РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 10 юли 2007 година

относно режима на държавни помощи в Италия за сектора на корабоплаването в Сардиния C 23/96 (NN 181/95) и C 71/97 (N 144/97)

(нотифицирано под номер C(2007) 3257)

(само текстът на италиански език е автентичен)

(Текст от значение за ЕИП)

(2008/92/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 88, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като призова заинтересованите страни да представят своите коментари съгласно разпоредбите, цитирани по-горе,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С писмо от 24 юни 1996 г. ([1]), Комисията уведоми италианските органи за своето решение да започне процедурата по член 88, параграф 2 от Договора за ЕО (предишен член 93, параграф 2), по отношение на незаконен режим на помощи, въведен от регион Сардиния в полза на корабоплавателни компании, които възнамеряват да строят, придобиват, преустройват, променят или да ремонтират кораби (наричан по-нататък „първоначален режим на помощи“).

(2) След откриване на процедурата италианското правителство изпрати своите коментари до Комисията с писмо от 31 октомври 1996 г. (Генерална дирекция VII – Транспорт A/23443). Местните органи на региона Сардиния изпратиха своите коментари с писма от 11 октомври 1996 г. (Генерална дирекция VII – Транспорт A/21870) и от 22 януари 1997 г. Други държави-членки и трети заинтересовани страни не са изпратили коментари в едномесечния срок от публикуването на решението за откриване на процедурата. Все пак трябва да се отбележи, че някои трети заинтересовани страни представиха своите коментари след изтичането на обявения срок.

(3) На 21 октомври 1997 г. Комисията прие Решение 98/95/ЕО, което определя въпросния режим на помощи като несъвместим с общия пазар ([2]). На 12 ноември 1997 г. (SG (97) D/9375) това решение бе съобщено на италианските органи.

(4) С писмо от 14 ноември 1997 г. Комисията информира италианските органи за своето решение да започне процедурата по член 88, параграф 2 от Договора за ЕО (предишен член 93, параграф 2) относно Регионален закон № 9 от 15 февруари 1996 г. на Сардиния, който изменя първоначалния режим на помощи, прилаган в полза на корабоплавателни компании ([3]). Италианските органи представиха своите коментари на 16 януари 1998 г. (Генерална дирекция VII – Транспорт A/1221) и на 23 декември 1997 г. (Генерална дирекция VII – Транспорт A/144). Други държави-членки и трети заинтересовани страни не са изпратили коментари в едномесечния срок от публикуването на решението за откриване на процедурата.

(5) С решение от 19 октомври 2000 г. (обединени дела C–15/98 и C–150/99 Република Италия и Сардиния Лайнс – Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A./Комисия на Европейските общности) ([4]) Съдът на Европейските общности анулира Решение 98/95/ЕО поради непълнота на мотивите, отнасящи се до отражението върху търговията в Общността.

(6) След писмото от 23 ноември 2006 г. (D 2006 224962), с което Комисията изискваше допълнителна информация от италианските органи, бе изпратен отговор по електронна поща на 8 март 2007 г. (TRENA/26193).

2. ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА

2.1. Първоначален режим

(7) Вследствие на подадена през 1993 г. жалба Комисията бе информирана за режим на помощи, учреден от региона Сардиния в полза на корабоплавателни компании, които имат намерение да строят, придобиват, преустройват или ремонтират кораби. Става въпрос по-специално за кредити и лизинг, отпускани при преференциални условия, които се договарят първоначално само с фирми с адрес на управление, данъчна регистрация и обслужващо пристанище на територията на региона Сардиния.

([1]) C 23/96 (№ 181/95), ОВ C 368, 6.12.1996 г., стр. 2.
([2]) ОВ L 20, 27.1.1998 г., стр. 30.
([3]) C 71/97 (№ 144/97), ОВ C 386, 20.12.1997 г.
([4]) Сборник на Съда 2000 г., страница I–08855.

Регионален закон № 20 от 15 май 1951 г., изменен със Закон № 15 от 11 юли 1954 г.

(8) Въпросният режим е учреден с Регионален закон № 20 от 15 май 1951 г. на Сардиния (наричан по-долу „Закон № 20/1951“), по-късно изменен с Регионален закон № 15 от 11 юли 1954 г. (наричан по-долу „Закон № 15/1954“) и Регионален закон № 11 от 4 юни 1988 г. (наричан по-долу „Закон № 11/1988“). Закон № 20/1951, изменен със Закон № 15/1954, е предвиждал учредяването на фонд за отпускане на кредити за корабоплавателни компании, които възнамеряват да строят, закупуват, преустройват или да ремонтират кораби. Тези кредити са се отпускали само на предприятия с адрес на управление, данъчна регистрация и обслужващо пристанище на територията на региона Сардиния.

(9) Тези кредити не са могли да надвишават 20 % от инвестицията в случай на дейности по построяване, преустрояване или ремонт, за които заявителят вече е получил помощи в рамките на действащото национално законодателство. В случай че не е била отпусната никаква помощ по действащото национално законодателство, кредитите не биха могли да надвишават 60 % от инвестицията.

(10) Съгласно Закон № 20/1951 лихвите, комисионите и допълнителните разходи по кредита не са могли да надвишават годишно 4,5 % от сумата на самия кредит, когато предприятието вече е получило помощ по националното законодателство, и 3,5 % във всички други случаи (тоест намаляване на лихвите средно с 10—12 процентни пункта). Капиталът е трябвало да бъде погасен на не повече от 12 годишни вноски, започващи от третата година след влизането в употреба на кораба, за който е отпуснат кредитът.

Регионален закон № 11 от 4 юни 1988 г.

(11) С членове 99 и 100 от Закон № 11/1988 се въвеждат съществени изменения в режима на помощите, но Комисията не е била информирана за тези промени. След изменението на режима на помощите той се превръща в ненотифицирана помощ.

(12) Следните условия са добавени към предвидените от Закон № 20/1951 за отпускане на помощ за фирмите бенефициери:

„а) фирмата да има постоянно установени адрес на управление и действащ централен офис, администрация и обслужващо звено, а също и където е възможно, основни складове, депа и допълнително оборудване в един от морските градове на региона;

б) всички кораби, собственост на фирмата, да са вписани в морските регистри на региона;

в) фирмата да използва пристанищата на региона като център на корабоплавателната си дейност, превръщайки ги в междинни пристанища в рамките на тази дейност, и в случаите на експлоатация на редовни линии, тези линии да започват от или редовно да използват като междинни пристанища едно или повече от горепосочените пристанища;

г) фирмата се задължава да извършва ремонтните си дейности в пристанищата на региона, при условие че корабостроителниците имат необходимия работен капацитет, и когато няма форсмажорни обстоятелства, неотложни изисквания за фрахтоване или очевидни икономически причини и времеви ограничения.

д) по отношение на екипажа на кораби с брутна вместимост над 250 тона фирмата се задължава да създаде специална смяна, която да включва всички категории моряци, необходими за управлението на кораба, за който иска помощи, ползвайки единствено членове на екипажа, регистрирани в общия списък на дежурствата на обслужващото пристанище, и да избере от същия списък целия необходим екипаж, както с общо предназначение, така и специализиран, като се съобразява единствено с ограниченията, наложени от нормите на националните разпоредби относно назначаването на моряците …“.

(13) Закон № 11/1988 въвежда също така възможността компетентните органи на Сардиния да участват в поемането на разходите по лизинга, в случай че корабоплавателните компании са предпочели използването на лизинг вместо кредит. Това участие се равнява на разликата между реално дължимите лихви по кредита, изчислени на базата на практикуваните лихви на пазара за корабно кредитиране в Италия, и дължимите лихви върху същия кредит, изчислени при лихва от 5 % (разлика, която представлява намаление на лихвите средно с около 10 процентни пункта).

(14) В края на договора корабът, за който е отпусната помощта, може да бъде закупен от наемателя с внасянето на сума, равна на 1 % от цената, на която е закупен. Според италианските органи (писмо от 5 юни 1988 г. и отговор от 1 юли 1998 г.) не е сключен нито един лизинг, влизащ в обхвата на разпоредбите на Закон № 11/1988.

(15) Според информацията, с която разполага Комисията, от влизането в сила на първоначалния режим на помощи са отпуснати кредити за обща сума от 12 697 450 000 италиански лири (около 6,5 милиона EUR). Последното финансиране е одобрено през декември 1991 г.

(16) В последното си писмо от 8 март 2007 г. италианските органи твърдят, че одобрените финансирания на базата на закона от 1988 г. са се отнасяли до закупуването на кораби с брутна вместимост между 24 и 138 тона. Тези кораби са били предназначени предимно за дейности, свързани с крайбрежен (каботажен) морски транспорт в рамките на пазар, който по същото време не е бил все още отворен за конкуренцията.

2.2. **Съмнения относно първоначалния режим на помощите, предмет на процедура C 23/96**

(17) В документа за начало на процедурата от 24 юни 1996 г. Комисията, на базата на наличната информация, е изразила сериозни съмнения относно съвместимостта на помощта с общия пазар поради следните причини:

— режимът на помощите съдържа разпоредби, които налагат дискриминация в зависимост от националността, тъй като условията за отпускане на помощите предвиждат фирмите бенефициери да наемат на борда персонал от Сардиния;

— режимът противоречи на принципа на свободата на установяване, доколкото отпускането на помощта зависи по-специално от условието адресът на управление на фирмите бенефициери да се намира в Сардиния;

— режимът включва помощи за насърчаване на инвестициите в кораби, чиито условия могат да доведат до нарушаване на законодателството на Общността.

2.3. **Режимът, изменен със Закон № 9 от 15 февруари 1996 г.**

(18) С цел Закон № 20/1951 да стане съвместим с общностното право и съответните приложими директиви, с Регионален закон № 9 от 15 февруари 1996 г. (наричан по-долу „Закон № 9/1996“), регионалните органи са изменили режима на първоначалните помощи, както следва:

а) дискриминационните елементи въз основа на националността са премахнати;

б) въведено е ново условие, според което се дава предимство на иновационните и високотехнологични транспортни средства;

в) въведени са технически изменения: срокът на кредитите/лизинга не може да надвишава дванадесет години и те трябва да са под 70 % от предвидените разходи, с горна граница от 40 милиарда италиански лири (около 20 милиона EUR) за кораб; помощта се отпуска под формата на поемане на част от лихвите, равна на разликата между процента на погасяване, изчислен според референтния лихвен процент по отпусканите кредити в сектора на корабоплаването в Италия, и стойност, равна на 36 % от този референтен лихвен процент.

г) въведена е система, която позволява да се проверява дали помощта не се отпуска два пъти (от националните органи и от регионалните органи) за едни и същи кредити/лизинг.

2.4. **Съмнения, изразени в рамките на процедура C 71/97**

(19) В решението си от 14 ноември 1997 г. Комисията, макар да отчита факта, че режимът на помощи вече не съдържа разпоредби, водещи до дискриминация въз основа на нарушаване на правото на установяване, изразява сериозни съмнения относно съвместимостта на промените с общия пазар поради следните причини:

— съществува риск от влизане в противоречие с общностните разпоредби относно корабостроенето, които са в сила към онзи момент ([5]);

— съществува несъвместимост на режима на помощите с насоките, които са в сила по това време по отношение на държавните помощи за морския транспорт ([6]);

— наличие на незаконосъобразни помощи за оперативна дейност, отпускани под формата на кредити с преференциални условия за закупуването на кораби.

2.5. **Решение 98/95/ЕО на Комисията**

(20) С Решение 98/95/ЕО Комисията, без да се произнася по направените впоследствие промени, определя като държавни помощите, отпуснати въз основа на първоначалния режим, поради това, че: „а) фирмите бенефициери са освободени от финансова тежест, която по принцип би трябвало да поемат (пазарен лихвен процент и други допълнителни разходи по кредитите и лизинга); б) покриването на тези разходи се финансира чрез обществени средства (предимно принадлежащи на регионалните органи); в) помощта е селективна (предназначена е само за корабоплавателни компании); г) помощта оказва отражение върху търговията между държавите-членки.“

([5]) Директива 90/684/ЕИО на Съвета от 21 декември 1990 г. относно отпускането на помощи в областта на корабостроенето (ОВ L 380, 31.12.1990 г.) и Регламент (ЕО) № 3094/95 на Съвета от 22 декември 1995 г. относно отпускането на помощи в областта на корабостроенето (ОВ L 332, 30.12.1995 г.), изменен с Регламент (ЕО) № 1904/96 (ОВ L 251, 3.10.1996 г.).

([6]) Финансови и данъчни мерки, отнасящи се до използването на кораби, вписани в регистъра на Общността, SEC(89) 921 окончателен от 3 август 1989 г. и Насоки на Общността относно държавните помощи в областта на морския транспорт (ОВ C 205, 5.7.1997 г.).

(21) Що се отнася до буква г), в решението за откриване на процедурата се посочва, че „повече от 90 % от стоките, пристигащи от държавите-членки, се транспортират към Сардиния по море, и повече от 90 % от стоките, идващи от Сардиния, се транспортират към държавите-членки по същия начин. Освен това 65 % от туристическия трафик (пътници и превозни средства) между държавите-членки и Сардиния се управлява от корабни фирми“. Комисията добавя също така, че италианските органи не оспорват тези данни в своите коментари, както и че не оспорват и квалификацията на въпросния режим на помощите като държавни помощи по смисъла на член 92, параграф 1.

(22) Въз основа на горепосоченото Комисията стигна до заключението, че:

а) финансовата помощ, отпусната по силата на Закон № 11/1988, представлява държавна помощ по смисъла на член 92, параграф 1 от Договора за ЕО (понастоящем член 87, параграф 1);

б) помощта е отпусната в нарушение на член 93, параграф 3 от Договора за ЕО (понастоящем член 88, параграф 3); и

в) в конкретния случай не може да се приложи нито една от дерогациите, предвидени в член 92.

Следователно Комисията разпореди Италия да възстанови незаконните помощи, отпуснати в рамките на режима на помощите от 1988 г. (член 2).

2.6. **Решението от 19 октомври 2000 г. и правните последици от него**

(23) С решение от 19 октомври 2000 г. Съдът на Европейските общности (решение Република Италия и Сардиния Лайнс – Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A./Комисия на Европейските общности, обединени дела C–15/98 и C–105/99) [7] анулира Решение 98/95/ЕО поради непълнота на мотивите, отнасящи се до нарушаването на търговския обмен между държавите-членки.

(24) Съдът констатира, че Комисията, като се е ограничила в това да потвърди, че помощта е селективна и предназначена единствено за сектора на корабоплаването в Сардиния, че над 90 % от транспорта на стоки между континента и Сардиния се извършва по море и че 65 % от туристическите превози (пътници и превозни средства) се извършват от корабоплавателни компании, не е представила подробности относно конкуренцията между сардинските морски компании и компаниите, които са установени в другите държави-членки. Според Съда Комисията в това отношение не е взела предвид обстоятелството, че до 1 януари 1999 г. каботажното плаване до островите от Средиземноморието е изключено от либерализацията на услугите за морски транспорт в рамките на държавите-членки.

(25) На последно място Съдът отбелязва, че Комисията, макар и да е констатирала, че режимът на помощите за сардинските корабособственици нарушава основните принципи на свободата на установяване и за забрана за дискриминацията въз основа на националността, не се е позовала на такова нарушение, за да докаже нарушаването на търговията между държавите-членки.

(26) Решението на Съда от 19 октомври 2000 г. доведе до повторно откриване на формалната процедура по преглед, започната с решението от 24 юни 1996 г. Следователно Комисията е длъжна да приеме ново окончателно решение.

(27) Освен да приеме ново решение след анулирането от страна на Съда на Решение 98/95/ЕО, Комисията трябва да се произнесе по промените в режима, въведен от Закон № 9/1996, предмет на започналата на 14 ноември 1997 г. процедура по преглед. Макар и към онзи момент тя да е взела решение да направи преглед поотделно на двата режима, в настоящото решение Комисията следва да извърши съвместен преглед на двата режима с цел да бъде определен техният общ обхват.

3. **КОМЕНТАРИ НА ИТАЛИЯ**

3.1. **Забележки относно първоначалния режим на помощите, представени в рамките на процедура C 23/96**

(28) В рамките на процедура C 23/96 италианските органи с писмо от 31 октомври 1996 г. са информирали Комисията за промените, които са направени от тях в първоначалния режим на помощите, с цел той да стане съвместим според тях с общностното право. Основната промяна се изразява в приемането на Регионален закон № 9/1996, който премахва дискриминационните разпоредби, основаващи се на националността, както и разпоредбите, нарушаващи свободата на установяване. Освен това те са информирали Комисията, че са въвели механизъм за пряк контрол, който изключва възможността помощите да бъдат отпуснати два пъти (от националните органи и от регионалните органи).

(29) С писма от 1 октомври 1996 г. и от 22 януари 1997 г. регионалните органи са оправдали необходимостта от мерките, произтичащи от измененията в Закон № 9/1996, по-специално с трудните икономически условия в Сардиния, регион, който е определен като част от „цел 1“.

[7] Сборник на Съда 2000 г., страница I–08855.

3.2. **Забележки относно изменения режим на помощи, представени в рамките на процедура С 71/97**

(30) Що се отнася до забележките, представени в рамките на процедура С 71/97, италианските органи на първо място твърдят, че е било невъзможно да се познава общностната нормативна уредба, на която се позовава Комисията в своето решение за започване на процедурата по преглед, като изтъкват факта, че Регламент (ЕО) № 3094/95 на Съвета ([8]), изменен с Регламент (ЕО) № 1904/96 на Съвета, както и Насоките на Общността относно държавните помощи за морския транспорт от 1997 г. са публикувани след приемането на Закон № 9/1996.

(31) На второ място Италия подчертава, че мерките, предвидени в Закон № 9/1996, не са влезли в сила и че не е поет никакъв финансов ангажимент спрямо трети страни. Освен това Италия твърди, че предвидените мерки са били необходими, за да се компенсира липсата на икономии от мащаба в сектора на морския транспорт на стоки и пътници в островен регион като Сардиния.

(32) В заключение италианските органи изразяват готовността си да променят текста на закона и да се съобразят изцяло с действащото законодателство на Общността.

4. **ОЦЕНКА НА ПОМОЩТА**

4.1. **Оценка на първоначалния режим, прилаган през периода 1988—1996 г.**

Съществуване на нова незаконосъобразна държавна помощ

(33) Комисията счита, че италианските органи, след като не са нотифицирали въпросния режим на помощите в полза на дружествата, регистрирани в Сардиния, които имат намерение да строят, придобиват, преустройват, преоборудват или ремонтират кораби, са нарушили задължението, произтичащо от член 88, параграф 3 от Договора (предишен член 93, параграф 3). Всъщност, макар и режимът да е въведен преди влизането в сила на Договора, Закон № 11/1988 изменя в значителна степен режима на помощите, създаден със закони № 20/1951 и № 15/1954. Следователно измененията, направени през 1988 г., е трябвало да бъдат съобщени на Комисията, така че те всъщност представляват нови, ненотифицирани помощи. Впрочем това определение не е оспорено от италианските органи в техните коментари, представени след откриване на процедурата на 24 юни 1996 г., и следователно е потвърдено от настоящото решение.

(34) Комисията констатира, че въпросната мярка представлява държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора. В действителност дружествата от Сардиния са се възползвали от преференциални лихвени проценти в сравнение с пазарните и от намаляване на другите допълнителни разходи, свързани с кредитите и лизинга. Така че те са се възползвали от освобождаването от финансова тежест, която при нормални условия би трябвало да поемат. Комисията отбелязва, че тези разходи са финансирани с публични средства и че помощта е селективна, тъй като е предназначена само за фирми, работещи в сектора на корабоплаването и установени в Сардиния.

([8]) Виж бележка под линия 5.

(35) Комисията отбелязва също така, че мярката оказва отражение върху търговията между държавите-членки. Режимът, въведен от италианските органи, се отнася всъщност за корабоплавателните фирми в Сардиния като цяло, както за извършващите каботажно плаване, така и за извършващите международни превози. Макар че Регламент № 3577/92 ([9]), с който се либерализира пазарът на морските услуги по каботажно плаване в рамките на Общността, изключва либерализацията на каботажното плаване до островите в Средиземно море до 1 януари 1999 г., този регламент също така не изключва от своя обхват нарушаването на търговския обмен на пазара на морските услуги между отделните държави-членки, по-специално между континенталните части на Франция, Испания и Италия. В това отношение следва да се отбележи, че въпросната помощ не се ограничава до каботажното плаване, тоест до морските услуги, извършвани в границите на италианските териториални води, либерализирани от 1 януари 1999 г., а се отнася и до корабоплавателните компании в Сардиния, които извършват услуги по международен морски транспорт, либерализирани от 1986 г. ([10]), които по този начин могат да се конкурират с други оператори от държавите-членки.

(36) В действителност от данните, с които разполага Комисията ([11]), е видно, че между 1992 и 1997 г. съществува по-специално морски трафик на търговски кораби (и круизни кораби), заминаващи от и пристигащи в пристанищата на Сардиния, отправящи се към и идващи от други дестинации в рамките на Общността и извън нея. По-конкретно трябва да се спомене присъствието на една френска компания, която оперира между Тулон и Сардиния, и две италиански фирми, извършващи превози между Корсика и Сардиния. Тези обстоятелства показват, че през този период (между 1988 и 1996 г.) е оказвано влияние на търговския обмен на международни услуги в областта на морския транспорт между Италия и посочените държави-членки.

(37) В своето последно писмо от 8 март 2007 г. италианските органи твърдят, че отпуснатото финансиране въз основа на Закон № 11/1988 се отнася до „придобиването на плавателни съдове с обща брутна вместимост между 24 и 138 тона“, като тези кораби са били предназначени най-вече за транспортни дейности по морското крайбрежие на пазар, който по това време не е бил отворен за конкуренция. Все пак изглежда, че в поне два случая режимът е бил прилаган с цел придобиване на кораби за транспортиране на пътници и автомобили между Сардиния и континента, които са можели да се конкурират с други национални и общностни оператори. Италианските органи заявиха, че за въпросния период не разполагат с никакви данни, отнасящи се до превоза на пътници и стоки между Сардиния и останалата част от Италия от една страна, и между Сардиния и другите държави-членки от друга страна.

([9]) Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета от 7 декември 1992 г. относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите-членки (морски каботаж) (ОВ L 364, 12.12.1992 г.).

([10]) Регламент (ЕИО) № 4055/86 на Съвета от 22 декември 1986 г. относно прилагането на принципа на свободното предоставяне на услуги по отношение на морския транспорт между държави-членки и между държави-членки и трети страни (ОВ L 378, 31.12.1986 г.).

([11]) Данни, регистрирани от управлението на пристанището на Олбия.

(38) Трябва също така да се отбележи, че Регламент (ЕИО) № 3577/92 относно морския каботаж не изключва и съществуването на конкуренция между фирмите на пазара на морските превози между Сардиния и италианския полуостров в периода преди 1 януари 1999 г., доколкото чуждестранните компании са имали правото да извършват услуги по каботажно корабоплаване в Италия, като регистрират своите кораби в тази държава-членка, без обаче да могат да се ползват от режима на помощите, предназначен за корабособствениците от Сардиния. Освен това последиците от този режим са, че той обезкуражава корабоплавателните компании от други държави-членки да открият филиали в Италия, които да извършват дейности по каботажно плаване до Сардиния, като се има предвид, че те при всички положения няма да могат да се възползват от въпросната помощ и ще се трябва да се конкурират с други оператори, които могат да получат такава помощ.

Неприложимост на дерогациите, предвидени в член 87, параграфи 2 и 3

(39) Поради изложените по-долу причини не може да бъде приложена нито една от дерогациите, предвидени в член 87, параграфи 2 и 3 (предишен член 92, параграфи 2 и 3).

(40) Италианските органи твърдят, че помощта е била необходима, за да позволи развитието на регион, за който е характерно наличието на трудни икономически условия.

(41) Въпреки че Сардиния е регион, който има право да получава регионални помощи, дерогацията, предвидена в член 87, параграф 3, буква а) от Договора, не може да бъде приложена, понеже въпросните помощи не са били предназначени за подпомагане на регионалното развитие, а се ограничават до подпомагане единствено на корабоплавателните компании. В действителност италианските органи не са доказали в достатъчна степен по какъв начин помощите в полза на корабоплавателните компании от Сардиния биха допринесли за развитието на региона в съответствие с действащото тогава общностно законодателство, тоест към момента на публикуване на Съобщението на Комисията относно начина на прилагане на член 92, параграф 3, букви а) и в) по отношение на регионалните помощи ([12]). Макар че регионът Сардиния присъства в списъка на регионите, предложени в съответствие с разпоредбите на член 92, параграф 3, буква а) (приложение I от горепосоченото съобщение), не е доказано, че мярката е необходима като помощ за първоначална инвестиция или за създаване на работни места, нито че мярката може да се счита като оперативна помощ, ограничена във времето и предназначена да компенсира съществуващи особени или постоянни отрицателни фактори в региона, като позволява устойчиво и балансирано развитие, без да се предизвика появата на свръхкапацитет във въпросния сектор.

(42) Освен това в съобщението се твърди, че всяка регионална помощ трябва да спазва общностните насоки, предвидени за определени промишлени отрасли като този на корабостроенето, което не се наблюдава при въпросния режим на помощи, както ще бъде показано по-долу.

(43) В такъв случай спрямо помощта не може да бъде приложена дерогацията по член 87, параграф 3, буква а).

(44) Не може да бъде приложена също и дерогацията по член 87, параграф 3, буква в) относно помощите, предназначени за подпомагане на развитието на подобни икономически дейности, тъй като въпросният режим не отговаря на общностните насоки, които са в сила през периода 1988—1996 г. Действащата през този период нормативна уредба, по-специално приложение I, глава II от Насоките от 1989 г. за държавните помощи за корабоплавателните компании ([13]), е предвиждала такива помощи да могат да бъдат отпускани, при условие че те не оказват влияние на условията на търговския обмен в посока, противоположна на общия интерес. Седми параграф от горепосочените насоки предвижда следното: „… Общият интерес би могъл да се опази посредством мерки, чиято цел е най-вече оставане на корабите под флага на Общността, тоест в противовес на тенденцията да се използват флагове на трети държави, по-специално чрез подобряване на технологичното оборудване, и на второ място чрез наемане на възможно най-голям брой моряци от Общността на борда на такива кораби.“ В конкретния случай италианските органи не са предоставили достатъчно информация, за да докажат, че прилаганият първоначално режим от региона Сардиния би могъл да бъде обоснован с подобряването на сигурността на корабите или запазването на работните места на моряците от Общността.

(45) Освен това приложение I, глава II, параграф 6 от горепосочените насоки от 1989 г. относно държавните помощи за корабоплавателните компании е предвиждало помощите да могат да бъдат предоставяни на компаниите за строителство, преустройване или ремонт на кораби само при условие, че сумата им не надвишава пределните стойности, определени от законодателството на Общността и по-специално от Директива 87/167/ЕО на Съвета от 26 януари 1987 г. относно отпускането на помощи в областта на корабостроенето ([14]), последвана от Директива 90/684/ЕО на Съвета ([15]) и от Регламент (ЕО) № 3094/95 на Съвета ([16]). Член 4 от Директива 87/167/ЕО гласи следното: „Помощите за производство в полза на строителството или преустройството на кораби могат да бъдат считани за съвместими с общия пазар при условие, че общата стойност на помощта, отпусната по един договор, не надхвърля като еквивалент на безвъзмездни средства определена обща максимална стойност, изразена в процент от договорната стойност преди отпускане на помощта, наричана понататък „пределна стойност“.“

(46) В това отношение националните органи следва да гарантират зачитането на законодателството на Общността, отнасящо се до помощите за корабостроителниците, от което Комисията не може да прави изключения. Като се има предвид, че спазването на законодателството на Общността представлява условие за съвместимостта на въпросните помощи, то трябва да бъде доказано от държавата-членка, като бъде предоставена „цялата информация, която би могла да позволи [на Комисията] да провери, че са спазени условията относно поисканата дерогация“ (Решение на Съда на Европейските общности, Италия/Комисията, дело C–364/90, Сборник на Съда 1993 г., стр. I–2097, точка 20 и следващи).

([12]) Съобщение на Комисията относно начина на прилагане на член 92, параграф 3, букви а) и в) по отношение на регионалните помощи, по-специално глава I, параграф 6 (ОВ C 212, 12.8.1988 г.), изменено през 1990 г. и 1994 г. (ОВ C 163, 4.7.1990 г. и ОВ C 364, 20.12.1994 г.

([13]) SEC(89) 921 окончателен от 3 август 1989 г.

([14]) ОВ L 69, 12.3.1987 г., стр. 55.

([15]) ОВ L 380, 31.12.1990 г., стр. 1.

([16]) ОВ L 332, 30.12.1995 г., стр. 1. Регламент, изменен с Регламент (ЕО) № 1904/96 (ОВ L 251, 3.10.1996 г., стр. 5).

(47) Тъй като италианските органи не са предоставили никаква информация относно факта, че общата сума на отпусната помощ спазва максималната стойност, предвидена в член 4 от Директива 87/167/ЕО ([17]), и при липсата на всякаква друга информация относно съответствието на първоначалната мярка с горепосочената директива или с член 5 от Регламент (ЕО) № 3094/95 ([18]), Комисията е принудена да заключи, че помощите не съответстват също така и на разпоредбите относно корабостроенето ([19]).

(48) Освен това не може да се прави позоваване на такива дерогации, за да се разреши прилагането на режим на помощи, който е в противоречие с общите принципи на Договора. Всъщност Комисията счита, че режимът на помощи за сардинските корабособственици не е съвместим с общностното право поради факта, че някои от допълнителните условия, въведени със Закон № 11/1988, нарушават основните принципи на свободата на установяване (член 52) и на забраната на всякакъв вид дискриминация въз основа на националност (член 6 и член 48, параграф 2).

(49) В действителност в нарушение на член 52 от Договора режимът на помощите е изисквал не само дружеството бенефициер да е установено в Сардиния, но и административното му седалище и дейността по морски превози, както и основните складове, депа и спомагателно оборудване да са разположени постоянно в едно от пристанищата на региона. Освен това режимът е предвиждал всички кораби на дружеството бенефициер (а не само тези, за които е отпуснат кредит в рамките на режима) да са регистрирани в Сардиния.

(50) Освен това, както произтича от член 99, буква д) от Закон № 11/1988 и от решението на Съда от 19 октомври 2000 г. (точка 19), в случай на кораби с вместимост над 250 тона компанията е трябвало да наеме минимален контингент от моряци, записани в общия списък на дежурствата на сардинското пристанище по регистрация на кораба. Така че компанията бенефициер е била задължена да наеме определен процент местни моряци, дори ако моряци с друг произход са в състояние да изпълняват предвидените задачи, като по този начин се нарушава принципът, забраняващ всякакъв вид дискриминация въз основа на националност. Следователно въпросната помощ влиза в противоречие с основните принципи на общностното право.

4.2. **Оценка на първоначалния режим на помощите, изменен със Закон № 9 от 15 февруари 1996 г., в сила от 1996 г.**

Съществуване на държавна помощ

(51) Комисията счита, че режимът, изменен със Закон № 9/1996 г., представлява държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 поради следните причини: а) фирмите бенефициери са освободени от финансова тежест, която по принцип би трябвало да поемат, посредством прилагане на преференциални лихвени проценти и покриване на другите допълнителни разходи по кредитите и лизинга; б) покриването на тези разходи продължава да бъде финансирано с публични средства; в) помощта е селективна, тъй като е предназначена само за фирми, които работят в сектора на корабоплаването, и г) мярката оказва отражение върху търговията между държавите-членки, тъй като променениият режим се отнася до корабоплавателни компании, които възнамеряват да закупуват, строят и преустройват кораби, предназначени за транспортиране на стоки и пътници, имащи за отправна точка и дестинация Сардиния и други сардински острови. Всъщност, както вече бе посочено по-горе, фирмите, които могат да се възползват от помощта, оперират не само на пазара на каботажното плаване, либерализиран от 1 януари 1999 г., но и на пазара на международните морски превози, либерализиран от 1986 г. ([20]) Във всеки случай няма съмнение относно факта, че този режим, доколкото той все още продължава да бъде в сила, продължава да влияе на конкуренцията в сектор, който е напълно либерализиран от 1999 г.

(52) Според информацията, предоставена от италианските органи през октомври 1996 г. и през януари 1997 г., нито един бенефициер не е получил помощи по силата на Закон № 9/1996 г. Като има предвид, че тези помощи не са отпускани в миналото, Комисията счита, че не е необходимо в настоящото решение да се оценява съвместимостта им с действащото по онова време законодателство на Общността. Въпреки това, като се има предвид, че тези помощи биха могли да бъдат предоставяни в бъдеще, следва да се провери съвместимостта им със сегашното общностно законодателство, по-специално с Общностните насоки за държавните помощи за морския транспорт от 2004 ([21]) (наричани по-долу „общностните насоки от 2004 г.“).

([17]) Член 4 гласи следното: Помощите за производство в полза на строителството или преустройството на кораби могат да бъдат считани за съвместими с общия пазар при условие, че общата стойност на помощта, отпусната по един договор, не надхвърля като еквивалент на безвъзмездни средства определена обща максимална стойност, изразена в процент от договорната стойност преди отпускане на помощта, наричана по-долу „пределна стойност“.

([18]) Параграф 1 гласи: „Помощ за корабостроене или преустройство на кораби, с изключение на ремонта, отпусната на собственици на кораби или трети лица под формата на държавни заеми или гаранции, се счита за съвместима с общия пазар, ако отговаря на условията на Споразумението на ОИСР за експортните корабни кредити, или на всяко споразумение, което изменя и допълва, или което заменя това споразумение. […]“ Параграф 3 гласи: „Помощ, отпускана от държава-членка на нейни собственици на кораби или на трети лица в тази държава за корабостроене или преустройство на кораби, не би опорочила или застрашила да опорочи правилата на конкуренцията между корабостроителниците в държавата-членка с тези на корабостроителници в други държави-членки при класирането на поръчките.“

([19]) Впрочем що се отнася до приложението на нормативната уредба относно корабостроенето, трябва да се отбележи, както това бе направено от главния адвокат в неговото заключение (точки 34—38), че въпреки че определена помощ за корабостроенето може да включва помощ за корабособствениците, Комисията правилно е счела режима за помощите от 1988 г. като помощ за корабособствениците, която би трябвало да се разглежда единствено в светлината на по-лекото задължение, наложено от Договора, доколкото италианските органи са нарушили задължението за нотифициране, предвидено в член 11 от горепосочената директива.

([20]) Регламент (ЕИО) № 4055/86 на Съвета от 22 декември 1986 г. относно прилагането на принципа на свободното предоставяне на услуги по отношение на морския транспорт между държави-членки и между държави-членки и трети страни (ОВ L 378, 31.12.1986 г.).

([21]) Съобщение на Комисията C(2004) 43 — общностни насоки за държавните помощи за морския транспорт (ОВ C 13, 17.1.2004 г.).

Несъвместимост на изтеняния режим

(53) Изтеняният режим на помощите вече не съдържа разпоредби, които да водят до дискриминация въз основа на националност, или да нарушават принципа на свобода на установяване. Въпреки това Комисията счита, че изтеняният режим не отговаря на условията, определени от общностните насоки от 2004 г., и спрямо него не могат да се приложат дерогациите, предвидени в член 87, параграф 3, букви а) и в), поради изложените по-долу причини.

(54) В действителност съгласно разпоредбите на параграф 5 от общностните насоки от 2004 г. помощите, отпускани за обновяването на флота, обикновено водят до нарушаване на конкуренцията. В конкретния случай Комисията счита, че въпросните помощи не се вписват в структурната реформа, чиято цел е да се намали общият капацитет, както и че също така нямат за цел да се подобри оборудването на борда на корабите или да се насърчи пускането в експлоатация на по-сигурни кораби. От тази гледна точка обстоятелството, че според изтеняния режим на помощите те са предназначени за „иновационен и високотехнологичен превоз“, не позволява при липсата на определение за тези технологии и свързаните с тях разходи да се направи оценка на ефективността на въведеното изтенение.

(55) Комисията счита, че режимът не може също така да бъде определен като регионална помощ по смисъла на параграф 6 от общностните насоки относно регионите. В действителност въпреки че Сардиния е необлагодетелстван регион, италианските органи не са доказали достатъчно ясно, че регионът ще извлече полза от въпросния режим (глава 5, параграф 4 от общностните насоки от 2004 г.), нито че режимът е в съответствие с действащото законодателство на Общността относно приложимите регионални помощи ([22]).

(56) Освен това Комисията счита, че поради вече изложените причини, режимът на помощите нанася вреда на икономиките на другите държави-членки и нарушава конкуренцията между държавите-членки в степен, която противоречи на общия интерес (глава 2 от общностните насоки от 2004 г.).

(57) Комисията освен това отбелязва, че в съответствие с общностните насоки от 2004 г. евентуалните помощи за инвестиции трябва да са в съответствие с разпоредбите на ЕС, приложими в сектора на корабостроенето, по-точно с Регламент (ЕО) № 1540/98 ([23]). Трябва да се отбележи, че член 31, параграф 1 от посочения регламент гласи следното: „До 31 декември 2000 г. производствената помощ за подпомагане на договори за корабостроене и преустройство на кораби, но не и за ремонт на кораби, може да се счита за съвместима с Общия пазар при условие, че общата стойност на всички форми на помощ, отпусната в подкрепа на всеки индивидуален договор (включително нетния еквивалент на всяка помощ, отпусната на собственик на кораб или на трети страни) не надхвърля, в грантов еквивалент, общ таван за максимална помощ, изразен като процент от стойността на договора преди помощта […].“ Като се има предвид, че Италия не е предоставила никаква информация относно факта, че общата сума на всички видове помощи, отпусната в рамките на един договор, не надвишава в грантов еквивалент определена пределна обща стойност, изразена като процент от стойността на договора преди помощта, следва да се констатира, че мярката не отговаря на условията по член 3, параграф 1.

(58) Освен това член 3, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 1540/98 гласи следното: „Помощ под формата на кредитни улеснения от страна на държавата, предоставени на национални и ненационални собственици на кораби или на трети страни за строителството или преустройството на кораби, може да се счита за съвместима с общия пазар и не се взима предвид при определянето на тавана, ако съответства на условията от Резолюцията на Съвета на ОИСР от 3 август 1981 г. (Споразумение на ОИСР по експортните кредити за кораби) или на всяко споразумение, което изменя и допълва, или което заменя това споразумение“. Въпреки това Комисията разполага с информация, според която помощите, предвидени от изтенения режим, отговарят на критериите от резолюцията на Съвета на ОИСР от 3 август 1981 г.

(59) Съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 1540/98 помощите, отпуснати за иновации в съществуващи предприятия за строителство, ремонт и преустройство на кораби, може да се смятат за съвместими с Общия пазар до максимален интензитет на помощ от 10 % бруто, при условие, че те се отнасят до промишленото прилагане на нови продукти и процеси, които са истински и доказано нови, т.е. не се използват понастоящем за търговски нужди от други производители в този сектор в рамките на Общността, и които носят риск от технологичен или промишлен провал. Освен това тези помощи трябва да се ограничават до покриване на разходите за инвестиране и за промишлени дейности, пряко и изключително свързани с новаторската част на проекта, и размерът и интензитетът им трябва да са ограничени до необходимия минимум, имайки предвид степента на риск, свързан с проекта. Но както вече беше посочено по-горе, обстоятелството че според изтенения режим помощите са предназначени за „иновационен и високотехнологичен превоз“, не позволява при липсата на определение на тези технологии и свързаните с тях разходи да се направи оценка на ефективността на въведеното изтенение. Поради това Комисията следва да заключи, че изтененият режим на помощите също не отговаря на изискванията на нормативната уредба относно корабостроенето.

(60) И на последно място дерогациите, предвидени в член 92, параграф 3, букви а) и в), не могат да бъдат приложени, тъй като националните органи следва да гарантират зачитането на законодателството на Общността, отнасящо се до помощите за корабостроителниците, от което Комисията не може да прави изключения. Като се има предвид, че спазването на законодателството на Общността представлява условие за съвместимостта на въпросните помощи, то трябва да бъде доказано от държавата-членка чрез предоставяне на всички необходими данни, които да позволят на Комисията да провери, че са спазени условията за исканата дерогация.

([22]) Насоки относно държавните помощи за регионите за периода 2007—2013 г. (ОВ C 54, 4.3.2006 г., стр. 13).

([23]) Регламент (ЕО) № 1540/98 на Съвета от 29 юни 1998 г. за установяване на нови правила за помощ за корабостроенето (ОВ L 202, 18.7.1998 г., стр. 1).

Заключения

(61) В заключение първоначалният режим на помощите, прилаган през периода 1988—1996 г., е незаконосъобразен и несъвместим с общия пазар.

(62) От горепосоченото следва, че сумата на помощта под формата на кредити (на обща стойност 12 697 450 000 италиански лири), предоставена при преференциални условия в съответствие с Регионален закон № 11/1988, трябва да бъде възстановена от бенефициерите според процедурите и разпоредбите на италианското право. Тъй като няма отпуснати субсидии под формата на лизинг, не се налага да се разпорежда тяхното възстановяване.

(63) Помощите, които следва да бъдат възстановени, включват лихвите от датата, на която са предоставени на разпореждане на бенефициерите, до датата на тяхното връщане.

(64) Като се има предвид, че Комисията не е в състояние да определи пряко предоставената помощ и нейният общ размер, която трябва да бъде възстановена от всеки бенефициер, италианските органи следва да определят тези елементи и да съобщят на Комисията сумите, които всеки бенефициер следва да върне.

(65) Що се отнася до режима на помощите, изменен със Закон № 9/1996, в сила от 1996 г., Комисията констатира, че след тази дата не е отпусната никаква помощ, но стига до заключението, че този режим представлява държавна помощ, която е несъвместима с общия пазар. Тъй като няма отпуснати субсидии под тази форма, не се налага да се разпорежда тяхното възстановяване.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Държавната помощ под формата на кредити и лизинг, предоставяна на корабоплавателните компании по силата на Закон № 20 от 15 май 1951 г. от регион Сардиния, изменен със Закон № 11 от 4 юни 1988 г., е несъвместима с общия пазар.

Член 2

1. Италия следва да предприеме всички необходими мерки за възстановяване от страна на бенефициерите на помощта по член 1, която вече е била предоставена незаконосъобразно на тяхно разположение, и която съответства на разликата между общата сума, която бенефициерите би трябвало да заплатят за лихви и допълнителни разходи при нормалните пазарни условия, които са били в сила към датата на вземане на кредита, и общата сума на лихвите и на допълнителните разходи, които реално са заплатени от самите бенефициери.

2. Възстановяването следва да се извърши своевременно в съответствие с процедурите на националното право при условие, че те позволяват незабавното и ефективно изпълнение на настоящото решение. Помощта, която трябва да бъде възстановена, включва лихвите, които се начисляват от датата на отпускане на помощта на бенефициерите до датата на нейното възстановяване.

3. За кредитите, които към датата на нотифициране на настоящото решение все още са в сила, Италия следва да разпореди остатъкът по тях да бъде изплатен от кредитополучателя според нормалните пазарни условия.

Член 3

Режимът на държавни помощи под формата на кредити и лизинг, предвиден в полза на корабоплавателните компании със Закон № 20 от 15 май 1951 г. от региона Сардиния, изменен с Регионален закон № 9 от 1996 г., е несъвместим с общия пазар.

Член 4

Италия следва да премахне режима на помощите, посочен в членове 1 и 3.

Член 5

Италия следва да уведоми Комисията в срок до два месеца след нотифицирането на настоящото решение за предприетите мерки за неговото изпълнение.

Член 6

Адресат на настоящото решение е Италианската република.

Съставено в Брюксел на 10 юли 2007 година.

За Комисията

Jacques BARROT

Заместник-председател