikel 3 des von der Kommission genehmigten Gesetzes Nr. 88 vom 16.3.2001 als staatliche Beihilfe Nr. N 502/00 gewährt. Der gewährte Betrag würde sich auf ca. 3,9 Mio. EUR für das Schiff C.180 bzw. auf höchstens 9 % des entsprechenden Vertragswertes belaufen.

(21) Der dritte Satz des zweiten Unterabsatzes von Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung zum Schiffbau lautet: „*Die Kommission kann jedoch die Dreijahresfrist verlängern, wenn dies aufgrund der technischen Komplexität des betreffenden Schiffbauvorhabens oder durch Verzögerungen zu rechtfertigen ist, die sich aus unerwarteten, erheblichen und vertretbaren Unterbrechungen im Arbeitsprogramm der Werft ergeben, die auf außergewöhnliche, unvorhersehbare und von dem Unternehmen nicht verantwortende Umstände zurückzuführen sind.*" Die Kommission hebt hervor, dass der Antrag auf Verlängerung dadurch begründet wird, dass es der Werft Cantieri Navali Termoli aufgrund unvorhersehbarer und von dem Unternehmen nicht zu verantwortender Umstände nicht möglich ist, das oben genannte Schiff fertig zu stellen.

(22) Die Verordnung zum Schiffbau sieht vor, dass eine Verlängerung des äußersten Liefertermins durch (a) äußergewöhnliche, (b) unvorhersehbare und (c) von dem Unternehmen nicht zu verantwortende Umstände bedingt sein muss. Es sind außerdem der (d) kausale Zusammenhang zwischen diesen Ereignissen und den unerwarteten Störungen zum Zeitpunkt der Entstehung der Verzögerung sowie (e) die Dauer dieser Störungen und ihr (f) erhebliches

([14]) ABl. C 317 vom 30.12.2003, S. 11.

und vertretbares Wesen nachzuweisen. In den folgenden Punkten wird die Würdigung der Argumente seitens der italienischen Behörden dargelegt.

i) *Auswirkung der Ereignisse vom 11. September 2001*

Zu diesem Argument nimmt die Kommission die Unvorhersehbarkeit dieser Ereignisse zur Kenntnis, die vom Unternehmen nicht zu verantworten waren. In Übereinstimmung mit früheren Entscheidungen der Kommission kann diese Begründung jedoch bei dem fraglichen Fall nicht akzeptiert werden. Denn nach ständiger Praxis der Kommission bei Entscheidungen ([15]) *„können das langsamere Wirtschaftswachstum oder die Verschlechterung der Marktsituation in Bezug auf eine Schiffsgattung nicht als außergewöhnliches Ereignis gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung zum Schiffbau angesehen werden*". Es wird daran erinnert, dass diese Begründung nur für Kreuzfahrtschiffe zulässig ist, da es eine direkte Auswirkung dieser Ereignisse auf diese Schiffsgattung gibt, während man die Ansicht vertritt, dass sie auf andere Schiffsgattungen eine unmittelbare Auswirkung und einen allgemeinen Effekt haben.

In ihrer Entscheidung zur Einleitung des Verfahrens erinnert die Kommission nämlich daran, dass nach dem vom Institut Clarkson Research im November 2003 erarbeiteten Bericht ([16]) „die Fakten des 11. September 2001 zweifelsohne die Probleme der Weltwirtschaft, die sich bereits in einer rückläufigen Phase befand, verschlimmert haben". In Bezug auf Investitionen für Öltanker mit weniger als 20 000 Bruttoregistertonnen, wie das Schiff C.180, heißt es ferner im Bericht von Clarkson Research, dass: „im Zeitraum von 1998 und 2000 keine große Aktivität verzeichnet wurde und trotz des Aufschwungs zu Beginn des Jahres 2001 die Wirtschaftsniveaus im letzten Quartal 2001 wieder abnahmen, wobei ein ähnlicher Verlauf registriert wurde wie im Rest des Sektors. Die Auftragslage verzeichnete zu Beginn des Jahres 2002 einen beträchtlichen Aufschwung und seitdem ist das Niveau relativ stabil geblieben."

Bezüglich der Argumentation der italienischen Behörden, welche die Bewertung der Kommission der Auswirkung dieser Ereignisse in Frage stellt, da sie auf einem Ex-post-Bericht basiert, bemerkt die Kommission zunächst, dass sie sich auf einen Bericht der italienischen Behörden gestützt hat; zweitens unterstreicht sie, dass die oben genannten Behörden sich im Rahmen des vorliegenden Verfahrens selbst auf Berichte von Ende 2003 stützen; schließlich hebt die Kommission hervor, dass keiner der weiteren Berichte, auf die sich die italienischen Behörden beziehen, der Würdigung der Kommission zu diesem Punkt widersprechen.

Die Kommission erinnert daran, dass die vorliegende Würdigung des oben genannten Grundes anderen Entscheidungen über ähnliche Fälle entspricht, die von Italien angemeldet wurden und die Verlängerung des Dreijahreszeitraums betreffen, die für die Auslieferung von Öltankern und Schiffen für den Transport von Flüssiggas festgelegt ist.

ii) *Notwendigkeit, das Schiff zu verändern, um es den geänderten technischen und wirtschaftlichen Anforderungen anzupassen*

Zum zweiten Argument wird zunächst hervorgehoben, dass die technischen Änderungen auf Antrag der Reederei durchgeführt wurden, um den veränderten technischen und wirtschaftlichen Anforderungen zu genügen. Den Angaben im Vertragszusatz vom 10.12.2003 zufolge, der dem Ursprungsvertrag hinzugefügt wurde, beabsichtigte ferner die Werft, bei der Reederei eine Verlängerung der Lieferfrist für das Schiff C.180 zu beantragen und alle Lasten und Risiken in Bezug auf eine mögliche Auszahlung/Gewährung der staatlichen Beihilfe zu dessen Gunsten auf sich zu nehmen.

Die Kommission legt dar, dass, sofern die Reederei ohne Weiteres Änderungen am Bauvertrag verlangen kann, solche Änderungen kein seltenes Ereignis im Schiffbausektor darstelle. Solche Ereignisse gehören zum normalen Geschäftsalltag der Werft. Diese Begründung kann daher im vorliegenden Fall nicht akzeptiert werden.

Der Vollständigkeit halber stellt die Kommission außerdem fest, dass im Laufe der vorliegenden Untersuchung die italienischen Behörden erläutert haben, dass die fraglichen Änderungen — beide Schiffe C.173 und C.180 betreffend — bereits von der US-Chartergesellschaft Novamar in ihrem Schreiben an die Reederei im Februar 2001 angezeigt und zwischen der Werft und der Reederei vor der Aussetzung des Vertrags im Jahre 2001 vereinbart wurden. Es wird ferner festgestellt, dass laut Erklärungen der italienischen Behörden das Schiff C.173 in der ursprünglichen Konfiguration lange Zeit vorher von einer anderen Werft hätte gebaut werden sollen, die in den 90er Jahren in eine Krise geriet, und somit das fragliche Schiff zu einer Schiffsgattung gehört, die von einer neuen Generation von Schiffen mit größeren Abmessungen und größerer Kapazität überholt wurde.

Angesichts des bisher Gesagten scheint es offensichtlich, dass die oben erwähnten Änderungen weder außergewöhnlich noch unvorhersehbar waren. Daher vertritt die Kommission die Auffassung, dass die fragliche Begründung, die von Italien angeführt wird, nicht akzeptiert werden kann.

iii) *Auswirkung der Naturkatastrophen, welche die Region Molise, Standort der Werft, getroffen haben*

Es wird anerkannt, dass Erdbeben, Überschwemmungen und andere Gründe höherer Gewalt im Allgemeinen eine zulässige Begründung darstellen. Gleichermaßen wird anerkannt, dass diese Ereignisse Auswirkungen auf die Wirtschaftstätigkeit in der Region Molise — wie dies durch den vom Präsidenten des Ministerrates ausgerufenen Notstand belegt wird– und möglicherweise auf die gesamte Tätigkeit der Werft hatten.

([15]) Vgl. Sache N 99/02 (ABl. C 262 vom 29.10.2002), Werft Odense — Verlängerung der Lieferfrist um drei Jahre für zwei Schiffe (Dänemark).

([16]) „Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets & Newbuilding Investment over 2001 e onwards", Clarkson Research, November 2003, SS. 19-20.

Gemäß der Verordnung über den Schiffbau stellt jedoch die Verlängerung der Dreijahresfrist für die Auslieferung eine Abweichung von den normalen Bestimmungen dar, welche die Gewährung auftragsbezogener Betriebsbeihilfen genehmigen, die ihrerseits eine Abweichung von den Gemeinschaftsbestimmungen für staatliche Beihilfen darstellen. Daher sieht der Grundsatz, wonach die Bestimmungen in Bezug auf Abweichungen restriktiv zu interpretieren sind, vor, dass der kausale Zusammenhang zwischen den Umständen, die Grund für die Verzögerung sind, und der Verzögerung des Schiffbaus selbst nachzuweisen ist. Die der Kommission übermittelten Angaben einschließlich jener, die von den italienischen Behörden nach Einleitung der formalen Untersuchung übermittelt wurden, sind jedoch relativ vage und beziehen sich allgemein auf die Auswirkungen der Katastrophen, ohne den genauen Einfluss dieser Ereignisse auf das Arbeitsprogramm der Werft und auf den Bau des fraglichen Schiffes zu belegen und zu quantifizieren.

Die Kommission stellt fest, dass trotz der ausdrücklichen Auskunftsverlangen und der langen Fristverlängerungen für die Antworten keine detaillierten Informationen über die Auswirkungen dieser Katastrophen auf das allgemeine Arbeitsprogramm der Werft noch über den genauen kausalen Zusammenhang mit dem speziellen Arbeitsprogramm für das Schiff C.180 (ehemals C.173) übermittelt wurden. Die italienischen Behörden haben in der Tat Kopien von Briefen übermittelt, mit denen einige Zulieferer der Werft die jeweiligen Verträge kündigten; sie haben jedoch weder ausführlich den kausalen Zusammenhang dokumentiert noch genau die daraus folgende Verzögerung auf das Arbeitsprogramm der Werft und auf den Bau des Schiffes C.180 (ehemals C.173) quantifiziert, um den Antrag auf Verlängerung der Lieferfrist um zehn Monate zu begründen.

(23) Daher vertritt die Kommission die Ansicht, dass die oben beschriebenen außergewöhnlichen Umstände keine solche Auswirkung auf die spezielle Arbeitsplanung für das fragliche Schiff gehabt haben, um die beantragte Verlängerung um zehn Monate für die Lieferfrist zu rechtfertigen. Daher können die unter den Punkten (i), (ii) und (iii) dargelegten Gründe nicht akzeptiert werden.

(24) Angesichts dessen, dass keine stichhaltigen Beweismittel vorgelegt wurden, kann die Verlängerung auf der Grundlage der angeführten Gründe nicht genehmigt werden.

iv) *Unterbrechung der Arbeiten am Schiff C.180 (ehemals C.173) im Jahre 2004*

Ferner stellt die Kommission fest, dass nach Aussagen der italienischen Behörden der Bau des Schiffes C.180 (ehemals C.173) zu circa 66 % vorangeschritten sei, die Arbeiten aber unterbrochen worden seien und das Schiff im August 2004 vom Stapel gelassen wurde; sie waren also der Ansicht, dass die Verlängerung um zehn Monate ab der Entscheidung zu berechnen sei, mit der die Kommission die beantragte Verlängerung genehmigt.

Zunächst kann der Antrag der italienischen Behörden, die Verlängerung um zehn Monate ab dem Datum der Entscheidung der Kommission zu berechnen, nicht als mit der Verordnung über den Schiffbau übereinstimmend angesehen werden, da dies weitere unbegründete Verzögerungen verursachen würde. Es wird festgestellt, dass die Entscheidung, den Bau des Schiffes zu unterbrechen, von der Werft in eigener Verantwortung getroffen wurde und zu einer weiteren Verzögerung geführt hat, für die es nach der Verordnung über den Schiffbau keine Begründung gibt.

Zweitens stellt die Kommission fest, dass laut Anmeldung das Schiff C.180 (ehemals C.173) bis zum 31.10.2004 ausgeliefert sein sollte. Bei Betrachtung des Antrags durch die italienischen Behörden, die Verlängerung um zehn Monate ab der Entscheidung der Kommission zu berechnen, wird jedoch bei Erwägung der Tatsache, dass die Werft das nicht fertige Schiff C.180 (ex C.173) im August 2004 vom Stapel gelassen hat, offensichtlich, dass die Werft es auch nicht geschafft hätte, das Schiff innerhalb des ursprünglichen beantragten Verlängerungszeitraums von zehn Monaten auszuliefern.

Somit muss der Antrag der italienischen Behörden angesichts der unbegründeten Unterbrechung der Arbeiten im Jahre 2004 abgelehnt werden.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

(25) Angesichts des Vorstehenden ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass die fragliche Maßnahme eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellt. Die von den italienischen Behörden auch im Laufe der formalen Untersuchung übermittelten Angaben haben die Zweifel der Kommission bestätigt, dass die Gründe für die Verzögerungen, die in diesem Fall angeführt wurden, nicht mit Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung über den Schiffbau in Einklang stehen und dass somit die fragliche Maßnahme nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe e EG-Vertrag

–HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die in Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 vorgesehene Lieferfrist von drei Jahren kann für das von der Werft Cantieri Navali Termoli S.p.A. gebaute Schiff C.180 (ehemals C.173) nicht verlängert werden.

Folglich darf für dieses Schiff keine auftragsbezogene Betriebsbeihilfe gewährt werden.

Artikel 2

Italien teilt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach der Bekanntgabe dieser Entscheidung die Maßnahmen mit, die ergriffen wurden, um der Entscheidung nachzukommen.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 4. Juli 2006.

Für die Kommission
Neelie KROES
Mitglied der Kommission