KOMMISSIONENS BESLUT

av den 4 juli 2006

om det statliga stöd som Italien planerar att genomföra till förmån för Cantieri Navali Termoli S.p.A (nr C 48/2004 (f.d. N 595/2003))

[delgivet med nr K(2006) 2972]

(Endast den italienska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2006/948/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1540/98 av den 29 juni 1998 om fastställande av nya regler för stöd till varvsindustrin [1] (nedan kallad ”förordningen om stöd till varvsindustrin”), särskilt artikel 3.2,

efter att ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig [2] och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

FÖRFARANDE

(1) Genom en skrivelse av den 22 december 2003, registrerad samma dag, inkom de italienska myndigheterna till kommissionen med en begäran, enligt artikel 3.2 i förordningen om stöd till varvsindustrin [1], om en förlängning av den tidsfrist på tre år som fastställts för leveransen av fartyg C.180 som är föremål för driftsstöd. Fartyget byggs av Cantieri Navali Termoli S.p.A. (nedan kallat ”Termoli”).

(2) Genom en skrivelse av 30 december 2004 underrättade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende denna åtgärd.

(3) Kommissionens beslut att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* [2]. Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med sina synpunkter på åtgärden i fråga.

(4) Genom skrivelser av den 28 januari 2005, 1 april 2005, 1 juni 2005 och 6 juli 2005, som registrerades den 2 februari 2005, 6 april 2005, 6 juni 2005 och 7 juli 2005, begärde Italien förlängningar av tidsfristen för att inkomma med kommentarer om kommissionens beslut om att inleda förfarandet. Kommissionen besvarade dessa skrivelser den 4 februari 2005, 8 april 2005, 29 juni 2005 och 17 juli 200.

(5) Genom en skrivelse av den 26 juli 2005, som registrerades den 29 juli 2005, inkom Italien med sina synpunkter. Kommissionen begärde ytterligare upplysningar genom en skrivelse av den 6 januari 2006 som de italienska myndigheterna besvarade genom skrivelser av den 23 januari 2006 och den 2 februari 2006 där de begärde förlängningar av tidsfristen för att inkomma med svar. Genom skrivelser av den 27 januari 2006 och den 9 februari 2006 beviljade kommissionen dessa förlängningar. Genom en skrivelse av den 6 mars 2006, som registrerades samma dag, inkom de italienska myndigheterna med ytterligare upplysningar, som kompletterades genom en skrivelse av den 6 april 2006.

(6) Kommissionen har inte mottagit några synpunkter från berörda parter.

DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET

(7) Italien begärde att kommissionen skulle bevilja en förlängning av den slutliga leveransfristen som fastställts till den 31 december 2003 enligt förordningen om stöd till varvsindustrin, som måste iakttas för att kunna utnyttja kontraktsbaserat driftsstöd för fartyg. Begäran om förlängning lämnades in avseende fartyg C.180 som byggdes av Cantieri Navali Termoli S.p.A., som är ett varv i Molise. Förlängningen begärdes till att börja med till och med den 31 oktober 2004 (tio månader).

(8) I byggnadskontraktet, som undertecknades den 30 december 2000, angavs leveranstiden ursprungligen till den 30 juni 2003. Fartyget hade beställts av det italienska rederiet Marnavi S.p.A. för transport av petrokemiska produkter. I samband med kontraktet lovades rederiet ett driftsstöd för fartyget på 9 %, vilket motsvarade cirka 3,9 miljoner euro, i enlighet med artikel 3.1 i förordningen om stöd till varvsindustrin.

(9) Enligt de italienska myndigheterna har dock byggnationen tagit längre än beräknat, bland annat på grund av effekterna av händelserna den 11 september 2001, det påföljande kravet att anpassa fartyget efter de förändrade tekniska och kommersiella behoven, och två på varandra följande naturkatastrofer – en jordbävning och en översvämning. Termoli tvingades därför begära en förlängning på tio

[1] EGT L 202, 18.7.1998, s. 1.
[2] EUT C 42, 18.2.2005, s. 15.

månader av den slutliga leveransfrist för fartyg C.180 som fastställts till den 31 december 2003 enligt förordningen om stöd till varvsindustrin.

(10) I anmälan hänvisade de italienska myndigheterna till kommissionens beslut av den 5 juni 2002, enligt vilket en liknande förlängning av leveranstiden till efter den 31 december 2003 hade godkänts för kryssningsfartyg under byggnation på Meyer Werft-varvet i Papenburg i Tyskland (nedan kallat ”Meyer Werft-beslutet”). De italienska myndigheterna har särskilt framhållit flera viktiga likheter mellan de två fallen, bland annat avseende i) skälet till förlängningen (dvs. effekterna av terrorattackerna den 11 september 2001), ii) den berörda marknaden (dvs. sjötransporter av petrokemiska produkter) och iii) de långvariga handelsförbindelserna mellan varvet och rederiet ([3]). Kort sagt hävdade de italienska myndigheterna att Meyer Werft-beslutet utgör ett klart prejudikat för att undantagsvis godkänna en förlängning i det aktuella fallet. De påminde också om att kommissionen hade antagit ett annat beslut den 13 november 2002 genom vilket den av liknande skäl godkände förlängningen av leveransfristen för ett kryssningsfartyg som var under byggnation på Kvaerner Masa-varvet i Finland (nedan kallat ”Kvaerner Masa-beslutet”).

(11) Som grund för sin begäran har de italienska myndigheterna pekat på omständigheter som enligt deras uppfattning är ovanliga och oförutsebara och står utanför Termolis kontroll och som lett till oväntade, betydande och berättigade avbrott som inverkat på varvets arbetsprogram. Förseningarna berodde närmare bestämt på följande faktorer (se nedanstående tabell 1):

(i) *Effekterna av terrorattackerna den 11 september 2001*

Den 1 oktober 2001, innan fartygsbygget hade inletts, begärde rederiet att Cantieri Navali Termoli skulle avbryta genomförandet av kontraktet till den 30 september 2003 i stället för att annullera det. Den 29 september 2003 tog rederiet tillbaka sin begäran om att avbryta kontraktet.

(ii) *Kravet på att anpassa fartyget efter de förändrade tekniska och kommersiella behoven*

Dessutom tillkommer det faktum att rederiet vid återkallandet av begäran om att kontraktet skulle avbrytas begärde att fartygsprojektet skulle ändras – genom att man gjorde avsteg från kontraktets ursprungliga specifikationer – för att fartyget skulle svara mot de förändrade tekniska och kommersiella kraven. Ändringarna avsåg tankarnas storlek och antal, samt fartygets totala längd och bredd. De ändrade ritningarna hade lämnats in till R.I.NA, den italienska certifieringsmyndigheten, för godkännande. Ändringarna formaliserades slutligen den 10 december 2003 i ett tillägg till det ursprungliga fartygsbyggnadskontraktet.

(iii) *Naturkatastrofernas påverkan*

Den 31 oktober 2002 drabbades regionen Molise av en jordbävning som hade återverkningar på varvet, personalen och leverantörerna. Därefter drabbades regionen av översvämningar den 23 januari och den 25 januari 2003 som hade ytterligare förödande effekter för varvet, personalen och leverantörerna. Dessa naturkatastrofer förorsakade varvet direkta skador genom att personalen inte kunde arbeta och indirekta skador genom den ensidiga uppsägningen av kontrakt från de lokala företags sida som anlitats som underleverantörer till arbetet med fartyg C.180 på grund av de skador som naturkatastroferna hade orsakat på leverantörernas produktionsstrukturer. De italienska myndigheterna hävdar särskilt att de ovannämnda händelserna påverkade det anläggningsarbete som utförs före det verkliga byggnadsarbetet på fartyget.

De italienska myndigheterna medger att båda naturkatastroferna inträffade under den period då byggnadskontraktet var avbrutet, men hävdar dock att händelserna vände upp och ner på varvets produktionsprogram och betonar att undantagstillstånd förklarades vid båda naturkatastroferna till och med den 1 februari 2004 genom ett dekret från ministerrådets ordförande.

De italienska myndigheterna betonar att stödet är brådskande med tanke på varvets begränsade finansiella och industriella resurser ([4]), särskilt med tanke på att det avtalade priset hade fastställts med avseende på det stöd som skulle beviljas enligt lag. De italienska myndigheterna anger dessutom att om den slutliga leveransfristen för fartyget (som hade färdigställts till 25,65 % den 16 december 2003) inte förlängs och stödet inte kan utnyttjas, kan fartyget inte färdigställas utan att det leder till oerhörda ekonomiska förluster för varvet, tillsammans med förlorade arbetstillfällen såväl vid varvet som hos dess underleverantörer. De italienska myndigheterna har dessutom påpekat att Marnavi-rederiet och varvet kommit överens om att upphäva byggnadskontraktet för ett annat fartyg, som betecknas C.173, vars byggnation hade påverkats av nämnda händelser, och att styra över redan tillgängligt material till fartyg C.180.

([3]) Från 2000 till 2004 stod Marnavis order för cirka 43 % av Cantieri Navali Termolis omsättning. Under den föregående perioden 1995 till 1999 var motsvarande andel av omsättningen försumbar.

([4]) Varvet är ett mycket litet företag med 51 anställda.

Tabell 1

Översikt över förseningarna i samband med leveransen av fartyg C.180

Fartyg	Orsak till förseningen	Ansvar	Problem	Försening (i antal månader)	Ytterligare antal månader som krävs
C.180	(i) Händelserna den 11 september 2001 — Avbrott och sen återinlämning av ordern.	Marnavi. S.p.A. (rederi)	Avbrott av kontraktet från den 1 oktober 2001 till den 30 september 2003. Avbrottet återkallas den 29 september 2003.	24	Ej specificerat
	(ii) Tekniska ändringar	Marnavi. S.p.A. (rederi)	Ändringar avseende tankarnas storlek och antal samt fartygets längd och bredd.	Ej specificerat	Ej specificerat
	(iii) Förseningar till följd av naturkatastrofer i regionen Molise: — Jordskalv den 31 oktober 2002 — Översvämning från 23–25 januari 2003	På grund av force majeure	Naturkatastroferna påverkade varvet, personalen och underleverantörerna.	> 2	> 2
			Totalt	Mer än 26 månader	Mer än 2 månader
	Begärd förlängning				10 månader

SKÄL TILL ATT INLEDA FÖRFARANDET

(12) I sitt beslut om att inleda förfarandet anförde kommissionen tvivel i fråga om huruvida de grunder som angivits som skäl till förseningen i det berörda fallet överensstämde med artikel 3.2 andra stycket i förordningen om stöd till varvsindustrin, och tvivlade därför på att den berörda åtgärden var förenlig med den gemensamma marknaden i den mening som avses i artikel 87.3 e i EG-fördraget.

KOMMENTARER FRÅN DE ITALIENSKA MYNDIGHETERNA

(13) För att undanröja kommissionens tvivel i beslutet om att inleda förfarandet inkom de italienska myndigheterna med ytterligare upplysningar och förklaringar till stöd för sitt antagande om att de skäl som ligger till grund för förlängningen av leveransfristen är berättigade och att den berörda åtgärden är förenlig med den gemensamma marknaden.

(i) *Effekterna av terrorattackerna den 11 september 2001*

De italienska myndigheterna hävdade att det rörde sig om exceptionella yttre omständigheter som varvet inte kunde förutse och ansåg, till skillnad från kommissionen, att de hade lett till oväntade, betydande och berättigade avbrott i varvets arbetsprogram.

De baserar sin analys på argumentet att kommissionens bedömning grundar sig på en rapport som utarbetades hösten 2003 ([5]), dvs. två år efter händelserna, där det hävdas att dessa händelser påverkar handelsstrategierna för de ekonomiska aktörer som måste fatta beslut när dessa händelser inträffar – i september 2001 – eller under de följande månaderna.

Enligt de italienska myndigheterna är det välkänt och senare också bekräftat i Clarkson-rapporterna ([6]) att dessa händelser har haft återverkningar på marknadssegmentet för sjötransporter av varor och inte bara på ett slags fartyg, dvs. kryssningsfartyg. Till stöd för sitt påstående har de italienska myndigheterna inkommit med nya upplysningar för att bevisa de ovannämnda händelsernas inverkan på fartygsbyggnationen och överlämnat kopior av de kontrakt som upprättats mellan rederiet Marnavi och företaget Novamar, med säte i Houston (USA), om hyra av två petrokemiska fartyg som rederiet beställt av Cantieri Navali Termoli ([7]) och Novamars uppsägning av dessa kontrakt till följd av händelserna den 11 september

([5]) De italienska myndigheterna preciserar att kommissionens hänvisning till Clarkson-rapporten i fotnot 11 i beslutet om att inleda förfarandet inte är korrekt eftersom den hänvisar till november 2003 istället för oktober 2003.

([6]) Clarkson "Shipping Review & Outlook" från hösten 2003, s. 7–44 och s. 127, och Clarkson "Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets and Newbuilding Investment over 2001 and onwards", från oktober 2003, s. 17-20.

([7]) De berörda fartygen är C.173 och C.180 som är föremål för nedanstående granskning.

2001. De italienska myndigheterna hävdar således att dessa tragiska händelser har haft en liknande effekt på det berörda fartyget och, till skillnad från kommissionen, anser de italienska myndigheterna att deras effekter inte är begränsade till kryssningsfartyg. Följaktligen vidhåller de italienska myndigheterna sin ståndpunkt enligt vilken effekterna av de nämnda händelserna uppfyller villkoren i artikel 3.2 andra stycket tredje meningen i förordningen om stöd till varvsindustrin.

(ii) *Krav på att anpassa fartyget efter de förändrade tekniska och kommersiella behoven*

De italienska myndigheterna har inkommit med upplysningar om de ändringar som gjorts avseende fartyg C.180.

De har särskilt förklarat att rederiet och varvet år 2000 hade ingått kontrakt om konstruktion av två petrokemiska fartyg som betecknades C.173 och C.180. I kontrakten angavs ursprungligen den 31 mars 2002 och den 30 juni 2003 som leveransdatum, men dessa datum sköts efter hand upp till den 31 mars 2003 och den 31 december 2003. De har dessutom förklarat att händelserna den 11 september 2001 och de två naturkatastroferna har haft en sådan effekt på varvets arbetsprogram att det bara kunde leverera ett av de två fartygen före den 31 december 2003.

Därför beslutade rederiet i november 2002 att avbryta ett av de pågående fartygsbyggena vid varvet för att detta skulle kunna slutföra ett av fartygen i tid. I praktiken gjordes detta genom att fartyget döptes om från C.173 till C.180 – som var det större av de fartyg som rederiet hade beställt – genom att betydande ändringar av fartyg C.180:s grundläggande struktur begärdes ([8]) ([9]) ([10]) och slutligen genom att kontraktet avseende fartyg C.173 hävdes. Följaktligen har fartyg C.180 (f.d. C.173) blivit ett större och snabbare fartyg med ytterligare kapacitet och ett högre avtalat pris i förhållande till det ursprungliga C.173, men de totala specifikationerna är färre jämfört med i det ursprungliga kontraktet för C.180.

De italienska myndigheterna har dock klargjort att ovannämnda ändringar bara har bidragit indirekt till att försena fartygsbyggnationen och att förseningarna i själva verket berodde på de naturkatastrofer som ledde till att det konsultföretag som fått i uppdrag att utforma ändringarna av fartyg C.180 (f.d. C.173) sade upp kontraktet.

(iii) *Naturkatastrofernas effekter (jordbävningen den 31 oktober 2002 och översvämningen den 23–25 januari 2003)*

De italienska myndigheterna har framhållit omfattningen och effekterna av ovannämnda naturkatastrofer som drabbat den region där varvet är beläget.

Med tanke på storleken på det område som drabbades av naturkatastrofen och den stora risken för det privata och offentliga välbefinnandet påminner de italienska myndigheterna om att undantagstillstånd utlystes i regionen till och med den 30 juni 2003 genom ett dekret från ministerrådets ordförande av den 31 oktober 2002. Detta förlängdes senare till den 1 februari 2004 genom ett dekret av den 31 januari 2003. De italienska myndigheterna påpekade dessutom att kommissionen efter dessa händelser och inom ramen för översynen av regionalstödskartan ([11]) har godkänt förlängningen med avseende på effekterna av de naturkatastrofer som har drabbat Molise och Termoli, dvs. det område där varvet är beläget.

När det gäller varvet framgår det av de italienska myndigheternas upplysningar att arbetsprogrammet drogs med förseningar till följd av den ursprungliga förseningen och den efterföljande uppsägningen av flera kontrakt med olika underleverantörer som tillhandahöll varvet material och viktiga tjänster ([12]) för konstruktionen av fartyg C.180 ([13]) (f.d. C.173) efter de ovannämnda naturkatastroferna från november 2002 till februari 2003.

(iv) *Avbrott i arbetet med fartyg C.180 (f.d. C.173) 2004*

Som svar på att förfarandet hade inletts meddelade de

([8]) Ändringar avsåg tankarnas storlek och antal samt fartygets längd och bredd.

([9]) De italienska myndigheterna klargjorde att dessa ändringar avsåg både det ursprungliga fartyget C.173 och C.180 (f.d. C.173) och att det var en överenskommelse mellan rederiet och varvet innan kontraktet hävdes till följd av Novamars brev i februari 2001, i vilket man angav att båda fartygen kunde omfattas av ändringar. De italienska myndigheterna klargjorde dessutom att arbetet med det ändrade fartyget C.180 (f.d. C.173) redan hade inletts när tillägget till kontraktet utformades i december 2003.

([10]) Enligt de italienska myndigheternas tolkning av kommissionens beslut 691/2003 av den 9 juli 2003 och 727/1993 av den 21 december 1993 skulle det berörda fartygets typ och ändringar berättiga till ett undantag på grund av ”fartygens komplicerade tekniska karaktär”, vilket accepterats av kommissionen.

([11]) Kommissionens beslut C(2004) 3344 slutligt av den 8 september 2004 i ärende N 147/2004.

([12]) Det rör sig om delsystem till skrovet, snickeriarbeten och utrustning av fartyget, tillhandahållande och installation av el samt konsulttjänster för ändringar av fartyg C.173 (numera omdöpt till C.180) för att öka dess kapacitet och effekt.

([13]) Efter det att dessa kontrakt hade upphävts blev varvet tvunget att åberopa klausulen om force majeure med avseende på rederiet, vilket fick det sistnämnda att besluta sig för att avstå från att bygga ett av de två fartygen som hade beställts från varvet.

italienska myndigheterna kommissionen i juli 2005 att cirka 66 % av fartyget hade färdigställts, men att varvet hade avbrutit byggnationen och att fartyget hade sjösatts i augusti 2004 i avvaktan på att kommissionen skulle godkänna förlängningen av leveranstiden. Därför hävdade de, i enlighet med rederiets och varvets begäran, att förlängningen på tio månader skulle löpa från och med dagen för kommissionens beslut om att bevilja den begärda förlängningen.

(14) De italienska myndigheterna konstaterade att de motiv som åberopats som skäl för förseningarna i det berörda ärendet uppfyller villkoren i artikel 3.2 andra stycket i förordningen om stöd till varvsindustrin och att förlängningen på tio månader från leveransfristen på tre år räknat från den dag som kommissionen antar det slutliga beslutet är förenlig med den gemensamma marknaden i den mening som avses i artikel 87.3 e i EG-fördraget.

BEDÖMNING

(15) Enligt artikel 87.1 i EG-fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Enligt EG-domstolens rättspraxis föreligger det påverkan av handeln om det stödmottagande företaget bedriver ekonomisk verksamhet som innebär handel mellan medlemsstaterna.

(16) I artikel 87.3 e i EG-fördraget anges att som förenligt med den gemensamma marknaden kan anses stöd av annat slag i enlighet med vad rådet på förslag från kommissionen kan komma att bestämma genom beslut med kvalificerad majoritet. Kommissionen framhåller att rådet, på basis av denna rättsliga grund, den 29 juni 1998 antog förordningen om stöd till varvsindustrin. Även om förordningen upphörde att gälla den 31 december 2003 är dess bestämmelser fortfarande tillämpliga inom ramen för bedömningar av ansökningar om förlängning av den slutliga leveransfristen, med tanke på att stödet är baserat på själva förordningen och att rambestämmelserna för statligt stöd till varvsindustrin ([14]) inte ger några riktlinjer i detta avseende.

(17) Kommissionen anser att frågan om förlängning av den slutliga leveransfristen är avgörande för om kontraktet skall komma ifråga för driftsstöd enligt artikel 3 i förordningen om stöd till varvsindustrin. Det aktuella driftsstödet består i finansiering via statliga medel av en del av de kostnader som varvet normalt självt skall bära för att bygga ett fartyg. Till detta kommer att fartygsbyggnad är en ekonomisk verksamhet som medför handel mellan medlemsstaterna. Stödet i fråga omfattas således av tillämpningsområdet för artikel 87.1 i fördraget.

(18) Det erinras om att enligt förordningen om stöd till varvsindustrin avses med ”nybyggnad av fartyg” byggandet av havsgående handelsfartyg med automatisk framdrivning. Det fartyg som Cantieri Navali Termoli har byggt – ett kemikalietankfartyg – är ett havsgående fartyg med automatisk framdrivning för specialiserade sjöfartstjänster, dvs. transport av kemiska produkter och petroleumprodukter. Det omfattas därför av bestämmelserna i den nämnda förordningen, enligt dess artikel 1 a.

(19) Enligt artikel 3.1 i förordningen om stöd till varvsindustrin gäller till och med den 31 december 2000 ett stödtak på 9 % för produktionsstöd till kontrakt för nybyggnad av fartyg och ombyggnad av fartyg. Enligt artikel 3.2 i samma förordning skall det stödtak som är tillämpligt på ett kontrakt vara det som gäller den dag då det slutliga kontraktet undertecknas. I sådana fall är det tillämpliga stödtaket det som var gällande tre år innan fartyget levereras. Den senaste tidpunkt då ett fartyg skulle levereras för att kunna omfattas av driftsstöd var alltså i princip den 31 december 2003.

(20) Stödet till det fartyg som nu granskas skulle beviljas enligt artikel 3 i lag nr 88 av den 16 mars 2001, godkänd av kommissionen som statligt stöd nr N 502/00. För fartyg C.180 skulle ett belopp på ca 3,9 miljoner euro beviljas, vilket inte överstiger 9 % av kontraktsvärdet.

(21) Artikel 3.2 andra stycket tredje meningen i förordningen om stöd till varvsindustrin har följande lydelse: ”*Kommissionen kan dock bevilja en förlängning av den tre år långa leveransfristen när detta anses berättigat på grund av det berörda fartygsbyggnadsprojektets komplicerade tekniska karaktär eller på grund av förseningar till följd av oväntade och betydande, berättigade avbrott som inverkar på ett varvs arbetsprogram på grund av exceptionella yttre omständigheter som företaget inte kan förutse*.” Kommissionen noterar att grunden för begäran om förlängning är att det var omöjligt för Cantieri Navali Termoli att färdigställa fartyget på grund av förseningar som stod utanför företagets kontroll och som företaget inte kunde förutse.

(22) Förordningen om stöd till varvsindustrin kräver att en förlängning av leveransfristen för ett fartyg skall vara motiverad av (a) exceptionella, (b) yttre omständigheter (c) som företaget inte kan förutse. Dessutom är det nödvändigt att visa (d) att det finns ett orsakssamband mellan dessa förhållanden och de oväntade avbrott som förseningarna beror på, (e) hur länge dessa avbrott varat och (f) att de är

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

betydande och berättigade. I följande punkter bedöms de italienska myndigheternas argument.

(i) *Påverkan av händelserna den 11 september 2001*

Kommissionen noterar att dessa händelser var yttre omständigheter som varvet inte kunde förutse. I enlighet med tidigare beslut från kommissionen kan emellertid denna motivering inte godtas i detta ärende. Enligt kommissionens fasta beslutspraxis ([15]) kan en minskad ekonomisk tillväxt eller en försämring av marknadssituationen i fråga om en viss typ av fartyg inte betraktas som sådana exceptionella händelser som avses i artikel 3.2 i förordningen om stöd till varvsindustrin. Kommissionen erinrar om att ett sådant argument endast har godtagits för kryssningsfartyg, med hänsyn till den direkta påverkan händelserna haft på den typen av fartyg, medan andra typer av fartyg påverkats av händelserna indirekt och mer generellt.

I beslutet om att inleda förfarandet i detta ärende erinrade kommissionen om att det i den rapport som utarbetades vid institutet Clarkson Research i november 2003 ([16]) anges att händelserna den 11 september 2001 otvetydigt förvärrade problemen i världsekonomin, som redan höll på att mattas av. Angående investeringar i petroleumtankfartyg med en last på mindre än 20 000 ton, som fartyg C.180, anges i samma rapport att under perioden mellan 1998 och 2000 förekom det inte någon större verksamhet och trots att en viss återhämtning noterades i början av 2001 minskades verksamhetsnivån på nytt under sista kvartalet 2001, vilket visar på ett motsvarande förlopp som i resten av sektorn. Avseende ordertillgången registrerades en betydande återhämtning i början av 2002 och den har sedan dess varit fortsatt ganska hög.

När det vidare gäller de italienska myndigheternas argument som ifrågasätter riktigheten av kommissionens bedömning av händelsernas påverkan, eftersom den bygger på en rapport som utarbetats i efterhand, påpekar kommissionen först och främst att man har baserat sig på en rapport som de italienska myndigheterna själva lagt fram. För det andra vill kommissionen betona att de italienska myndigheterna själva i detta förfarande stöder sig på rapporter från slutet av 2003. Kommissionen anser slutligen att ingen av de senare rapporter som de italienska myndigheterna hänvisar till motsäger kommissionens bedömning på denna punkt.

Kommissionen erinrar om att denna bedömning av argumentet ovan överensstämmer med andra beslut i liknande ärenden som Italien har anmält och som rör en förlängning av den treåriga leveranstiden för fartyg för transport av petrokemiska produkter och LPG.

([15]) Se ärende N 99/02 (EGT C 262, 29.10.2002), Odense varv – Förlängning av leveransfristen för två fartyg som byggs vid Odense varv (Danmark).

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

(ii) *Nödvändigheten av att ändra fartyget för att anpassa sig till de förändrade tekniska och kommersiella behoven*

När det gäller det andra argumentet noterar kommissionen först och främst att de tekniska ändringarna har gjorts på begäran av rederiet för att anpassa fartyget till ändrade tekniska och kommersiella behov. Av tilläggsklausulen av den 10 december 2003, som fogats till det ursprungliga fartygsbyggnadskontraktet, framgår vidare att varvet hade för avsikt att begära anstånd med leveranstiden för fartyg C.180 hos rederiet och stå för alla kostnader och risker i samband med tillhandahållande/godkännande av statligt stöd för fartyget.

Kommissionen noterar att eftersom ett rederi alltid kan begära ändringar av byggnadskontraktet, utgör sådana ändringar inte en ovanlig händelse inom varvsindustrin. Sådana ändringar är en del av varvets normala verksamhet. Argumentet kan därför inte godtas.

För fullständighetens skull noterar kommissionen att de italienska myndigheterna under detta förfarande har förklarat att det amerikanska hyrföretaget Novamar redan hade aviserat ändringarna i fråga, avseende både fartyg C.173 och C.180, i ett brev till rederiet i februari 2001, och att varvet och rederiet hade kommit överens om ändringarna redan innan kontraktet avbröts 2001. Det noteras vidare att det enligt de italienska myndigheternas uppgifter var meningen att fartyg C.173, i dess ursprungliga utformning, skulle har byggts mycket tidigare av ett varv som hamnade i svårigheter under nittiotalet och att fartyget därmed hörde till en annan kategori av fartyg som var föråldrad, med hänsyn till att en ny generation fartyg med större dimensioner och kapacitet hade växt fram.

Mot bakgrund av det ovanstående förefaller det uppenbart att de ovannämnda ändringarna varken var exceptionella eller oförutsedda. Kommissionen anser därför att Italiens argument inte kan godtas.

(iii) *Påverkan av de naturkatastrofer som drabbat regionen Molise, där varvet ligger*

Kommissionen medger att jordbävningar, översvämningar och andra fall av force majeur i allmänhet är godtagbara skäl för förlängningar. Det medges även att sådana händelser har haft återverkningar för verksamheten i regionen Molise, vilket framgår av det undantagstillstånd som ministerrådets ordförande beslutade om, och potentiellt även på hela varvets verksamhet.

Enligt förordningen om stöd till varvsindustrin utgör förlängningen av leveranstiden på tre år ett undantag från bestämmelserna om att driftsstöd kan beviljas i samband med ett kontrakt. Dessa bestämmelser är i sin tur undantag från gemenskapens regler om statligt stöd. Principen om att undantagsbestämmelser skall tolkas restriktivt innebär därför att det måste visas att det finns ett direkt orsakssamband mellan de omständigheter som påstås ligga till grund för förseningen av fartygsbyggandet och själva förseningen. De uppgifter som har lämnats till kommissionen, även de som de italienska myndigheterna lämnat efter det att det formella förfarandet inleddes, är ganska vaga och hänvisar i allmänna ordalag till återverkningarna av naturkatastroferna, utan att visa och kvantifiera den exakta inverkan händelserna hade på varvets arbetsprogram och byggandet av det fartyg som förfarandet avser.

Kommissionen anser att trots de uttryckliga förfrågningarna om upplysningar och de långa tidsfrister som beviljats för svaret, har Italien inte översänt detaljerade uppgifter om vilka effekter naturkatastroferna har haft på varvets allmänna arbetsprogram och inte heller uppgifter om det exakta orsakssambandet avseende arbetsprogrammet för fartyg C.180 (f.d. C.173). De italienska myndigheterna har översänt kopior av brev från olika företag som levererade material och tjänster, i vilka dessa sade upp sina kontrakt. Myndigheterna har dock inte närmare dokumenterat orsakssambandet eller närmare angett hur stor förseningen i arbetsprogrammet och byggandet av fartyg C.180 (f.d. C.173) blev till följd av detta, för att motivera sin begäran om en förlängning av leveranstiden med tio månader.

(23) Mot bakgrund av det ovanstående anser kommissionen att de exceptionella omständigheter som beskrivs ovan inte har påverkat arbetsprogrammet för fartyget i fråga på ett sätt som kan motivera begäran om en förlängning av leveranstiden med tio månader. Argumenten i punkterna (i), (ii) och (iii) kan därför inte godtas.

(24) Eftersom det inte har lagts fram några väsentliga bevis kan förlängningen inte godkännas på grundval av de anförda omständigheterna.

(iv) *Avbrott i arbetet på fartyg C.180 (f.d. C.173) 2004*

Kommissionen noterar vidare att de italienska myndigheterna har meddelat att fartyg C.180 (f.d. C.173) var till ca 66 % färdigställt, men att arbetena avbröts och fartyget sjösattes i augusti 2004. De hävdar således att förlängningen med tio månader bör löpa från dagen för kommissionens beslut om att bevilja förlängningen.

För det första kan de italienska myndigheternas begäran att förlängningen med tio månader skall löpa från dagen för kommissionens beslut inte anses förenlig med förordningen om stöd till varvsindustrin, eftersom det skulle leda till ytterligare oberättigade förseningar. Det noteras att varvet fattade beslutet om att avbryta fartygsbyggandet på eget ansvar och att detta har medfört en ytterligare försening som inte kan motiveras enligt förordningen om stöd till varvsindustrin.

För det andra påpekar kommissionen att fartyg C.180 (f.d. C.173) enligt anmälan skulle ha levererats senast den 31 oktober 2004. Med hänsyn till att de italienska myndigheterna begärde att förlängningen av leveranstiden med tio månader skulle löpa från kommissionens beslut och då varvet hade sjösatt fartyg C.180 (f. d. C.173) i augusti 2004 innan det var färdigställt, står det dock klart att varvet aldrig skulle ha lyckats leverera fartyget inom den förlängningsperiod på tio månader som ursprungligen begärdes.

De italienska myndigheternas ansökan måste därför avslås med hänsyn till det oberättigade avbrottet i arbetet 2004.

SLUTSATSER

(25) Mot bakgrund av det ovan anförda drar kommissionen slutsatsen att den aktuella åtgärden utgör ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget. De uppgifter som de italienska myndigheterna har lämnat, även under den formella undersökningen, har bekräftat kommissionens farhågor om att de förseningar som har uppstått inte uppfyller villkoren i artikel 3.2 andra stycket i förordningen om stöd till varvsindustrin och att stödåtgärden i fråga därför inte är förenlig med den gemensamma marknaden i den mening som avses i artikel 87.3 e i fördraget.

Med beaktande av dessa slutsatser har kommissionen kommit fram till följande beslut.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den leveranstid på tre år som föreskrivs i artikel 3.2 i förordning (EG) nr 1540/98 kan inte förlängas för fartyg C.180 (f.d. C.173) som byggts av Cantieri Navali Termoli S.p.A.

Det kontraktsbaserat driftsstödet till detta fartyg får därför inte genomföras.

Artikel 2

Italien skall inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 4 juli 2006.

På kommissionens vägnar
Neelie KROES
Ledamot av kommissionen