

II

(Icke-lagstiftningsakter)

BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 27 oktober 2010

om det statliga stöd nr C 15/08 (f.d. N 318/07, N 319/07, N 544/07 och N 70/08) som Italien planerar att genomföra till förmån för Cantieri Navale De Poli

[delgivet med nr K(2010) 7253]

(Endast den italienska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2013/197/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

C 241, sex månader för fartyg C 242, nio månader för fartyg C 243 och tio månader för fartyg C 244.

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska sam-arbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ⁽¹⁾, och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

- (1) I skrivelser av den 6 juni 2007, 24 september 2007 och 6 februari 2008 ansökte Italien om förlängning av den treåriga leveransfristen för fyra kemikalietankfartyg (C 241, C 242, C 243 och C 244) som var under konstruktion av företaget Cantieri Navale De Poli (nedan kallat *De Poli* eller *varvet*) ⁽²⁾. Italien ansökte om att leveransfristen skulle förlängas med åtta månader för fartyg

- (2) Anmälningarna avsåg det stöd som Italien beviljat De Poli inom ramen för den statliga stödordningen N 59/2004, som godkändes av kommissionen den 19 maj 2004 ⁽³⁾ på grundval av rådets förordning (EG) 1177/2002 av den 27 juni 2002 om en tillfällig skyddsordning för varvsindustrin ⁽⁴⁾, ändrad genom rådets förordning (EG) nr 502/2004 ⁽⁵⁾ (nedan kallade *den italienska stödordningen* respektive *förordningen om en tillfällig skyddsordning*).

- (3) I skrivelser av den 31 juli 2007, 31 augusti 2007, 7 september 2007, 12 november 2007 och 25 januari 2008 försåg Italien kommissionen med ytterligare uppgifter om anmälningarna.

- (4) Genom en skrivelse av 16 april 2008 underrättade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda förfarandet enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) ⁽⁶⁾ avseende de anmälda förlängningsansökningarna. Kommissionens beslut att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽⁷⁾. De berörda parterna uppmanades att lämna sina synpunkter på beslutet.

⁽¹⁾ EUT C 208, 15.8.2008, s. 14.

⁽²⁾ Anmälningarna diariefördes med referens N 319/07 för fartyg C 243 (skrivelsen av den 6 juni 2007), N 318/07 för fartyg C 244 (skrivelsen av den 6 juni 2007), N 544/07 för fartyg C 242 (skrivelsen av den 24 september 2007) och N 70/08 för fartyg C 241 (skrivelsen av den 6 februari 2008).

⁽³⁾ EUT C 100, 26.4.2005, s. 27.

⁽⁴⁾ EGT L 172, 2.7.2002, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 81, 19.3.2004, s. 6.

⁽⁶⁾ Med verkan från och med den 1 december 2009 har artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget blivit artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget, men de ändras inte i sak. I detta beslut bör hänvisningar till artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget i förekommande fall förstås som hänvisningar till artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget.

⁽⁷⁾ Se fotnot 1.

- (5) Genom en skrivelse av den 16 juni 2008, som diariefördes den 17 juni 2008, inkom Italien med sina synpunkter. Kommissionen fick synpunkter från De Poli i en skrivelse som likaledes daterades den 16 juni 2008 och som diariefördes den 17 juni 2008. Italien lämnade ytterligare upplysningar i skrivelser av den 30 juni 2008, som registrerades samma dag, och den 29 oktober 2008, som diariefördes den 3 november 2008.
- (6) I en skrivelse av den 15 juli 2008, som diariefördes den 22 juli 2008, ansökte Italien om en andra förlängning av leveransfristen för två av fartygen, fram till den 30 september 2008 för fartyg C 242 och fram till den 30 september 2008 för fartyg C 244.
- (7) I en skrivelse av den 20 januari 2009, som diariefördes den 22 januari 2009, ansökte Italien om en tredje förlängning av leveransfristen, fram till den 31 december 2008 för fartyg C 242 och fram till den 28 februari 2009 för fartyg C 243. I en skrivelse av den 14 april 2009, som diariefördes den 15 april 2009, ansökte Italien om ännu en (fjärde) förlängning av leveransfristen, fram till den 30 juni 2009 för fartyg C 242, fram till den 30 september 2009 för fartyg C 243 och fram till den 30 november 2009 för fartyg C 244.
- (8) I en skrivelse av den 8 maj 2009, som diariefördes samma dag, bad kommissionen Italien om ytterligare upplysningar och sände sedan en påminnelse därom i en skrivelse av den 12 juni 2009. Italien svarade genom en skrivelse av den 23 september 2009⁽⁸⁾ men upplyste endast kommissionen om att De Poli var föremål för en ackordsuppgörelse⁽⁹⁾.
- (9) Genom en skrivelse av den 28 januari 2010, som diariefördes den 1 februari 2010, drog Italien formellt tillbaka ansökan om förlängning för fartygen C 242 och C 243⁽¹⁰⁾.
- (10) Genom ett e-postmeddelande av den 2 mars 2010 uppmanade kommissionen Italien att förtydliga situationen avseende anmälningarna av fartyg C 241 och C 244.

⁽⁸⁾ Skrivelsen inkom och diariefördes av kommissionen först den 19 februari 2010.

⁽⁹⁾ I italiensk rätt är en ackordsuppgörelse (*Concordato preventivo*) ett insolvensförfarande som regleras i konkurslagstiftningen och som ger gäldenären möjlighet att ingå en överenskommelse med borgenärerna om skuldsanering genom att lägga fram ett förslag om omstrukturering av skulden. Förslaget prövas därefter av domstolen på den ort där företaget har sitt säte. Domstolen kan besluta om godkännande av förslaget till överenskommelse eller avvisa förslaget och förklara gäldenären i konkurs. Om förslaget godkänns behåller gäldenären kontrollen över företagets tillgångar och verksamhet, under tillsyn av en av domstolen utsedd handläggare.

⁽¹⁰⁾ Återkallandet bekräftades i en skrivelse av den 13 maj 2010 som diariefördes den 15 maj 2010.

- (11) Genom ett e-postbrev av den 10 juni 2010, som diariefördes den 17 juni 2010, upplyste Italien kommissionen om att fartyg C 241 hade slutförts den 31 augusti 2008 och levererats den 3 november 2008 och att anmälan om förlängning av leveransfristen för fartyget vidhölls.
- (12) Genom en skrivelse av den 16 juni 2010, som diariefördes den 28 juni 2010, drog Italien formellt tillbaka ansökan om förlängning avseende fartyg C 244.

II. BAKGRUND

- (13) De omständigheter som beskrivs nedan avser enbart fartyg C 241 eftersom Italien dragit tillbaka ansökningarna om förlängning avseende fartyg C 242, C 243 och C244.
- (14) De Poli är ett italienskt varv i Pellestrina (regionen Venezia) som under 90-talet specialiserade sig på kemikalietankfartyg och andra tankfartyg. År 2007 sysselsatte varvet 320 personer, inklusive underleverantörer, och hade en årsomsättning på 70 miljoner euro. Den 11 februari 2010 godkände den behöriga italienska domstolen ackordsuppgörelsen för varvet⁽¹¹⁾.
- (15) Den 28 januari 2005 beställde Arcotur S.r.l. fartyget C 241 från De Poli-varvet. I kravbeskrivningen till avtalet anges att C 241 är ett kemikaliefartyg med följande egenskaper: fri längd 125 meter, mallad bredd 19 meter, dödvikt cirka 7 300 ton och hastighet med en effekt på 85 % av den maximala kontinuerliga effekten på 15 knop. Försäljningsavtalet föreskrev att fartyget C 241 skulle levereras till köparen Arcotur S.r.l. senast den 31 december 2007 för en köpesumma på 30 miljoner euro.
- (16) Den 26 maj 2006 beställde varvet hos en leverantör (nedan kallad *leverantören*) fartygets växel och leverantören bekräftade att beställningen kunde utföras till den 3 september 2007. Enligt De Polis uppgifter är växeln för fartyg C 241 en särskild modell med unika egenskaper som på olika tekniska punkter skiljer sig från den standardmodell som samma leverantör tillverkar.
- (17) Den 6 juli 2006 ändrade Arcoin S.p.A. (f.d. Arcotur S.r.l.) och De Poli det avtal som skrevs under den 28 januari 2005 avseende ordern för fartyg C 241 på följande sätt: fri längd 112 meter, mallad bredd 16,8 meter, dödvikt 5 300 ton och en prissänkning till 23 miljoner euro.

⁽¹¹⁾ Företaget ansökte om ackordsuppgörelse i början av 2009 (en kortfattad definiering av "concordato preventivo" ges i fotnot 9).

- (18) Den 20 juli 2006 överlät Arcoin S.p.A. beställningen på tillverkningen av fartyget C 241 till Elbana di Navigazione S.p.A.
- (19) När den överenskomna fristen löpte ut den 3 september 2007 var den växel som beställts den 26 maj 2006 ännu inte färdig. I en skrivelse av den 23 oktober 2007 informerade leverantören De Poli om att växeln inte kunde levereras i tid eftersom deras beställningar hos underleverantörer försenats av råvarubrister på marknaden. Leverantören bekräftade den 18 januari 2008 att växeln i stället skulle levereras i februari 2008, dvs. en försening på cirka sex månader jämfört med den ursprungliga fristen.
- (20) Italien ansökte därför om förlängning av leveransfristen för fartyg C 241 till den 31 augusti 2008, dvs. en förlängning av den avtalsenliga leveransfristen för fartyget (som sattes till den 31 december 2007) med åtta månader.
- (21) På grundval av inkomna upplysningar kunde kommissionen till slut fastställa att fartyg C 241 levererades den 3 november 2008 ⁽¹²⁾.

III. BESKRIVNING AV STÖDET

- (22) I förordningen om en tillfälligt skyddsordning ⁽¹³⁾ fastställs tillfälliga undantagsåtgärder för att stödja varv i unionen inom segment som på den tiden lidit allvarlig skada på grund av illojal konkurrens från Sydkorea ⁽¹⁴⁾.
- (23) Enligt förordningen om en tillfällig skyddsordning är direktstöd på upp till 6 % av kontraktsvärdet före stöd ⁽¹⁵⁾ förenligt med den inre marknaden avseende avtal om konstruktion av vissa typer av handelsfartyg (containerfartyg, produkttankers och kemikalietankers samt LNG-fartyg ⁽¹⁶⁾) på vissa villkor: att det förekommit konkurrens om kontraktet från ett sydkoreanskt varv som erbjudit ett lägre pris ⁽¹⁷⁾, att det slutliga kontraktet ingåtts innan förordningen upphört att gälla (den 31 mars 2005) ⁽¹⁸⁾ och att fartyget levereras inom tre år från dagen för undertecknandet av det slutliga avtalet ⁽¹⁹⁾.
- (24) I artikel 2.4 i förordningen om en tillfällig skyddsordning för varvsindustrin föreskrivs att kommissionen kan 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."

- (25) I maj 2004 godkände kommissionen med utgångspunkt i förordningen om en tillfälligt skyddsordning den italienska stödordningen om varvsstöd ⁽²⁰⁾, som innehåller liknande villkor som den ovan citerade förordningen. Den italienska stödordningen tillåter till exempel stöd på upp till 6 % av kontraktsvärdet före stöd för tillverkning av fartyg som levereras inom tre år från dagen för undertecknandet av det slutliga avtalet, samt en möjlighet att förlänga denna frist enbart från kommissionens sida "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" (paragraf 29 i den italienska stödordningen).
- (26) Den 31 januari 2005 ansökte De Poli hos de italienska myndigheterna om stöd med 1,3 miljoner euro enligt denna stödordning för tillverkningen av fartyg C 241.
- (27) Den 25 januari 2008 ansökte De Poli om förlängning av leveransdagen för fartyg C 241 från den 31 december 2007 till den 31 augusti 2008.

- (28) Italien har bekräftat att detta stöd inte beviljades och har framhållit att det vid den tidpunkten inte fanns tillräckligt underlag för att bevilja ett sådant stöd, i enlighet med kommissionens beslut av den 21 oktober 2008 ⁽²¹⁾, där den sista utbetalningen på 10 miljoner euro via den italienska stödordningen bedömdes vara oförenlig med den inre marknaden.

IV. BESLUTET OM ATT INLEDA FÖRFARANDET

- (29) I beslutet om att inleda förfarandet ifrågasatte kommissionen att de omständigheter som Italien och De Poli åberopat för att motivera leveransförseningen av fartyg C 241 (liksom för fartyg C 242, C 243 och C 244 som inte ingår i den här bedömningen) skulle kunna anses utgöra sådana 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, som avses i paragraf 29 i den italienska stödordningen.

⁽¹²⁾ Datum för slutförandet av fartyg C 241 som av Italien angivits till den 30 augusti 2008 är irrelevant eftersom förordningen om en tillfällig skyddsordning, och därmed även den italienska stödordningen, endast hänvisar till leveransdag.

⁽¹³⁾ Se fotnoterna 4 och 5.

⁽¹⁴⁾ Skäl 3 i förordningen.

⁽¹⁵⁾ Artikel 2.3 i förordningen.

⁽¹⁶⁾ I den mening som avses i artikel 1 i förordningen.

⁽¹⁷⁾ Artikel 2.1 i förordningen.

⁽¹⁸⁾ Artiklarna 4 och 5 i förordningen, ändrade genom artikel 1 i rådets förordning (EG) nr 502/2004 – jfr fotnot 4 och 5.

⁽¹⁹⁾ Artikel 2.4 i förordningen.

⁽²⁰⁾ Se fotnot 3.

⁽²¹⁾ Kommissionens beslut av den 21 oktober 2008 om det statliga stöd (C 20/08, f.d. N 62/08) som Italien planerar att genomföra genom en ändring av stödordning N 59/04 rörande den tillfälliga skyddsordningen för varvsindustrin, EUT L 17, 22.1.2010, s. 50 vilket överklagats till domstolen (mål T-584/08 och T-3/09).

- (30) De tvivel som uttrycktes i beslutet om att inleda förfarandet avser alla fyra fartygen (C 241, C 242, C 243 och C 244) men är även relevanta enbart för fartyg C 241.
- (31) I beslutet ställer sig kommissionen frågan för det första om de ingångna avtalen med Arcoin S.p.A. kan anses vara slutliga eller om de snarare är avsedda att ge De Poli möjlighet att uppfylla den tidsfrist som ställs för att stöden ska anses förenliga med den inre marknaden för att först därefter söka efter en slutlig köpare.
- (32) För det andra ifrågasätter kommissionen att fartygsägarnas överlåtelse av köpeavtalen i sig varit en av orsakerna till leveransförseningarna.
- (33) För det tredje framför kommissionen antagandet att De Poli tagit på sig order som översteg den egna effektiva produktionskapaciteten, eftersom varvet under perioden 2005–2008 planerat för tillverkning av 18 fartyg, varav hälften i de två största dockorna och den andra hälften i en mindre struktur.
- (34) Slutligen ifrågasatte kommissionen att de anförda leveransförseningarna av viktiga komponenter verkligen skulle varit så oförutsebara som Italien anförde, och hävdade att de istället utgjorde normala handelsrisker som ett seriöst varv skulle planera för i arbetsprogrammet. Kommissionen ansåg framför allt att De Poli kan ha ökat förseningsrisken genom att beställa en del fartygs-komponenter alltför sent.
- (37) På denna punkt framhåller De Poli att det i rederisektorn är vanligt att beställa fartyg som sedan överläts ute på marknaden i slutskedet av eller under tillverkningsfasen.
- (38) I fråga om arbetsplaneringen för fartyg C 241 framhåller De Poli att fartygstillverkningens komplexitet gör att det vanligen går flera månader från det att avtalet ingåtts fram till dess tillverkningen påbörjas. Varvet uppger att det är praxis i branschen att under perioden från det att avtalet undertecknats och fram till dess att arbetet faktiskt påbörjas vidta vissa förberedande åtgärder för arbetet, däribland fastställande av slutliga konstruktionsritningar och förhandlingar med olika leverantörer.
- (39) Enligt den preliminära arbetsplanering som De Poli överlämnade till de italienska myndigheterna ⁽²²⁾ skulle fartyg C 241 börja konstrueras under första kvartalet 2006 och levereras under andra halvåret 2007. Men enligt den ändrade arbetsplaneringen skulle arbetet på C 241 i stället inledas den 28 september 2006 (i den sydliga dockan, en av varvets två dockor).
- (40) Leveransen av växeln är enligt De Poli en avgörande etapp i fartygskonstruktionen och följs av att växeln kopplas till motorn, propellern monteras och skrovet slutförs. Många olika etapper i monteringen, förberedelserna och konstruktionen skulle enligt uppgift kunna utföras först efter det att växeln monterats. De Poli framhåller att delar som växeln normalt sett inte beställs i förväg för att inte orsaka lagringskostnader och kostnader för förhandsbetalningar. Företaget framhåller vidare att den leverantör som orsakade problemet är ledande i branschen, med bevisad erfarenhet och att det därför inte fanns något skäl att tro att växeln inte skulle levereras i tid.

Medlemsstatens synpunkter och de berörda parternas argument

- (35) I sina synpunkter på beslutet av den 16 juni 2008 om att inleda förfarandet anför Italien med avseende på fartyg C 241 att De Poli hade den produktionskapacitet som krävdes för att kunna leverera fartygen inom 36 månader från det datum som angavs i köpeavtalet. Förseningen uppgavs enbart bero på leverantörens försenade leverans av växeln, som av Italien betecknas som en sådan betydande, exceptionell, oförutsebar yttre omständighet som avses i paragraf 29 i den italienska stödordningen.
- (36) I de synpunkter från De Poli som inkom samma dag anfördes att bara det faktum att varvet och Arcoin S.p.A. tillhör medlemmar av familjen De Poli inte räcker för att ifrågasätta det avtal som ursprungligen slöts den 28 januari 2005. Argumentet stöds av de italienska myndigheterna, som framhåller att dessa direkta kopplingar mellan varvet och Arcoin S.p.A. inte förelåg när avtalet om fartyg C 241 ingicks (bortsett från att Arcoin S.p.A. ägdes av medlemmar i familjen De Poli som inte alla var aktieägare i De Poli-varvet).
- (41) De Poli hävdar att de hela tiden hade kapacitet att i tid leverera de 18 fartyg som beställdes under perioden 2005–2008 eftersom de hade en dödvikt på 10 000 ton per år medan varvet tidigare haft en kapacitet på över 12 000 ton per år. Varvet hävdar vidare att nio av de 18 fartyg som beställdes under perioden i fråga var små (20 meter totalt och 25 ton) medan bara de nio återstående var lika stora som C 241. Detta visar enligt De Poli att varvet hade tillräcklig kapacitet för att fylla alla beställningar som angavs i de fastställda villkoren och att de inte gjort åtaganden som översteg De Polis produktionskapacitet.
- ⁽²²⁾ Italien har den 25 februari 2008 lämnat kopia på dessa tillsammans med det ändrade arbetsprogrammet i samband med anmälan N 70/08 avseende fartyg C 241.

- (42) De Poli erinrar slutligen om att kommissionen tidigare vid olika tillfällen (även i fråga om De Poli) godtagit ansökningar om förlängning av leveransfrister som motiverats av sen leverans av viktiga beståndsdelar.

VI. BEDÖMNING

- (43) Först och främst har det formella granskningsförfarandet av Italiens ansökningar avseende fartygen C 242, C 243 och C 244 inte längre någon grund eftersom Italien formellt dragit tillbaka ansökan om förlängning av leveransfristen för de tre ovannämnda fartygen och inga medel betalats ut. Därför avslutas förfarandet utan någon avslutande bedömning.

- (44) Den nedanstående bedömningen avser därför enbart fartyg C 241 och hänvisar till fartygen C 242, C 243 och C 244 enbart där det är relevant för denna bedömning.

Förekomst av statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget

- (45) Enligt artikel 107.1 i EUF-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 inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. I artikel 107.1 i EUF-fördraget fastställs kumulativa villkor för när en nationell stödåtgärd ska anses utgöra statligt stöd: åtgärden ska medföra en selektiv fördel, avse statliga medel, snedvrida konkurrensen och negativt påverka handeln mellan medlemsstaterna.
- (46) Den åtgärd som Italien planerar att genomföra till förmån för De Poli till stöd för konstruktionen av fartyget C 241, och som består av ekonomiskt bistånd med 6 % (cirka 1,3 miljoner euro) av kontraktsvärdet för stöd är onekligen ett sådant statligt stöd som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Åtgärden finansieras av italienska staten. Medlen är avsedda att täcka kostnader som brukar uppkomma i varvet vid fartygskonstruktion och gynnar därför De Poli. Åtgärden är selektiv eftersom den enbart gynnar De Poli och eftersom den ger en bättre ställning i förhållande till övriga europeiska konkurrenter snedvrider åtgärden konkurrensen på den europeiska fartygskonstruktionsmarknaden och påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

Stödets förenlighet med EUF-fördraget

- (47) I det föreliggande ärendet finns två skäl till att kommissionen ifrågasätter att stödet till De Poli skulle vara förenligt med den inre marknaden. Dels sägs i den italienska

stödordningens paragraf 29 att stöden får beviljas för fartyg som beställts inom tre år från det att det slutliga avtalet undertecknats, dels sägs i paragraf 33 att de slutliga avtalen måste upprättas innan förordningen om en tillfällig skyddsordning upphör att gälla, dvs. den 31 mars 2005.

- (48) På den sistnämnda punkten har Italien anfört att det faktum att avtalen överlåtits från ett rederi till ett annat efter det att förordningen om en tillfällig skyddsordning upphört att gälla inte kan tolkas som ett tecken på att det ursprungliga avtalet för fartyg C 241, som undertecknades den 28 januari 2005, inte skulle ha varit ett sådant "slutligt avtal" som avses i paragraf 29 i den italienska skyddsordningen.

- (49) Kommissionen medger att det i rederibranschen är relativt vanligt att avtal överläts till tredje man. I ett tidigare beslut ⁽²³⁾ om förlängning av den treåriga fristen för beställning av två fartyg ansåg kommissionen till exempel att trots att avtalen överlåtits kunde det första avtalet anses utgöra ett slutligt avtal, eftersom det avsåg samma produkt och den nya innehavaren trädde i den tidigare ställde och övertog dennes rättigheter och skyldigheter. I det föreliggande ärendet anser kommissionen dock att överlåtelsen av egendomen i sig inte påverkade avtalens natur och därmed inte heller villkoren för stödets förenlighet med den inre marknaden.

- (50) I det föreliggande ärendet påverkade överlåtelsen av avtalen mellan rederierna inte heller produkttypen eller avtalets natur och den nya ägaren trädde i allt väsentligt i motpartens ställe och övertog dennes rättigheter och skyldigheter. Därför anser kommissionen att det ursprungliga avtalet även är att betrakta som det slutliga avtalet och att stöden i den italienska stödordningen därför på denna punkt är förenliga med den inre marknaden.

- (51) När det gäller villkoren för att förlänga den treåriga leveransfristen sägs i den italienska stödordningen att kommissionen kan bevilja en förlängning 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".

- (52) Kommissionen måste alltså bedöma om Italien i tillräcklig grad visat att de villkor för att förlänga fristen som föreskrivs i den italienska stödordningen var uppfyllda i fråga om leverans av fartyget C 241.

⁽²³⁾ Se ärende C 33/2004 där kommissionen trots att avtalen överläts ansåg att det första avtalet utgjorde det slutliga avtalet.

- (53) Innan Italiens uppgifter bedöms vill kommissionen inledningsvis framhålla att EU-domstolen i dom av den 16 mars 2000 i Astilleros Zamacona-målet⁽²⁴⁾ ansåg att det var frågan om "en undantagsbestämmelse [avseende exceptionella omständigheter] i förhållande till de principer som anges i det första stycket i samma artikel [treårsfristen]. Bestämmelsen måste därför tolkas restriktivt." Uttalandet tyder på att domstolen anser att uttrycket "exceptionella omständigheter" som förekommer i bestämmelsen bör tillämpas på mycket specifika situationer. Domstolen ansåg även att det är den berörda medlemsstaten som ska visa att de förmodade exceptionella omständigheterna medfört en sådan störning av varvets arbetsprogram att leveransen av fartyget försenats, samt att det föreligger ett orsakssamband mellan dessa båda händelser.
- (54) Italien hävdar att den försenade leveransen av fartyget C 241 beror på att leveranden av växeln försenades (med sex månader) och på den därav följande glidningen på en månad i monteringsarbetet. Kommissionen konstaterar att detta är det enda skäl som Italien anger till stöd för förseningen. I ansökan om förlängning sägs inget om de nya specifikationer som angavs när avtalet överläts.
- (55) Enligt kommissionens praxis⁽²⁵⁾ ska omständigheterna för att anses vara "exceptionella" inte omfatta vanligt förekommande eller normala händelser som varvets arbetsprogram rimligen bör ta hänsyn till. Såsom exceptionella omständigheter kan räknas kraftiga förseningar i leverans av viktiga komponenter, men smärre förseningar är inte nödvändigtvis exceptionella även om planeringen av fartygskonstruktionen kan vara lång och komplex. Med tanke på att sådana här undantag ska tolkas restriktivt kommer kommissionen uppmärksam att bedöma eventuella tecken på att varvet skulle ha kunnat förutse, undvika eller minska förseningarna, till exempel med avseende på tidsplaneringen av beställningarna inom ramen för det berörda arbetsprogrammet. Kravet på att händelsen ska vara oförutsebar utesluter alla omständigheter som rimligtvis borde ha kunnat förutses av parterna.
- (56) Kommissionen medger att det är möjligt att det föreligger ett orsakssamband mellan den försenade leveransen av komponenter som var viktiga för fartygskonstruktionen och ansökan om förlängning av leveransfristen⁽²⁶⁾. Men i den specifika situationen i det föreliggande ärendet ifrågasätter kommissionen främst om det föreligger några exceptionella och oförutsebara omständigheter, eftersom
- det i det föreliggande ärendet inte tycks finnas tillräckliga bevis för att dra slutsatsen att förseningen uppfyller kraven i paragraf 29 i den italienska stödordningen.
- (57) Såsom redan framhållits har kommissionen tidigare medgivit att kraftiga förseningar av viktiga komponenter kan anses utgöra exceptionella omständigheter. En ansökan om förlängning måste dock alltid bedömas mot bakgrund av de särskilda omständigheterna i det enskilda fallet. Eftersom De Poli råkat ut för samma typ av störningar vid olika tillfällen (inte bara därför att De Poli redan tidigare lämnat in liknande ansökningar om förlängning⁽²⁷⁾ utan även därför att de andra tre avtalen som ingicks samma dag som avtalet om konstruktion av fartyg C 241 också givit upphov till upprepade ansökningar om förlängning - se punkt 1, 6 och 7) anser kommissionen att dessa förseningar inte längre kan anses vara exceptionella. De störningar som uppkommit och som regelbundet återkommer kan inte anses vara helt och hållet oförutsebara.
- (58) Det är just de senaste störningarna som tyder på att De Poli inte agerat med försiktighet i produktionsplaneringen.
- (59) Enligt det ursprungliga arbetsprogrammet skulle fartyg C 241 börja tillverkas under första kvartalet 2006 och sedan levereras under andra halvåret 2007, dvs. inom en tillverkningsperiod på mellan 15 och 24 månader.
- (60) Enligt det ändrade arbetsprogrammet skulle däremot tillverkningen inledas först den 28 september 2006 medan leveransen av fartyget planerades till den 30 december 2007, dvs. bara en månad innan den sista leveransdagen som sattes ut till den 28 januari 2008. Efter dessa ändringar avsåg arbetsprogrammet en sammanlagd tidsperiod på enbart 15 månader för fartygstillverkningen, enligt avtalsvillkoren. Enligt de uppgifter som Italien lämnat planerades tillverkningen i den södra dockan av fartyg av samma typ eller till och med av mindre storlek (fartygen C 229 och C 240) ta 22 respektive 20 månader från det att konstruktionen inleddes fram till leverans.
- (61) Det faktum att konstruktionen skulle påbörjas först den 28 september 2006 och att leveransen av fartyget sattes ut till den 30 december 2007, dvs. bara en månad innan den sista leveransdagen den 28 januari 2008, lämnade ingen som helst marginal för eventuella förseningar i produktionsprocessen, trots att varvet redan tidigare upplevt förseningar som berodde på leverans av komponenter eller på förseningar i tillverkningen, vilket framgår av de andra ansökningarna om förlängning av leveransfrister som De Poli lämnat in.
- ⁽²⁴⁾ Dom i mål T-72/98 Astilleros Zamacona SA mot kommissionen, REG 2000, s. II-1683. Domen hänvisar till en liknande bestämmelse i rådets äldre förordning (EG) nr 1540/1998 om fastställande av nya regler för stöd till varvsindustrin som återtagits i förordningen om en tillfällig skyddsordning.
- ⁽²⁵⁾ Jfr punkt 21 i ärende N 69/08 avseende Gícalone.
- ⁽²⁶⁾ Jfr på denna punkt ärendena N 586/03, N 587/03 och N 589/03 samt ärendena N 68/08 och N 69/08.
- ⁽²⁷⁾ Jfr ärendena N 586/03, N 587/2003 och N 589/03.

- (62) Eftersom det vidare är frågan om en period med stark efterfrågan (Italien har lämnat uppgifter som visar att beställningarna på dieselmotorer mellan 2003 och 2005 ökade med cirka 60 procent) är det rimligt att anse att beställningarna av viktiga komponenter som växeln och de avtalade leveransdatumerna rimligtvis borde ha fastställts med viss framförhållning. De Polis påstående att detta inte hör till sedvanorna räcker inte för att man ska kunna anse att varvet betett sig på ett sätt som var berättigat eller vidtagit rimliga åtgärder för att undvika eller minska förseningarna, i synnerhet med tanke på den kraftiga efterfrågan och de förseningar som redan tidigare uppkommit.
- (63) Kommissionen anser istället att beställningen av växeln den 26 maj 2006 med leverans i september 2007 gav mycket små för att inte säga obefintliga marginaler för eventuella förseningar med tanke på att leveransdagen för fartyget C 241 inföll den 31 december 2007. De Poli framhåller själv att det även efter leverans av växeln återstår mycket att göra (se punkt 39), en omständighet som tycks bekräfta att varvets arbetsplanering borde ha innehållit en säkerhetsmarginal för förseningar i leverans av för fartyget viktiga komponenter.
- (64) I beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande ifrågasatte kommissionen om inte överlåtelsen av avtalet till en ny ägare i sig kan ha orsakat förseningar. På denna punkt konstaterar kommissionen i synnerhet att överlåtelsen av avtalet från Arcoin S.p.A. till Elbana Navigazione S.p.A. skedde först den 20 juli 2006, dvs. flera månader efter det ursprungligen planerade datumet i arbetsplaneringen (första kvartalet 2006). I det föreliggande ärendet kan det inte uteslutas att överlåtelsen av avtalet mellan rederierna i sig kan ha orsakat förseningar i produktionen och den därpå följande leveransen av fartyget, i synnerhet med tanke på att avtalet i samband med överlåtelsen även ändrades med avseende på fartygets egenskaper.
- (65) Med tanke på den påbjudna restriktiva tolkningen av exceptionella omständigheter anser kommissionen att Italien inte i tillräcklig grad kunnat visa varför dessa omständigheter inte kunde undvikas eller varför de negativa följderna av omständigheterna inte i väsentlig grad kunde minskas med hjälp av noggrann planering och orderhantering från De Polis sida. Med hänsyn till det ovan sagda anser kommissionen att de omständigheter som åberopats till stöd för förlängningsansökan inte kan anses vara exceptionella och oförutsebara omständigheter eftersom leveransförseningarna av fartyget C 241 varken var oväntade eller berättigade i enlighet med paragraf 29 i den italienska stödordningen.
- (66) Italien ansökte om åtta månaders förlängning av leveransfristen för fartyg C 241, från den 31 december 2007 till den 31 augusti 2008, men lämnade motiveringar enbart för sju av de åtta månaderna.
- (67) Till skillnad från de andra ärenden där man ansökt om förlängning av leverans av fartyg som skulle tillverkas av De Poli ⁽²⁸⁾ avser Italiens ansökan i det föreliggande ärendet en längre tid än den försening som av Italien själv åberopas som skäl (försenad leverans av växeln). Däremot har inget orsakssamband kunnat visas mellan den försening som låg till grund för förlängningsansökan och den försenade leveransen av viktiga komponenter.
- (68) De Poli levererade fartyget först den 3 november 2008. Med andra ord var förseningen inte bara större än den försening som åberopades som skäl till ansökan, utan dessutom skedde leveransen efter den frist som begärts. Italien har inte lämnat någon förklaring till varför leveransen av fartyget skedde med ytterligare två månaders försening och kommissionen har inte emottagit några ytterligare ansökningar om förlängning avseende dessa två månader.
- (69) Därav följer att även om den ursprungliga förseningen hade kunnat motiveras och kommissionen hade beviljat den förlängning som begärts och även om det statliga stöd som beviljats enligt den italienska stödordningen skulle ha bedömts vara förenligt med den inre marknaden så skulle fartyg C 241 i vilket fall som helst inte stått färdigt när den slutliga förlängningen av leveransfristen löpte ut.
- ## VII. SLUTSATSER
- (70) Med avseende på fartygen C 242, C 243 och C 244 har Italien formellt dragit tillbaka ansökan om förlängning av leveransfristerna och inga medel har betalats ut, varför skälet till förfarandet undanröjts och förfarandet alltså kan avslutas i denna del.
- (71) Med avseende på fartyg C 241 ger den ovanstående bedömningen vid handen att de villkor som ställs för att bevilja förlängning av den treåriga leveransfristen inte är uppfyllda och att den faktiska leveransen av fartyget i vilket fall som helst skedde efter det att den frist som man ansökt om redan hade löpt ut. Konstruktionen av fartyg C 241 bör därmed inte ingå bland de projekt som är berättigade till stöd i enlighet med den italienska stödordningen N 59/04, med utgångspunkt i förordningen om en tillfällig skyddsmekanism.
- (72) Eftersom Italien bekräftat att inget stöd betalats ut till De Poli är det inte nödvändigt att återkräva stödet.

⁽²⁸⁾ Jfr ärende N 586/03, N 587/03 och N 589/03.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som Italien planerar att genomföra till förmån för De Poli, avseende förlängningen av den treåriga leveransfristen för fartyg C 241 på grundval av den italienska stödordningen N 59/04 som bygger på förordningen om en tillfällig skyddsordning, är oförenligt med den inre marknaden.

Detta stöd får därför inte genomföras.

Artikel 2

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

Artikel 3

Med avseende på fartygen C 242, C 243 och C 244 har det formella granskningsförfarandet inte längre någon grund efter det att Italien formellt dragit tillbaka ansökan om förlängning av leveransfristen, och förfarandet avslutas därför i denna del.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 27 oktober 2010.

På kommissionens vägnar

Joaquín ALMUNIA

Vice ordförande