

**BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE**

van 4 juli 2006

**betreffende de steunmaatregel die Italië voornemens is ten uitvoer te leggen ten gunste van Cantieri Navali Termoli S.p.A (Nummer C 48/2004 (ex N 595/2003))**

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2006) 2972)

(Slechts de tekst in de Italiaanse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2006/948/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 88, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name op artikel 62, lid 1, onder a),

Gelet op Verordening (EG) nr. 1540/98 van de Raad betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw <sup>(1)</sup> (hierna „scheepsbouwverordening”), en met name op artikel 3, lid 2,Na de belanghebbenden te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken <sup>(2)</sup>, en rekening houdende met deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

**PROCEDURE**

- (1) Bij brief van 22 december 2003, geregistreerd op dezelfde dag, heeft Italië de Commissie, overeenkomstig artikel 3, lid 2, van de scheepsbouwverordening <sup>(1)</sup>, in kennis gesteld van een verzoek om verlenging van de termijn van drie jaar voor de oplevering van een schip, C.180 genaamd, waarvoor bedrijfssteun wordt ontvangen. Het schip wordt gebouwd door Cantieri Navali Termoli S.p.A. (hierna „de scheepswerf”).
- (2) Bij brief van 30 december 2004 heeft de Commissie Italië in kennis gesteld van haar besluit de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden ten aanzien van de aangemelde maatregel.
- (3) Het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure is in het *Publicatieblad van de Europese Unie* <sup>(2)</sup> bekend gemaakt. De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd hun opmerkingen over de steunmaatregelen te maken.
- (4) Bij brieven van 28 januari 2005, 1 april 2005, 1 juni 2005 en 6 juli 2005, respectievelijk geregistreerd op 2 februari 2005, 6 april 2005, 6 juni 2005 en 7 juli 2005, heeft Italië verzocht om een verlenging van de antwoordtermijn voor het inzenden van haar opmerkingen over het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure, waarop de Commissie heeft geantwoord bij brieven van, respectievelijk, 4 februari 2005, 8 april 2005, 29 juni 2005 en 17 juli 2005.

<sup>(1)</sup> PB L 202 van 18.7.1998, blz. 1.<sup>(2)</sup> PB C 42 van 18.2.2005, blz. 15.

- (5) Italië formuleerde zijn opmerkingen bij brief van 26 juli 2005, geregistreerd op 29 juli 2005. Bij brief van 6 januari 2006 verzocht de Commissie om aanvullende inlichtingen, waarop de Italiaanse autoriteiten bij brieven van 23 januari 2006 en 2 februari 2006 antwoordden met een verzoek tot een verlenging van de antwoordtermijn, hetgeen de Commissie heeft toegestaan bij brieven van 27 januari 2006 en 9 februari 2006. Bij brief van 6 maart 2006, geregistreerd op dezelfde dag, zonden de Italiaanse autoriteiten de verzochte aanvullende inlichtingen toe, en vervulde zij deze gegevens bij brief van 6 april 2006.

- (6) De Commissie heeft van de belanghebbenden geen opmerkingen ter zake ontvangen.

**GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN DE STEUNMAATREGEL**

- (7) Italië verzocht de Commissie om een verlenging van de uiterste leveringstermijn van 31 december 2003, die in de scheepsbouwverordening is bepaald als voorwaarde om aan contracten gekoppelde bedrijfssteun te ontvangen voor schepen. De verlenging werd verzocht voor de levering van een schip, C.180 genaamd, dat gebouwd wordt door Cantieri Navali Termoli S.p.A., een scheepswerf die gevestigd is in de regio Molise in Italië. Oorspronkelijk was om een verlenging tot 31 oktober 2004 (10 maanden) verzocht.
- (8) Het scheepsbouwcontract werd getekend op 30 december 2000 en de oplevering was oorspronkelijk gepland voor 30 juni 2003. Het schip was besteld door Marnavi S.p.A., een Italiaanse rederij, voor het transport van chemische en olieproducten. Overeenkomstig artikel 3, lid 1, van de scheepsbouwverordening werd de rederij aan contracten gekoppelde bedrijfssteun van 9 % voor dit schip beloofd, hetgeen overeen kwam met circa 3,9 miljoen EUR.
- (9) Volgens de Italiaanse autoriteiten duurde het productieproces evenwel langer dan verwacht wegens een combinatie van factoren, meer bepaald de gevolgen van de gebeurtenissen van 11 september 2001, vervolgens de noodzaak om het schip aan te passen aan de gewijzigde technische en commerciële vereisten, en de gevolgen van twee natuurrampen, een aardbeving en overstromingen. Derhalve zag

de scheepswerf zich verplicht om uitstel van de leverings-termijn voor schip C.180 te verzoeken voor een periode van tien maanden na de in de scheepsbouwverordening vastgelegde uiterste datum van 31 december 2003.

- (10) In hun aanmelding verwijzen de Italiaanse autoriteiten naar de beschikking van de Commissie van 5 juni 2002, waarbij een soortgelijke verlenging van de leveringstermijn van 31 december 2003 werd toegestaan voor cruiseschepen die gebouwd werden door Meyer Werft, Papenburg, Duitsland („Meyer Werft-beschikking”). Daarbij leggen zij meer bepaald de nadruk op een aantal gelijkenissen tussen beide zaken in termen van i) de voor de verlenging ingeroepen reden (d.w.z. de gevolgen van de terreuraanslagen van 11 september 2001), ii) de betrokken markt (met name zeetransport van olie- en chemische producten) en iii) de duurzame commerciële relatie tussen de scheepswerf en de rederij<sup>(3)</sup>. Kortweg voert Italië aan dat de Meyer Werft-beschikking een duidelijk precedent schept voor de uitzonderlijke goedkeuring in casu. Voorts merken de Italiaanse autoriteiten op dat de Commissie op 13 november 2002 een andere beschikking heeft gegeven waarbij zij wegens soortgelijke redenen een verlenging van de leveringstermijn heeft toegestaan voor een cruiseschip dat gebouwd werd op de Kvaerner Masa-werf, Finland („Kvaerner Masa-beschikking”).
- (11) De Italiaanse autoriteiten hebben hun verzoek gemotiveerd op grond van, naar eigen zeggen, uitzonderlijke onvoorziene externe omstandigheden die geleid hebben tot onverwachte, aanzienlijke en aantoonbare verstoringen met betrekking tot het werkprogramma van de scheepswerf. Meer in het bijzonder waren deze vertragingen te wijten aan de volgende gebeurtenissen (zie overzicht in tabel 1 hieronder):

(i) *Impact van de gebeurtenissen van 11 september 2001*

Op 1.10.2001, vóór met de bouw werd gestart, verzocht de rederij, Cantieri Navali Termoli om de uitvoering van het contract tot 30 september 2003 op te schorten in plaats van het contract op te zeggen. Uiteindelijk trok de rederij op 29 september 2003 haar verzoek tot opschorting van het contract in.

(ii) *Noodzaak om het schip aan te passen aan de gewijzigde technische en commerciële vereisten*

Naast de bovenvermelde gebeurtenissen heeft de rederij, bij de herroeping van de opschorting van het contract, verzocht de scheepsplannen te wijzigen ten opzichte van de originele contractspecificaties, om het schip aan te passen aan de gewijzigde technische en commerciële vereisten. Die wijzigingen betroffen het aantal en de grootte van de tanks, alsook de totale lengte en breedte van het schip, waarbij de plannen van de voorgenomen wijzigingen ter goedkeuring werden voorgelegd aan RINA, de Italiaanse certificeringsinstelling. De aanpassingen werden uiteindelijk

formeel opgenomen in een addendum bij het oorspronkelijke contract op 10 december 2003.

(iii) *Gevolgen van natuurrampen*

Op 31 oktober 2002 werd de regio Molise getroffen door een aardbeving, waarvan zowel de scheepswerf, haar werknemers als haar leveranciers de gevolgen moesten dragen. Vervolgens werd de regio Molise tussen 23 januari 2003 en 25 januari 2003 het slachtoffer van overstromingen, die nog bijkomende verwoestende gevolgen hadden voor de scheepswerf, haar werknemers en leveranciers. Deze twee natuurrampen brachten de scheepswerf directe schade toe wegens de inactiviteit van de werkkrachten, en indirecte schade wegens de unilaterale herroeping van contracten door de lokale ondernemingen die als onderaannemers betrokken waren bij de werkzaamheden aan schip C.180, met als reden de door de natuurrampen aangebrachte schade aan de productie-infrastructuur van hun leveranciers. De Italiaanse autoriteiten hebben in het bijzonder aangevoerd dat deze onverwachte gebeurtenissen nefast waren voor de ingenieurswerkzaamheden die uitgevoerd worden vóór de materiële uitvoeringswerkzaamheden voor de bouw van het schip.

De Italiaanse autoriteiten erkennen dat beide gebeurtenissen plaats gevonden hebben in de periode dat het contract was geschorst, maar menen dat beide gebeurtenissen toch verstoringen hebben meegebracht voor het werkprogramma van de scheepswerf en benadrukken dat door beide gebeurtenissen tot 1 februari 2004 de noodtoestand was uitgeroepen via een decreet van de voorzitter van de Raad van Ministers.

Bovendien benadrukken de Italiaanse autoriteiten de urgentie van de steun, gezien de beperkte financiële en bedrijfsmiddelen van de scheepswerf<sup>(4)</sup>, omdat de contractprijs van het schip vastgesteld was op basis van de bij wet voorziene subsidie. De Italiaanse autoriteiten verklaren ook dat indien de leverings-termijn niet zou worden verlengd, en er dus geen steun zou worden verleend, het schip, waarvan de bouw op 16 december 2003 al voor 25,65 % gevorderd was, niet voltooid kan worden zonder enorme economische schade aan de werf te veroorzaken, met als gevolg het verlies van banen bij de werf en de voor de werf werkende ondernemingen. De Italiaanse autoriteiten voegen daaraan toe dat de rederij Marnavi en de scheepswerf overeen gekomen waren het bouwcontract te annuleren voor een ander schip, C.173 genaamd, waarvan de bouw werd verstoord door de bovenvermelde gebeurtenissen, en de voor dat schip beschikbare uitrusting over te hevelen naar schip C.180.

<sup>(3)</sup> Tussen 2000 en 2004 was Marnavi goed voor ongeveer 43 % van de omzet van Cantieri Navali Termoli; in de periode tussen 1995 en 1999 was dit percentage bijna nul.

<sup>(4)</sup> De werf is een zeer kleine onderneming met 51 werknemers.

Tabel 1

## Overzicht van de verträgen die plaats hebben gevonden bij de oplevering van schip C.180

Schip	Reden van vertraging	Verantwoordelijkheid	Problemen	Vertraging (maanden)	Extra maanden noodzake-lijk
C.180	(i) Gebeurtenissen van 11 september 2001: — opschorting en laattijdige reactivering van bestelling	Marnavi. S.p.A. (rederij)	Opschorting van het contract van 1 oktober 2001 tot 30 september 2003 Herroeping van opschorting op 29 september 2003	24	Niet aangegeven
	(ii) Technische aanpassingen	Marnavi. S.p.A. (rederij)	Aanpassing van het aantal en de omvang van de tanks, van de lengte en breedte van het schip	Niet aangegeven	Niet aangegeven
	(iii) Verträgen wegens natuurrampen in de regio Molise: — aardbeving op 31 oktober 2002 — overstromingen van 23 tot 25 januari 2003	Overmacht	Gevolgen van de natuurrampen voor de scheepswerf, haar werknemers en onderaannemers	> 2	> 2
	Totaal			Meer dan 26 maanden	Meer dan 2 maanden
Verzochte verlenging					10 maanden

## REDENEN VOOR DE INLEIDING VAN DE PROCEDURE

- (12) In haar besluit tot inleiding van de procedure achtte de Commissie het twijfelachtig dat de in deze zaak ingeroepen redenen voor de rechtvaardiging van de verträgen in overeenkomst zouden zijn met artikel 3, lid 2, tweede alinea, van de scheepsbouwverordening, en dat de maatregel derhalve verenigbaar zou zijn met de gemeenschappelijke markt overeenkomstig artikel 87, lid 3, onder e), van het EG-Verdrag.

## OPMERKINGEN VAN DE ITALIAANSE AUTORITEITEN

- (13) Om de door de Commissie in haar besluit tot inleiding van de procedure geformuleerde twijfels weg te nemen, hebben de Italiaanse autoriteiten aanvullende verklaringen en gegevens verstrekt ter ondersteuning van hun standpunten betreffende de geldigheid van de motieven voor de verlenging van de leveringstermijn en de verenigbaarheid van de betrokken maatregel.

- (i) *Betreffende de gevolgen van de gebeurtenissen van 11 september 2001*

De Italiaanse autoriteiten hebben verklaard dat de gebeurtenissen van 11.09.2001 onvoorziene externe uitzonderlijke omstandigheden vormden en dat deze, in tegenstelling tot de bewering van de Commissie, hebben geleid tot onverwachte, aanzienlijke en aantoonbare verstoringen met betrekking tot het werkprogramma van de scheepswerf.

In het bijzonder verdedigen zij hun analyse door aan te voeren dat de beoordeling van de Commissie gebaseerd is op een in het najaar van 2003 opgesteld verslag<sup>(5)</sup>, dat wil zeggen twee jaar na de gebeurtenissen, waarbij wordt geargumenteed dat deze gebeurtenissen een invloed hebben gehad op de commerciële strategieën van de economische marktdeelnemers die beslissingen hebben moeten nemen op het moment zelf van de gebeurtenissen, dat wil zeggen in september 2001, of de daarop volgende maanden.

Volgens de Italiaanse autoriteiten is algemeen bekend en wordt bovendien bevestigd door de Clarkson-verslagen<sup>(6)</sup> dat deze gebeurtenissen een weerslag hebben gehad op het volledige marktsegment van het zeevervoer van goederen, en niet alleen op één type schip, met name cruiseschepen. Ter ondersteuning van hun standpunt hebben zij nieuwe informatie verstrekt in verband met de gevolgen van bovengenoemde gebeurtenissen voor de bouw van het schip: zij hebben kopieën verstrekt van de chartercontracten tussen de rederij Marnavi en de in Houston (VS) gebaseerde onderneming Novamar voor het charteren van twee chemische tankers die door de rederij besteld waren bij Cantieri Navali Termoli<sup>(7)</sup> en de herroeping van deze contracten door Novamar naar aanleiding

<sup>(5)</sup> De Italiaanse autoriteiten preciseren dat de verwijzing van de Commissie naar het Clarkson-verslag in voetnoot 11 van de beschikking tot inleiding van de procedure onjuist is omdat verwezen wordt naar een verslag van november 2003 in plaats van oktober 2003.

<sup>(6)</sup> Clarkson: „Shipping Review & Outlook”, herfst 2003, blz. 7-44 en blz. 127; Clarkson: „Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets and Newbuilding Investment over 2001 and onwards”, oktober 2003, blz. 17-20.

<sup>(7)</sup> De betrokken tankers zijn de schepen C.173 en C.180, die hierna worden besproken.

van de gebeurtenissen van 11 september 2001. De Italiaanse autoriteiten stellen derhalve dat deze dramatische gebeurtenissen een soortgelijk effect hebben gehad op het schip in kwestie en dat, in tegenstelling tot het standpunt van de Commissie, de weerslag van deze gebeurtenissen niet beperkt is tot cruiseschepen alleen. Derhalve herhalen de Italiaanse autoriteiten hun standpunt volgens welk de gevolgen van bovenvermelde gebeurtenissen voldoen aan de bepalingen van artikel 3, lid 2, tweede alinea, derde zin, van de scheepsbouwverordening.

- (ii) *Noodzaak om het schip aan te passen aan de gewijzigde technische en commerciële vereisten*

De Italiaanse autoriteiten hebben informatie verstrekt met betrekking tot de motieven voor de aanpassingen die aan het schip C.180 zijn aangebracht.

Zij legden in het bijzonder uit dat de rederij en de werf in 2000 contracten hadden gesloten voor de bouw van twee chemische tankers, C.173 en C.180 genaamd, waarvan de opleveringstermijnen oorspronkelijk contractueel waren vastgesteld op respectievelijk 31 maart 2002 en 30 juni 2003, en vervolgens uitgesteld tot 31 maart 2003 en 31 december 2003. Zij preciseerden voorts dat de werf, wegens de impact van de gebeurtenissen van 11 september 2001 en de twee natuurrampen — die hieronder worden besproken — op het werkprogramma van de scheepswerf, slechts één van deze schepen kon leveren tegen 31 december 2003.

Derhalve heeft de rederij in november 2002 besloten af te zien van de bouw van één van de schepen waarmee de werf reeds was begonnen, zodat de werf zich kon concentreren op de afwerking van één enkel schip. In de praktijk gebeurde dit ten eerste door het schip C.173 om te dopen in schip C.180 — het grootste van de door de rederij bestelde schepen —, ten tweede door aanzienlijke wijzigingen te vragen van de fundamentele structurele kenmerken van schip C.180<sup>(8)</sup>, <sup>(9)</sup>, <sup>(10)</sup>, en ten slotte door het contract voor schip C.173 op te zeggen. Als gevolg daarvan is schip C.180 (ex C.173) thans groter en sneller, en heeft het een grotere capaciteit en een hogere contractprijs in vergelijking met het originele schip C.173, maar zijn de specificaties globaal genomen inferieur aan het oorspronkelijke contract voor schip C.180.

De Italiaanse autoriteiten stellen evenwel dat deze aanpassingen slechts indirect hebben bijgedragen tot de vertraging van de bouw van het schip en dat de vertragingen in feite toe te schrijven zijn aan de gevolgen van de natuurrampen, die geleid hebben tot de opschorting van het contract door het adviesbureau dat belast was met het project van de aanpassing van schip C.180 (ex C.173).

- (iii) *Gevolgen van de natuurrampen (aardbeving van 31 oktober 2002 en overstromingen van 23 januari 2003 — 25 januari 2003)*

De Italiaanse autoriteiten onderstrepen het belang en de gevolgen van bovenvermelde gebeurtenissen die zich hebben voorgedaan in de regio waar de scheepswerf gevestigd is.

Op algemeen niveau herinneren zij eraan dat, gezien de omvang van de door de natuurrampen getroffen gebieden en het hoge risico voor het openbare en private welzijn, in de regio de noodtoestand was uitgeroepen. Dit gebeurde door een decreet van de voorzitter van de Raad van Ministers van 31 oktober 2002, waarbij de noodtoestand werd verlengd tot 30 juni 2003, en vervolgens werd verlengd tot 1 februari 2004 bij decreet van 31 januari 2003. De Italiaanse autoriteiten wijzen de Commissie ook op het feit dat de Commissie, als gevolg van deze gebeurtenissen, in het kader van de herziening van de regionale steunkaarten<sup>(11)</sup>, de uitbreiding van de genoemde kaarten heeft goedgekeurd, om rekening te houden met de gevolgen van de natuurrampen voor de regio Molise en voor Termoli, dat wil zeggen het gebied waar de werf gevestigd is.

Wat de scheepswerf betreft, hebben de Italiaanse autoriteiten informatie verstrekt waaruit blijkt dat, als gevolg van bovenvermelde natuurrampen, het werkprogramma van de scheepswerf tussen november 2002 en februari 2003, vertragingen heeft opgelopen die veroorzaakt werden door de initiële vertraging en de daaropvolgende opzegging van vele contracten door verschillende aannemers die essentiële diensten en uitrusting<sup>(12)</sup> aan de werf leverden voor de bouw van schip C.180<sup>(13)</sup> (ex C.173).

- (iv) *Opschorting van de werkzaamheden aan schip C.180 (ex C.173) in 2004*

De Italiaanse autoriteiten deelden de Commissie in

<sup>(8)</sup> Deze betroffen met name de omvang van het schip en het aantal tanks, en de lengte en breedte van het schip.

<sup>(9)</sup> De Italiaanse autoriteiten verklaren dat deze wijzigingen zowel het originele schip C.173 als schip C.180 (ex C.173) betroffen, en dat deze overeengekomen waren tussen de werf en de rederij vóór de opschorting van het contract in 2001, naar aanleiding van de brief van Novamar van februari 2001, waarin stond dat beide schepen aanpassingen zouden kunnen ondergaan. Zij verklaren voorts dat reeds met de werkzaamheden aan het aangepaste schip C.180 (ex C.173) was begonnen vóór het addendum formeel bij het contract werd gevoegd in december 2003.

<sup>(10)</sup> Volgens de interpretatie van de Italiaanse autoriteiten van de beschikkingen van de Commissie nummers 691/2003 van 9.7.2003 en 727/1993 van 21.12.1993, zouden dit type schip en de betrokken aanpassingen die door de Commissie aanvaarde uitzondering wegens „het technisch ingewikkelde karakter”, kunnen rechtvaardigen.

<sup>(11)</sup> Besluit van de Commissie C(2004)3344 def., cor. van 8.9.2004 betreffende zaak N 147/2004.

<sup>(12)</sup> Daarbij ging het om de subsystemen van de scheepsrump, diensten op het gebied van timmerwerk en uitrusting voor het vaartuig, de levering van roestvrije staalplaten, de levering en installatie van elektrische uitrusting, en de adviesdiensten voor de aanpassing van schip C.173 ten einde de capaciteit en het vermogen van dit schip te verhogen en het vervolgens om te dopen in schip C.180.

<sup>(13)</sup> Als gevolg van de opzegging van deze contracten zag de werf zich verplicht de „overmacht”-clausule in te roepen ten aanzien van de rederij, hetgeen deze laatste ertoe aanzette af te zien van de bouw van een van de twee vaartuigen die zij bij de werf had besteld.

juli 2005, in antwoord op de inleiding van de procedure, mee dat het schip voor ongeveer 66 % was voltooid, maar dat de werf de werkzaamheden had opgeschort en dat het schip in augustus 2004 te water was gelaten in afwachting dat de Commissie haar goedkeuring zou verlenen aan de verlenging van de opleveringstermijn. Derhalve wordt aangevoerd dat, overeenkomstig het verzoek van de rederij en de scheepswerf, het uitstel van tien maanden dient in te gaan vanaf de datum van het besluit van de Commissie tot goedkeuring van de verzochte verlenging.

- (14) De Italiaanse autoriteiten concluderen dat de in casu aangehaalde oorzaken voor de vertraging voldoen aan de bepalingen van artikel 3, lid 2, tweede alinea van de scheepsbouwverordening en dat de verlenging met tien maanden van de driejarige opleveringstermijn vanaf de datum van de eindbeschikking van de Commissie, verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt in de zin van artikel 87, lid 3, onder e), van het EG-Verdrag.

#### BEOORDELING

- (15) Volgens artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt. Overeenkomstig de vaste jurisprudentie van de Europese rechterlijke instanties, is er sprake van beïnvloeding van het handelsverkeer indien de begunstigde onderneming economische activiteiten onderneemt waarbij er handel tussen lidstaten plaatsvindt.
- (16) Overeenkomstig artikel 87, lid 3, onder e), van het EG-Verdrag kunnen andere soorten van steunmaatregelen aangewezen bij besluit van de Raad, genomen met gekwalificeerde meerderheid van stemmen, op voorstel van de Commissie als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd. De Commissie merkt op dat de Raad op 29 juni 1998 op deze juridische basis de scheepsbouwverordening heeft aangenomen. Hoewel de scheepsbouwverordening op 31 december 2003 ten einde liep, zijn haar bepalingen nog steeds van toepassing voor de beoordeling van verzoeken om een verlenging van de leveringstermijn, aangezien de steun werd verleend op basis van die verordening en de kaderregeling inzake staatssteun aan de scheepsbouw<sup>(14)</sup> geen richtsnoeren biedt voor dergelijke kwesties.
- (17) De Commissie merkt op dat het probleem van de verlenging van de leveringstermijn beslissend is voor de vraag of het betrokken contract in aanmerking komt voor aan contracten gekoppelde bedrijfssteun zoals bepaald in artikel 3 van de scheepsbouwverordening. De bedrijfssteun in kwestie omvat de financiering, door middel van staatsmiddelen, van een deel van de kosten die de betrokken scheepswerf normalerwijze zou moeten dragen voor de bouw van een schip. Bovendien is de scheepsbouw een economische activiteit waarbij handel tussen lidstaten komt kijken. Derhalve valt de bedoelde steun in het toepassingsgebied van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag.
- (18) Opgemerkt wordt dat volgens de scheepsbouwverordening, onder „scheepsbouw” de bouw van zichzelf voortstuwende commerciële zeeschepen wordt verstaan. Het door Cantieri Navali Termoli gebouwde schip, namelijk een chemische tanker, is een zichzelf voortstuwend zeeschip dat gebruikt wordt voor gespecialiseerde maritieme diensten namelijk het transport van chemische en olieproducten, en valt derhalve in het toepassingsgebied van de verordening, overeenkomstig artikel 1, onder a).
- (19) Overeenkomstig artikel 3, lid 1, van de scheepsbouwverordening was tot en met 31 december 2000 productiesteun voor contracten inzake scheepsbouw toegestaan, met een plafond van 9 % (indien de contractwaarde meer dan 10 miljoen EUR bedraagt). Volgens artikel 3, lid 2, eerste alinea van dezelfde verordening is het voor een contract geldende steunplafond het op de datum van ondertekening van het definitieve contract geldende plafond. Krachtens artikel 3, lid 2, tweede alinea, eerste en tweede zin, geldt dit evenwel niet — dat wil zeggen kan er geen steun worden verleend — voor schepen die meer dan drie jaar na de datum van ondertekening van het definitieve contract worden opgeleverd. In dat geval geldt het plafond dat drie jaar vóór de opleveringsdatum van het schip van toepassing was. Om nog in aanmerking te komen voor bedrijfssteun was de uiterste opleveringstermijn voor een schip in principe dus 31 december 2003.
- (20) De voorgenomen steun voor het schip ter zake zou worden verleend overeenkomstig artikel 3 van Wet nr. 88 van 16 maart 2001, waarvoor de Commissie haar goedkeuring heeft verleend uit hoofde van staatssteunmaatregel nr. N 502/00. De steun voor schip C.180 bedraagt ongeveer 3,9 miljoen EUR en is derhalve niet hoger dan 9 % van de contractwaarde.
- (21) Artikel 3, lid 2, tweede alinea, derde zin van de scheepsbouwverordening luidt als volgt: „De Commissie kan echter deze termijn van drie jaar verlengen wanneer dit gerechtvaardigd is wegens het technisch ingewikkelde karakter van het betrokken scheepsbouwproject of wegens vertragingen als gevolg van onverwachte, aanzienlijke en aantoonbare verstoringen met betrekking tot het werkprogramma van een scheepswerf die te wijten zijn aan onvoorziene externe uitzonderlijke omstandigheden.” De Commissie merkt op dat om een termijnverlenging werd verzocht met als motief dat Cantieri Navali Termoli het bovenvermelde schip niet kon afwerken wegens onverwachte vertragingen die te wijten waren aan externe omstandigheden.
- (22) Krachtens de scheepsbouwverordening moeten de omstandigheden op grond waarvan de verlenging van de opleveringstermijn gerechtvaardigd is, (a) uitzonderlijk, (b) onvoorzien, en (c) extern zijn. Bovendien moet het volgende kunnen worden aangetoond: (d) een causaal verband tussen deze gebeurtenissen en de onverwachte verstoringen die de vertraging hebben veroorzaakt, (e) de duur van deze verstoringen, en (f) de ernst en het

<sup>(14)</sup> PB C 317 van 30.12.2003, blz. 11.

gerechtvaardigd karakter van deze verstoringen. In de volgende alinea's worden de door de Italiaanse autoriteiten aangehaalde argumenten beoordeeld.

(i) *Gevolgen van de gebeurtenissen van 11 september 2001*

Wat dit argument betreft, heeft de Commissie erkend dat het om onvoorziene en externe gebeurtenissen ging. Overeenkomstig vroegere beschikkingen van de Commissie kunnen deze gronden evenwel in deze zaak niet worden aanvaard. Volgens de vaste besluitvormingspraktijken van de Commissie <sup>(15)</sup> „kunnen de vertraging van de economische groei of de verslechtering van de marktsituatie voor een type schip, niet beschouwd worden als een uitzonderlijke omstandigheid in de zin van artikel 3, lid 2, van de scheepsbouwverordening”. Er zij aan herinnerd dat deze redenen alleen aanvaard werden voor cruiseschepen wegens het rechtstreekse effect van dergelijke gebeurtenissen in die gevallen, maar niet voor andere types schepen, ten aanzien waarvan het effect als indirect en meer algemeen werd beschouwd.

De Commissie merkt in haar besluit tot inleiding van de procedure in feite op dat, volgens een verslag van Clarkson Research van november 2003 <sup>(16)</sup>, „de gebeurtenissen van 9.11 zonder twijfel de problemen hebben verergerd in een reeds vertragende mondiale economie”. Voorts staat, betreffende investeringen in chemische tankers van minder dan 20 000 dwt, zoals het schip C.180, in hetzelfde Clarkson Research-verslag, te lezen dat: „In de periode 1998 tot 2000 was er niet veel activiteit, en ondanks een herstel begin 2001, viel het activiteitsniveau terug in het laatste kwartaal van 2001, in de lijn van de rest van de bedrijfstak. Begin 2002 steeg het niveau van de bestellingen evenwel opnieuw aanzienlijk, en dit niveau is sedertdien in stand gehouden.”

Wat voorts het argument van de Italiaanse autoriteiten betreft volgens welk de relevantie in vraag moet worden gesteld van de door de Commissie gemaakte beoordeling van het effect van deze gebeurtenissen op basis van een *ex post*-verslag, merkt de Commissie het volgende op. Ten eerste baseerde zij zich op een verslag dat door de Italiaanse autoriteiten zelf was verstrekt. Ten tweede wordt benadrukt dat, in het kader van de huidige procedure, de Italiaanse autoriteiten zich zelf baseren op verslagen van eind 2003. Ten derde stelt de Commissie dat geen enkele van de latere verslagen waaraan de Italiaanse autoriteiten refereren, in tegenspraak zijn met de beoordeling van de Commissie op dit punt.

De Commissie herinnert eraan dat onderhavige beoordeling van bovenstaande argumenten overeenstemt met andere beschikkingen betreffende soortgelijke, door Italië aangemelde zaken betreffende de verlenging van de leveringstermijn van drie jaar voor chemische tankers en LPG-tankers.

(ii) *Noodzaak om het schip aan te passen aan de gewijzigde technische en commerciële vereisten*

Wat het tweede argument betreft, wordt allereerst opgemerkt dat de technische aanpassingen op verzoek van de rederij gedaan zijn om te kunnen voldoen aan de gewijzigde technische en commerciële vereisten. Ook was de scheepswerf voornemens, zoals in het addendum van 10 december 2003 bij het originele scheepsbouwcontract stond, de rederij te verzoeken om uitstel voor de oplevering van schip C.180, daarbij alle kosten en risico's in verband met de toekenning/verlening van staatssteun aan deze laatste op zich nemend.

De Commissie merkt op dat een rederij steeds om de aanpassing van het scheepsbouwcontract mag vragen, en dat dergelijke aanpassingen niet ongebruikelijk zijn in de scheepsbouwsector. Dergelijke feiten maken deel uit van de normale commerciële activiteit van de werf. Bijgevolg kan dit argument in dit geval niet worden aanvaard.

Voor de volledigheid merkt de Commissie ook op dat de Italiaanse autoriteiten, in de loop van het onderzoek, uitgelegd hebben dat reeds sprake was van de betrokken aanpassingen — zowel betreffende schip C.173 als C.180 — in de brief van de VS-chartermaatschappij Novamar aan de rederij van februari 2001, en dat zij tussen de werf en de rederij waren overeengekomen vóór de onderbreking van het contact in 2001. Voorts merkt de Commissie op dat schip C.173, zoals de Italiaanse autoriteiten hebben verklaard, overeenkomstig zijn originele specificaties reeds lang voordien gebouwd had moeten worden door een andere scheepswerf die in de jaren 1990 in moeilijkheden was geraakt, en dat dit schip derhalve tot een oudere generatie schepen behoorde die intussen verdrongen waren door een nieuwe generatie van grotere schepen met hogere capaciteit.

In het licht van het bovenstaande is het duidelijk dat de aanpassingen noch uitzonderlijk, noch onvoorzien waren. Derhalve meent de Commissie dat zij het door Italië ingeroepen argument in dit verband niet kan aanvaarden.

(iii) *Gevolgen van de natuurrampen die zich hebben voorgedaan in de regio Molise, waar de scheepswerf gevestigd is*

Er wordt erkend dat aardbevingen, overstromingen en andere gevallen van „overmacht” over het algemeen aanvaardbare redenen vormen. Er wordt eveneens erkend dat deze gebeurtenissen de economische activiteit in de regio Molise hebben beïnvloed zoals werd bevestigd door het uitroepen van de noodtoestand per decreet van de voorzitter van de Raad van Ministers, en mogelijk ook de gehele activiteit van de scheepswerf.

<sup>(15)</sup> Zie zaak N 99/02 (PB C 262 van 29.10.2002), Odense-scheepswerf — Verlenging van de leveringstermijn van drie jaar voor twee schepen (Denemarken).

<sup>(16)</sup> „Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets & Newbuilding Investment over 2001 and onwards”, Clarkson Research, november 2003, blz. 19-20.

De verlenging van de leveringstermijn van drie jaar krachtens de scheepsbouwverordening vormt evenwel een uitzondering op de normale bepalingen die het verlenen van contractgebonden bedrijfssteun toestaan en, die op hun beurt een uitzondering vormen op de communautaire staatssteunregels. Derhalve schrijft het principe dat uitzonderingsregels in enge zin moeten worden geïnterpreteerd, voor dat een direct oorzakelijk verband moet worden vastgesteld tussen de vermeende omstandigheden die de vertraging hebben veroorzaakt en de vertraging bij de bouw van het schip. De aan de Commissie verstrekte informatie, met inbegrip van die welke de Italiaanse autoriteiten tijdens het formele onderzoek hebben ingediend, is veeleer vaag, en verwijst slechts in algemene termen naar de verstoringe gevolgen van de rampen, zonder de precieze impact van die gebeurtenissen op het werkprogramma van de scheepswerf of op de bouw van het betrokken schip aan te tonen of te kwantificeren.

De Commissie merkt op dat, ondanks haar expliciete verzoeken om informatie en de vele verlengingen van de antwoordtermijnen, er geen gedetailleerde informatie werd verstrekt over de verstoringen die deze rampen hebben veroorzaakt met betrekking tot het algemene werkprogramma van de scheepswerf, noch over het precieze causale verband met het specifieke werkprogramma voor schip C.180 (ex C.173). De Italiaanse autoriteiten hebben kopieën overgelegd van de brieven waarbij leveranciers van onderdelen en diensten voor de werf hun contracten met de werf hebben beëindigd. Zij hebben evenwel het causale verband niet in detail aangetoond, noch exact gekwantificeerd welke vertraging daaruit voortvloeide voor het werkprogramma van de werf en de bouw van schip C.180 (ex C.173) om het verzoek tot verlenging van de leveringstermijn met 10 maanden te kunnen rechtvaardigen.

- (23) Derhalve is de Commissie van mening dat de bovenbeschreven uitzonderlijke omstandigheden geen zodanige impact hebben gehad op het specifieke werkprogramma van het betrokken schip om de verzochte verlenging van de leveringstermijn met 10 maanden te kunnen rechtvaardigen. Derhalve kunnen de in (i) tot en met (iii) uiteengezette argumenten niet worden aanvaard.
- (24) Aangezien er geen afdoende bewijzen zijn geleverd, kan de verlenging niet worden toegestaan op basis van deze gronden.
- (iv) *Onderbreking van de werkzaamheden aan schip C.180 (ex C.173) in 2004*

Daarenboven merkt de Commissie op dat, volgens de inlichtingen van de Italiaanse autoriteiten, de bouw van schip C.180 (ex C.173) voor ongeveer 66 % was voltooid, maar dat de werkzaamheden waren opgeschort en dat het schip in augustus 2004 te water was

gelaten. Volgens de Italiaanse autoriteiten diende de verlenging met 10 maanden derhalve te starten vanaf de datum van de beschikking van de Commissie tot goedkeuring van de verzochte verlenging.

Ten eerste kan het verzoek van de Italiaanse autoriteiten dat de verlenging met 10 maanden zou starten vanaf de datum van de door de Commissie gegeven beschikking, niet conform de scheepsbouwverordening worden geacht, aangezien dit zou leiden tot verdere, ongerechtvaardigde vertragingen. De scheepswerf heeft op eigen verantwoordelijkheid besloten om de bouw van het schip op te schorten, en dit veroorzaakte een bijkomende vertraging die niet kan worden gerechtvaardigd op grond van de scheepsbouwverordening.

Ten tweede merkt de Commissie op dat, overeenkomstig de aanmelding, schip C.180 (ex C.173) tegen 31 oktober 2004 opgeleverd had moeten zijn. Niettemin, gezien het verzoek van de Italiaanse autoriteiten om de verlenging met 10 maanden te laten starten vanaf de datum van de beschikking van de Commissie, in samenhang met het feit dat de scheepswerf het onafgewerkte schip C.180 (ex C.173) in augustus 2004 te water heeft gelaten, is het evenwel duidelijk dat de werf ook niet in staat zou zijn geweest het schip binnen de oorspronkelijk verzochte verlenging van de leveringstermijn met 10 maanden op te leveren.

Derhalve moet het verzoek van Italië in ieder geval worden verworpen gezien de onrechtvaardige opschorting van de werkzaamheden in 2004.

## CONCLUSIES

- (25) In het licht van het bovenstaande concludeert de Commissie dat de onderzochte maatregel staatssteun vormt in de zin van artikel 87, lid 1, van het Verdrag. De door de Italiaanse autoriteiten verstrekte informatie, met inbegrip van die welke tijdens het formele onderzoek werd verstrekt, heeft de twijfels van de Commissie over de vraag of de in deze zaak ingeroepen redenen voor de vertraging voldoen aan de vereisten van artikel 3, lid 2, tweede alinea van de scheepsbouwverordening, bevestigd, en bijgevolg is de onderzochte maatregel niet verenigbaar met de gemeenschappelijke markt overeenkomstig artikel 87, lid 3, onder e) van het Verdrag.

De Commissie, in het licht van deze conclusies,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

### Artikel 1

De leveringstermijn van drie jaar zoals voorzien in artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1540/98 kan niet worden verlengd voor schip C.180 (ex C.173) dat gebouwd wordt door Cantieri Navali Termoli S.p.A.

Derhalve kan de aan contracten gekoppelde bedrijfssteun voor dat schip niet ten uitvoer worden gelegd.

*Artikel 2*

Italië deelt de Commissie binnen twee maanden vanaf de kennisgeving van deze beschikking mee welke maatregelen het heeft genomen om hieraan te voldoen.

*Artikel 3*

Deze beschikking is gericht tot de Republiek Italië.

Gedaan te Brussel, 4 juli 2006.

*Voor de Commissie*  
Neelie KROES  
*Lid van de Commissie*

---