ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 10. července 2007

o režimu podpor, který Itálie zřídila ve prospěch vodní dopravy na Sardinii – C 23/96 (NN 181/95) a C 71/97 (N 144/97)

(oznámeno pod číslem K(2007) 3257)

(Pouze italské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2008/92/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 první pododstavec uvedené smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) uvedené dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany, aby v souladu s uvedenými články podaly připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dopisem ze dne 24. června 1996 [1] oznámila Komise italským orgánům své rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 88 odst. 2 (dříve čl. 93 odst. 2) Smlouvy o ES ve věci protiprávního režimu podpor, který správní oblast Sardinie zřídila ve prospěch lodních společností, jež hodlají stavět, nakupovat, přestavovat, jinak upravovat nebo opravovat plavidla (dále jen „původní režim podpor“).

(2) Po zahájení řízení zaslala italská vláda Komisi své připomínky dopisem ze dne 31. října 1996 (GŘ VII – Doprava A/23443). Orgány správní oblasti Sardinie zaslaly své připomínky dopisem ze dne 11. října 1996 (GŘ VII – Doprava A/21870) a ze dne 22. ledna 1997. Ve stanovené lhůtě jeden měsíc od data zveřejnění rozhodnutí o zahájení řízení nepředložil žádný členský stát nebo třetí strana své připomínky. Je však třeba zmínit, že některé třetí strany zaslaly své připomínky po uplynutí lhůty na vyjádření.

(3) Dne 21. října 1997 přijala Komise rozhodnutí č. 98/95/ES, které stanoví, že dotčený režim podpor je neslučitelný se společným trhem [2]. Dne 12. listopadu 1997 (SG (97) D/9375) bylo toto rozhodnutí sděleno italským orgánům.

(4) Dopisem ze dne 14. listopadu 1997 sdělila Komise italským orgánům své rozhodnutí zahájit v souladu s čl. 88 odst. 2 (dříve čl. 93 odst. 2) Smlouvy o ES řízení ve věci zákona správní oblasti Sardinie č. 9 ze dne 15. února 1996, kterým se mění původní režim podpor zřízený ve prospěch lodních společností [3]. Italské orgány zaslaly své připomínky dopisy ze dne 16. ledna 1998 (GŘ VII – Doprava A/1221) a ze dne 23. prosince 1997 (GŘ VII – Doprava A/144). Ve stanovené lhůtě jeden měsíc od data zveřejnění rozhodnutí o zahájení řízení nepředložil žádný členský stát nebo třetí strana své připomínky.

(5) Rozsudkem ze dne 19. října 2000 ve spojených věcech C-15/98 a C-105/99, *Italská republika a Sardegna Lines – Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A. v. Komise Evropských společenství* [4], zrušil Soudní dvůr Evropských společenství rozhodnutí č. 98/95/CE s tím, že neexistuje dostatek důvodů k domněnce, že dochází k narušování obchodu mezi členskými státy.

(6) Dopisem ze dne 23. listopadu 2006 (D 2006 224962) požádala Komise italské orgány o zaslání informací, které následně obdržela elektronickou poštou dne 8. března 2007 (TREN A/26193).

2. POPIS OPATŘENÍ, V JEHOŽ VĚCI KOMISE ZAHAJUJE ŘÍZENÍ

2.1 Původní režim podpor

(7) V roce 1993 obdržela Komise stížnost na režim podpor, který správní oblast Sardinie provádí ve prospěch lodních společností, jež hodlají stavět, nakupovat, přestavovat nebo opravovat plavidla. Jednalo se především o podporu ve formě výhodně poskytnutých zálohových plateb a finančního leasingu, která byla poskytována nejdříve pouze podnikům, jež mají sídlo a rejstříkový přístav na území správní oblasti Sardinie a jsou jejím daňovým rezidentem.

[1] C 23/96 (NN 181/95), Úř. věst. C 368, 6.12.1996, s. 2.

[2] Úř. věst. L 20, 27.1.1998, s. 30.

[3] C 71/97 (NN 144/97), Úř. věst. C 386, 20.12.1997.

[4] Sb. rozh. 2000, s. I-08855.

Zákon správní oblasti Sardinie č. 20 ze dne 15. května 1951 ve znění zákona č. 15 ze dne 11. července 1954

(8) Dotčený režim podpor byl zaveden zákonem správní oblasti Sardinie č. 20 ze dne 15. května 1951 (dále jen „zákon č. 20/1951“), který byl pozměněn zákonem č. 15 ze dne 11. července 1954 (dále jen „zákon č. 15/1954“) a zákonem č. 11 ze dne 4. června 1988 (dále jen „zákon č. 11/1988“). Zákon č. 20/1951 ve znění zákona č. 15/1954 stanovil zřízení fondu na poskytování zálohových plateb lodním společnostem, jež hodlají stavět, nakupovat, přestavovat nebo opravovat plavidla. Tyto zálohové platby mohly být poskytovány pouze podnikům, které mají sídlo a rejstříkový přístav na území správní oblasti Sardinie a jsou jejím daňovým rezidentem.

(9) Zálohové platby na stavbu, přestavbu a opravu lodí nemohly převýšit 20 % investičních nákladů, pokud již žadatel na tyto práce obdržel podporu poskytovanou v rámci tehdy platných vnitrostátních právních předpisů. V případě, že v souladu s vnitrostátními právními předpisy nebyla poskytnuta žádná podpora, mohly zálohy dosáhnout až 60 % investičních nákladů.

(10) Pokud již podnik obdržel podporu poskytovanou podle vnitrostátních právních předpisů, mohla roční částka úroků, provizí a jiných výdajů spojených se zálohovými platbami dosáhnout v souladu se zákonem č. 20/1951 nejvýše 4,5 % výše samotné zálohové platby, v ostatních případech nesměly tyto výdaje přesáhnout 3,5 % (průměrné snížení úroků o 10–12 procentních bodů). Jistina měla být splacena nejvýše ve 12 ročních splátkách, počínaje třetím rokem po zprovoznění plavidla, kterého se zálohová platba týkala.

Zákon správní oblasti Sardinie č. 11 ze dne 4. června 1988

(11) Články 99 a 100 zákona č. 11/1988 režim podpor podstatně změnily, ovšem tyto změny nebyly oznámeny Komisi. Změněný režim podpor proto představoval neoznámenou podporu.

(12) K podmínkám pro poskytnutí podpor stanoveným zákonem č. 20/1951 přibyly tyto podmínky:

„a) podnik musí být zaregistrován, mít sídlo a organizační jednotku v jednom z přímořských měst oblasti, stejně tak jako hlavní sklady, úschovny a související lodní vybavení, pokud takové vlastní;

b) všechna plavidla ve vlastnictví podniku musí být zapsána u námořních úřadů Sardinie;

c) podnik musí využívat přístavy na Sardinii jako středisko svých podnikatelských aktivit a používat je v závislosti na povaze těchto aktivit. Provozuje-li podnik linkovou dopravu, musí se v těchto přístavech nacházet terminál nebo jedna či více pravidelných zastávek;

d) podnik musí uskutečňovat opravy v přístavech na Sardinii, a to s ohledem na provozní kapacity loděnic, pokud tomu nebrání *vis major* nebo nevyhnutelné potřeby pronájmu či nezpochybnitelné důvody hospodářské či časové povahy;

e) pokud jde o personál na lodích s výtlakem vyšším než 250 tun brt., musí podnik pro plavidlo, pro nějž bylo zažádáno o podporu, stanovit zvláštní posádku složenou ze všech kategorií lodních zaměstnanců, kteří musí být vybráni ze všeobecného seznamu personálu vedeného v rejstříkovém přístavu. Z tohoto seznamu, zvláštního nebo všeobecného, musí být vybrán veškerý personál, pokud příslušná vnitrostátní pravidla nestanoví jinak…“

(13) Ustanovením zákona č. 11/1988 byla stanovena možnost, že sardské orgány mohou poskytnout příspěvek na poplatky za finanční leasing v případech, kdy by lodní společnosti využily tohoto finančního nástroje jako alternativy k zálohovým platbám. Tento příspěvek je roven rozdílu mezi úroky skutečně dlužnými z půjčky, na něž se vztahují referenční tržní sazby pro italské lodní společnosti, a úroky dlužnými z půjčky o stejné jistině při použití 5 % sazby (rozdíl, který představuje průměrné snížení úrokové sazby přibližně o deset procentních bodů).

(14) Po vypršení leasingové smlouvy může nájemce zakoupit loď, na kterou byl poskytnut příspěvek, složením 1 % nákupní ceny. Podle italských orgánů (dopis ze dne 5. června 1988 a odpověď ze dne 1. července 1998) nebyla dosud v souladu se zákonem č. 11/1988 podepsána žádná smlouva o finančním leasingu.

(15) Podle informací, které má k dispozici Komise, byly po vstupu původního režimu podpor v platnost poskytnuty zálohové platby v celkové výši 12 697 450 000 ITL (cca 6,5 milionu EUR). O posledním financování se mělo rozhodnout v prosinci roku 1991.

(16) Ve svém posledním dopise ze dne 8. března 2007 italské orgány tvrdí, že dotace poskytnuté na základě zákona z roku 1998 se týkaly nákupu lodí o výtlaku mezi 24 a 138 tun brt. Taková plavidla by pak byla určena především k pobřežní námořní dopravě, a to na trhu, který v té době nebyl vystaven hospodářské soutěži.

2.2 **Pochybnosti ve věci původního režimu podpor, který je předmětem řízení C 23/96**

(17) Při zahájení řízení dne 24. června 1996 vyjádřila Komise na základě informací, které měla k dispozici, vážné pochybnosti o slučitelnosti podpory se společným trhem. Uvedla tyto důvody:

— režim podpor obsahoval diskriminační ustanovení týkající se státní příslušnosti, neboť v podmínkách pro poskytnutí podpor bylo stanoveno, že příjemce podpory je povinen vybrat lodní personál na Sardinii,

— režim odporoval zásadě práva na usazování, neboť na podporu se mimo jiné vztahovala podmínka, že sídlo příjemce musí být na Sardínii,

— režim podporoval takové způsoby investic do plavidel, které mohly znamenat porušení pravidel Společenství.

2.3 **Režim pozměněný zákonem č. 9 ze dne 15. února 1996**

(18) Aby byl zákon č. 20/1951 slučitelný s právními předpisy Společenství a s právními předpisy platnými v dané oblasti, orgány správní oblasti Sardinie pozměnily režim ustanoveními zákona č. 9 ze dne 15. února 1996 (dále jen „zákon č. 9/1996“). Původní režim podpor byl změněn takto:

a) prvky diskriminační povahy týkající se státní příslušnosti byly odstraněny;

b) byla stanovena nová podmínka, na jejímž základě budou mít přednost moderní a technologicky vyspělá plavidla;

c) byly provedeny technické změny: doba trvání zálohových plateb / finančních leasingů nemohla překročit 12 let. Zálohové platby / finanční leasingy mohly dosáhnout nejvýše 70 % odhadovaných nákladů, a to maximálně 40 miliard ITL na loď (cca 20 milionů EUR). Podpora byla poskytována formou příspěvků na úroky ve výši rozdílu mezi úrokovými splátkami vypočítanými na základě referenční úrokové sazby pro zálohové platby v italském odvětví lodní dopravy a splátkami vypočítanými při úrokové sazbě 36 % téže referenční sazby;

d) byl zaveden systém, který zabrání opětovnému udělení podpory (celostátními a regionálními orgány) na tutéž zálohovou platbu nebo finanční leasing.

2.4 **Pochybnosti vyjádřené v rámci řízení C 71/97**

(19) Ve svém rozhodnutí ze dne 14. listopadu 1997 Komise vzala v úvahu, že oznámený režim podpory již neobsahoval podmínky v rozporu s právem usazování, přesto však vyjádřila vážné pochybnosti o slučitelnosti provedených změn se společným trhem. Komise uvedla tyto důvody:

— nebezpečí vzniku rozporu s tehdy platnými předpisy Společenství v oblasti stavby lodí ([5]),

— rozpor režimu s tehdy platnými pokyny ke státním podporám pro námořní dopravu ([6]),

— existence protiprávních provozních podpor poskytovaných formou výhodných finančních leasingů na nákup lodí.

2.5 **Rozhodnutí Komise č. 98/95/ES**

(20) V rozhodnutí č. 98/95/ES se Komise nevyjádřila ke změnám vykonaným v původním režimu podpor, původní režim však označila za státní podporu, a to z těchto důvodů: „a) cílové podniky jsou zproštěny finanční zátěže, kterou by za běžných podmínek nesly (tržní úroková sazba a ostatní dodatečné výdaje spojené s půjčkou a finančním leasingem); b) tyto výdaje jsou hrazeny ze státních prostředků (především orgány správní oblasti Sardinie); c) podpora je selektivní (týká se výlučně lodních společností); d) podpora ovlivňuje obchod mezi členskými státy.“

([5]) Směrnice Rady č. 90/684/EHS ze dne 21.1.1990 o podporách na stavbu plavidel (Úř. věst. L 380, 31.12.1990) a nařízení Rady (ES) č. 3094/95 ze dne 22.12.1995 o podporách na stavbu plavidel (Úř. věst. L 332, 30.12.1995), ve znění nařízení (ES) č. 1904/96 (Úř. věst. L 251, 3.10.1996).

([6]) Finanční a daňová opatření týkající se provozu lodí registrovaných Společenstvím SEC(89) 921 v konečném znění ze dne 3.8.1989 a pokyny Společenství ve věci státních podpor pro námořní dopravu (Úř. věst. C 205, 5.7.1997).

(21) Pokud jde o bod d), v rozhodnutí o zahájení řízení bylo zdůrazněno, že „přes 90 % zboží z členských států bylo dopraveno na Sardinii po moři a stejným způsobem bylo dopraveno více než 90 % sardského zboží určeného členským státům. Dále bylo zdůrazněno, že 65 % turistické dopravy (přeprava osob a vozidel) mezi členskými státy a Sardinií je obstaráváno lodními společnostmi.“ Komise dále podotýká, že italské orgány tyto údaje ani označení režimu za státní podporu ve smyslu čl. 92 odst. 1 ve svých připomínkách nezpochybnily.

(22) S ohledem na výše uvedené Komise dospěla k závěru, že:

a) finanční podpora poskytnutá v souladu se zákonem č. 11/1988 představuje státní podporu ve smyslu čl. 92 odst. 1 Smlouvy o ES (nyní čl. 87 odst. 1);

b) podpora byla poskytnuta v rozporu s čl. 93 odst. 3 Smlouvy o ES (nyní čl. 88 odst. 3);

c) na tento případ se nevztahuje žádná z výjimek stanovených v článku 92.

Komise proto nařídila, aby Itálie požádala příjemce o navrácení podpory protiprávně poskytnuté v rámci režimu podpor z roku 1988 (článek 2).

2.6 **Rozsudek ze dne 19. října 2000 a jeho právní důsledky**

(23) Soudní dvůr Evropských společenství rozsudkem ze dne 19. října 2000 ve spojených věcech C-15/98 a C-105/99, *Italská republika a Sardegna Lines – Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A. v. Komise Evropských společenství* ([7]), zrušil rozhodnutí č. 98/95/CE s tím, že neexistuje dostatek důvodů k domněnce, že došlo k narušení obchodu mezi členskými státy.

(24) Soudní dvůr konstatoval, že Komise pouze prohlásila, že podpora je selektivní a týká se výhradně lodní dopravy na Sardinii, že přeprava zboží mezi pevninou a Sardinií se z více než 90 % uskutečňuje po moři a že turistická doprava (převoz osob a vozidel) je z 65 % obstarávána lodními společnostmi, ale neposkytla žádné podklady týkající se hospodářské soutěže mezi lodními společnosti na Sardinii a společnostmi z jiných členských států. Soudní dvůr se domnívá, že Komise nevzala v úvahu skutečnost, že až do dne 1. ledna 1999 byla kabotáž na ostrovy ve Středozemním moři vyloučena z liberalizace služeb lodní dopravy v členských státech.

(25) Podle Soudního dvora Komise sice konstatovala, že režim podpor určený sardským lodním společnostem porušuje základní princip svobody usazování a zákazu diskriminace na základě státní příslušnosti, přesto však tyto skutečnosti nepoužila, aby dokázala, že došlo k narušení ochodu mezi členskými státy.

(26) Rozsudkem ze dne 19. října 2000 bylo rozhodnuto o novém otevření formálního přezkumného řízení, které bylo poprvé zahájeno na základě rozhodnutí ze dne 24. června 1996. Nyní musí Komise přijmout nové konečné rozhodnutí.

(27) Nové rozhodnutí nahradí rozhodnutí č. 98/95/ES zrušené rozsudkem Soudního dvora. Dále se Komise musí vyjádřit ke změně režimu podpor uskutečněné zákonem č. 9/1996, která je předmětem formálního přezkumného řízení zahájeného dne 14. listopadu 1997. V minulosti Komise rozhodla, že se každým režimem bude zabývat zvlášť, v současném rozhodnutí však musí přistoupit ke společnému přezkoumání režimů, aby mohla posoudit jejich celkový dopad.

3. **PŘIPOMÍNKY ITÁLIE**

3.1 **Připomínky k původnímu režimu podpor předložené v rámci řízení C 23/96**

(28) V rámci řízení C 23/96 informovaly italské orgány Komisi dopisem ze dne 31. října 1996 o změnách, které uskutečnily v původním režimu podpor, aby jej, dle vlastního mínění, uvedly do souladu s právními předpisy Společenství. Hlavní změnou bylo přijetí regionálního zákona č. 9/1996, kterým se rušila ustanovení, jež vedla k diskriminaci na základě státní příslušnosti, a ustanovení, jež porušovala zásady svobody usazování. Dále italské orgány Komisi sdělily, že zavedly kontrolní mechanismus, který zabrání dvojímu poskytnutí podpory (celostátními a regionálními orgány).

(29) Dopisy ze dne 11. října 1996 a ze dne 22. ledna 1997 orgány správní oblasti Sardinie zdůvodňovaly nezbytnost opatření přijatých na základě změn vyplývajících ze zákona č. 9/1996 také obtížnou hospodářskou situací na Sardinii, která je regionem zařazeným v „cíli I“.

([7]) Sb. rozh. 2000, s. I-08855.

3.2 **Připomínky k pozměněnému režimu podpor předložené v rámci řízení C 71/97**

(30) Co se týče připomínek předložených v rámci řízení C 71/97, italské orgány poukazovaly především na skutečnost, že nemohly znát právní předpis Společenství, na který se odvolává Komise ve svém rozhodnutí o zahájení přezkumného řízení. Nařízení Rady (ES) č. 3094/95 ([8]) ve znění nařízení Rady (ES) č. 1904/96, stejně jako pokyny Společenství ve věci státních podpor pro námořní dopravu z roku 1997, bylo totiž zveřejněno až po přijetí zákona č. 9/1996.

(31) Dále Itálie zdůraznila, že opatření vycházející ze zákona č. 9/1996 nebyla ještě provedena a nebyl přijat žádný finanční závazek vůči třetí straně. Itálie dále tvrdí, že uvedená opatření mají vyvážit neexistenci úspor z rozsahu v odvětví nákladní a osobní námořní dopravy v ostrovních oblastech, jako je Sardinie.

(32) Na závěr italské orgány prohlásily, že jsou ochotny změnit znění zákona a dodržovat veškeré platné právní předpisy Společenství.

4. **POSOUZENÍ PODPORY**

4.1 **Posouzení původního režimu podpory, který se vztahoval na období 1988–1996**

Existence další protiprávní státní podpory

(33) Komise soudí, že italské orgány porušily oznamovací povinnost stanovenou v čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES (dříve čl. 93 odst. 3), neboť neoznámily dotčený režim podpor ve prospěch sardských podniků, které stavějí, nakupují, přestavují, jinak upravují nebo opravují plavidla. Přestože byl tedy režim zaveden před vstupem Smlouvy v platnost, zákon č. 11/1988 podstatně pozměnil režim podpor zavedený na základě zákonů č. 20/1951 a č. 15/1954. Změny z roku 1988 proto měly být oznámeny Komisi a představují tedy další neoznámené podpory. Italské orgány neměly ve svých připomínkách zaslaných po zahájení vyšetřovacího řízení dne 24. června 1996 žádné námitky proti takovému označení, které je proto potvrzeno tímto rozhodnutím.

(34) Komise má za to, že přezkoumávané opatření představuje státní podporu podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES. Sardské podniky totiž využívají zvýhodněných úrokových sazeb oproti běžným tržním sazbám a také jejich náklady vztahující se na zálohové platby a finanční lesingy jsou nižší. Tyto podniky jsou zproštěny finanční zátěže, kterou by nesly za běžných podmínek. Komise tvrdí, že tyto náklady byly hrazeny ze státních prostředků a podpora má selektivní charakter, neboť je určena pouze lodním společnostem na Sardinii.

([8]) Viz poznámka pod čarou č. 5.

(35) Komise také podotýká, že opatření ovlivňuje obchod mezi členskými státy. Režim, který zřídily italské orgány, se totiž týká sardských lodních společností všeobecně, tedy těch, které provádějí kabotáž, i těch, které provozují mezinárodní dopravu. Je-li pravda, že nařízení č. 3577/92 ([9]), kterým byla provedena liberalizace trhu kabotážní dopravy v rámci Společenství, vyloučilo z liberalizace kabotáž s ostrovy ve Středozemí, a to až do 1. ledna 1999, je také pravda, že se na základě uvedeného nařízení nevyloučila z jeho působnosti ani změna obchodní výměny na trhu námořní dopravy mezi některými členskými státy, především mezi pevninskou částí Francie, Španělska a Itálie. K tomu je třeba podotknout, že příslušná podpora se netýkala výlučně kabotáže, tj. námořní dopravy ve výsostných vodách Itálie, která byla liberalizována počínaje 1. lednem 1999, ale týkala se také sardských lodních společností, které provozovaly mezinárodní námořní dopravu, jejíž trh byl liberalizován již od roku 1986 ([10]), a které tedy mohly působit v režimu volné hospodářské soutěže s provozovateli z ostatních členských zemí.

(36) Z údajů, které má k dispozici Komise ([11]), totiž vyplývá, že mezi lety 1992–1997 se námořní doprava uskutečňovala mimo jiné na nákladních a výletních lodích, které vyplouvaly a připlouvaly do přístavů na Sardinii, a které pocházely z přístavů Společenství či třetích zemí nebo do těchto přístavů směřovaly. Zvláště je třeba připomenout přítomnost francouzské společnosti, která provozovala služby na trase Toulon – Sardinie, a dvou italských společností zajišťujících dopravu z Korsiky na Sardinii. Tyto skutečnosti dokazují, že v daném období 1998–1996 byla ovlivněna obchodní výměna mezinárodních námořních dopravních služeb mezi Itálií a určitými členskými státy.

(37) Ve svém posledním dopise ze dne 8. března 2007 italské orgány tvrdí, že dotace poskytnuté na základě zákona č. 11/1998 se týkaly „nákupu plavidel o výtlaku mezi 24 a 138 tun brt“. Taková plavidla by pak byla určena především k pobřežní námořní dopravě, a to na trhu, který v té době nebyl vystaven hospodářské soutěži. Je však známo, že alespoň ve dvou případech byla podpora v rámci režimu použita na nákup trajektů k přepravě osob a vozidel mezi Sardinií a pevninou, které mohly konkurovat ostatním vnitrostátním provozovatelům a provozovatelům z jiných členských zemí. Italské orgány prohlásily, že pro dotčené období nevlastní žádné údaje o přepravě osob a zboží mezi Sardinií a ostaními oblastmi Itálie nebo mezi Sardinií a členskými státy.

([9]) Nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7.12.1992, o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž), Úř. věst. L 364, 12.12.1992.

([10]) Nařízení Rady (EHS) č. 4055/86 ze dne 22.12.1986 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi (Úř. věst. L 378, 31.12.1986).

([11]) Tyto údaje zaznamenal přístavní úřad v Olbii.

(38) Dále je třeba zmínit, že nařízení č. 3577/92 o kabotáži nevylučuje ani existenci hospodářské soutěže mezi podniky na trhu námořní dopravy mezi Sardinií a Apeninským poloostrovem v období před 1. lednem 1999, neboť zahraniční společnosti mohly provozovat služby námořní kabotáže, jestliže svá plavidla zaregistrovaly v Itálii. Na tyto společnosti se však nevztahoval režim podpor určený sardským lodním společnostem. Uvedený režim navíc odrazoval lodní společnosti z ostatních členských států, které chtěly provozovat námořní kabotáž se Sardinií, od otevření svých poboček v Itálii, neboť podpora by se jich netýkala a musely by soutěžit s provozovateli, kteří podporu získali.

Nepoužitelnost výjimek podle čl. 87 odst. 2 a 3

(39) Z následujících důvodů nemůže být použita žádná výjimka podle čl. 87 odst. 2 a 3 (dříve čl. 92 odst. 2 a 3).

(40) Italské orgány tvrdí, že podpora je nezbytná k rozvoji oblasti, jež se potýká s náročnými hospodářskými podmínkami.

(41) Ačkoliv je Sardinie způsobilá pro regionální podporu, výjimka podle čl. 87 odst. 3 písm. a) Smlouvy nemůže být použita, neboť cílem dotčeného režimu není podpora regionálního rozvoje, nýbrž pouze podpora lodních společností. Italské orgány totiž dostatečně neprokázaly, jak by režim určený sardským lodním podnikům podpořil rozvoj oblasti ve smyslu právních předpisů Společenství použitelných v onom okamžiku, přesněji ve smyslu sdělení Komise o použití čl. 92 odst. 3 písm. a) a c) na regionální podpory ([12]). Přestože je Sardinie na seznamu oblastí způsobilých pro regionální podporu v souladu s čl. 92 odst. 3 písm. a) (viz příloha 1 zmiňovaného sdělení), nebylo prokázáno, že by toto opatření bylo nezbytnou podporou na počáteční investice nebo na vytváření pracovních míst, nebo že může být považováno za přímou a dočasnou provozní podporu, která má vyvážit okamžitá nebo dlouhodobá znevýhodnění a napomoci udržitelnému a vyváženému rozvoji, aniž by v dotčeném odvětví vznikly nadbytečné kapacity.

(42) Dále Komise tvrdí, že se všechny regionální podpory musí řídit pokyny Společenství stanovenými pro různá průmyslová odvětví, jakým je také odvětví stavby lodí, což se ovšem neděje v případě tohoto režimu, jak bude dokázáno dále v textu.

(43) Na podporu se tedy nemůže použít výjimka podle čl. 87 odst. 3 písm a).

(44) Stejně tak se nemůže použít výjimka podle čl. 87 odst. 3 písm. c), která se vztahuje na podpory na rozvoj některých hospodářských činností, neboť dotčený režim nedodržuje pokyny Společenství platné v období 1988–1996. Tehdy platné relevantní právní předpisy, tedy příloha I hlava II pokynů z roku 1989 ke státní podpoře pro lodní společnosti ([13]), stanoví, že podpory mohou být poskytnuty pouze tehdy, neovlivní-li podmínky obchodování v rozsahu, který je v rozporu se společným zájmem. V sedmém odstavci zmíněných pokynů se stanoví, že „ve společném zájmu jsou především opatření zaměřená na to, aby plavidla plula pod vlajkou Společenství, tedy aby nebyly používány vlajky třetích zemí. Toho se docílí především zlepšením technologického vybavení a také náborem nejvyššího možného počtu zaměstnanců těchto lodí z členských států." V tomto případě italské orgány neposkytly patřičné informace k tomu, aby dokázaly, že existence původního režimu správní oblasti Sardinie mohla být odůvodněna jeho zaměřením na zlepšení bezpečnosti lodní dopravy nebo na ochranu pracovních míst lodních zaměstnanců z členských států.

(45) Příloha I hlava II odst. 6 pokynů z roku 1989 ke státním podporám pro lodní společnosti stanoví, že podpory na stavbu, přestavbu a opravu lodí mohou být poskytnuty pouze do výše stropu stanoveného právními předpisy Společenství, zvláště směrnicí Rady č. 87/167/EHS ze dne 26. ledna 1987 o podporách na stavbu lodí ([14]) a dále směrnicí Rady č. 90/684/EHS ([15]) a nařízením Rady (ES) č. 3094/95 ([16]). Článek 4 směrnice č. 87/167/EHS stanoví: Produkční podpory na stavbu a přestavbu plavidel jsou slučitelné se společným trhem, jestliže celková částka podpory poskytnutá v rámci jednotlivých smluv nepřevýší coby grantový ekvivalent společný strop vyjádřený jako procento smluvní hodnoty před poskytnutím podpory (dále jen „strop podpory").

(46) Za dodržování právních předpisů Společenství týkajících se podpor pro loděnice, kde Komise nemůže činit výjimky, jsou zodpovědné vnitrostátní orgány. Dodržování právních předpisů společenství představuje jednu z podmínek slučitelnosti příslušných podpor a musí být dokázáno členským státem, který za tímto účelem poskytne „všechny údaje, které [Komisi] umožní posoudit, zda jsou splněny podmínky požadované výjimky" (SDES, věc C-364/90, *Itálie v. Komise*, Sb. rozh. 1993, s. I-2097, bod 20 a následující).

([12]) Sdělení Komise o použití čl. 92 odst. 3 písm. a) a c), především hlavy I odst. 6 (Úř. věst. C 212, 12.8.1988) pozměněné v roce 1990 a 1994 (Úř. věst. C 163, 4.7.1990 a Úř. věst. C 364, 20.12.1994).

([13]) SEK(89) 921 v konečném znění ze dne 3.8.1989.

([14]) Úř. věst. L 69, 12.3.1987, s. 55.

([15]) Úř. věst. L 380, 31.12.1990, s. 1.

([16]) Úř. věst. L 332, 30.12.1995, s. 1. Nařízení ve znění nařízení (ES) č. 1904/96 (Úř. věst. L 251, 3.10.1996, s. 5).

(47) Vzhledem k tomu, že italské orgány nesdělily, zda celková částka poskytnuté podpory dodržuje strop stanovený v článku 4 směrnice č. 87/167/EHS ([17]), a neexistují ani žádné jiné údaje o slučitelnosti původního opatření se zmíněnou směrnicí a s článkem 5 nařízení (ES) č. 3094/95 ([18]), musela Komise konstatovat, že podpory nejsou slučitelné ani s právními předpisy v oblasti stavby lodí ([19]).

(48) Uvedené výjimky se *inter alia* nemohou použít k oprávnění režimu podpor, který je v rozporu se všeobecnými zásadami Smlouvy. Komise se domnívá, že režim podpor pro sardské lodní společnosti není slučitelný s právními předpisy Společenství, neboť několik dodatkových ustanovení zákona č. 11/1988 porušovalo základní zásady svobody usazování (článek 52) a zákaz jakékoliv diskriminace na základě státní příslušnosti (článek 6 a čl. 48 odst. 2).

(49) Režim podpor v rozporu s ustanovením článku 52 Smlouvy ukládal, aby se hlavní sídlo příjemců podpory, ale také jejich organizační jednotka, podnikatelské aktivity, případně hlavní sklady, úschovny či doplňkové lodní vybavení, nacházely trvale v jednom z přístavů dotčené oblasti. Dále stanovil, že všechna plavidla příjemců (tedy nejenom ta, na která byly poskytnuty zálohové platby) musí být zapsána v příslušných rejstřících správní oblasti Sardinie.

(50) Z ustanovení čl. 99 písm. e) zákona č. 11/1988 a z rozsudku Soudního dvora ze dne 19. října 2000 dále vyplývá, že v případě lodí s výtlakem nad 250 tun brt. musel podnik přijmout minimální stanovený počet lodních zaměstnanců zapsaných ve všeobecném seznamu personálu vedeném v rejstříkovém přístavu lodě na Sardinii. Příjemce byl tedy nucen přijmout určité procento místních lodních zaměstnanců, přestože tutéž práci mohli vykonávat námořníci pocházející z jiných oblastí. Tímto způsobem byla porušena zásada, která zakazuje jakoukoliv diskriminaci na základě státní příslušnosti. Z toho vyplývá, že příslušná podpora je v rozporu se základními ustanoveními právních předpisů Společenství.

4.2 **Posouzení původního režimu podpory pozměněného zákonem č. 9 z dne 15. února 1996, který vstoupil v platnost v roce 1996**

Existence státní podpory

(51) Komise má za to, že režim pozměněný zákonem č. 9/1996 představuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1, a to z těchto důvodů: a) cílové podniky jsou zproštěny finanční zátěže, kterou by za běžných podmínek nesly, a to díky zvýhodněným úrokovým sazbám a menším nákladům spojeným s půjčkami a finančním leasingem; b) tyto náklady jsou dále hrazeny ze státních prostředků; c) podpora má selektivní charakter, neboť je určena pouze společnostem provozujícím lodní dopravu a d) opatření ovlivňuje obchodní výměnu mezi členskými státy, neboť pozměněný režim se týká lodních společností, které hodlají nakupovat, stavět a přestavovat nákladní a osobní lodě a které mají své výchozí i cílové zastávky na Sardinii a ostatních sardských ostrovech. Jak již bylo uvedeno dříve, cílové podniky nepůsobí jen na trhu kabotážní dopravy, která byla liberalizována počínaje 1. lednem 1999, ale také na trhu mezinárodní námořní dopravy, jenž byl liberalizován od roku 1986 ([20]). V každém případě nejsou žádné pochybnosti o tom, že uvedený režim ovlivňuje v míře své současné platnosti hospodářskou soutěž v odvětví zcela liberalizovaném od roku 1999.

(52) Z informací, které italské orgány předložily v říjnu 1996 a v lednu 1997, vyplývá, že žádný příjemce neobdržel podporu ve smyslu zákona č. 9/1996. Vzhledem k tomu, že zmíněné podpory nebyly v minulosti poskytnuty, má Komise za to, že v tomto rozhodnutí nemusí posuzovat jejich slučitelnost s tehdy platnými právními předpisy Společenství. Existuje však možnost, že by tyto podpory mohly být poskytnuty v budoucnosti, a proto je třeba ověřit jejich slučitelnost s nyní platnými právními předpisy Společenství, především s pokyny Společenství ke státním podporám pro námořní dopravu z roku 2004 ([21]) (dále jen „pokyny Společenství z roku 2004“).

([17]) Článek 4 zní takto: Produkční podpory na stavbu a přestavbu plavidel jsou slučitelné se společným trhem, jestliže celková částka podpory poskytnutá v rámci jednotlivých smluv coby grantový ekvivalent nepřevýší společný strop vyjádřený jako procento smluvní hodnoty před poskytnutím podpory (dále jen „strop podpory“).

([18]) Odstavec 1: Podpora na stavbu a přestavbu lodí, kromě oprav, poskytnutá vlastníkům lodí nebo třetím stranám ve formě státních půjček a záruk, může být považována za slučitelnou se společným trhem, pokud vyhovuje dohodě OECD o exportních úvěrech pro lodě nebo jakékoliv dohodě měnící nebo nahrazující tuto dohodu […]. Odstavec 3: Podpora poskytnutá členským státem vlastníkům lodí nebo třetím stranám v tomto státě na stavbu nebo přestavbu lodí nesmí při zadávání objednávek narušovat hospodářskou soutěž nebo hrozit narušením hospodářské soutěže mezi loděnicemi v tomto členském státě a loděnicemi v jiných členských státech.

([19]) Pokud jde o uplatňování právních předpisů v oblasti stavby lodí, je třeba připomenout, jak uvedl generální advokát ve svých závěrech (body 34–38), že přestože podpory na stavbu lodí mohou zahrnovat podporu pro lodní společnosti, Komise správně posoudila režim podpor z roku 1988 jako podporu pro lodní společnosti, která by měla být přezkoumána pouze na základě méně závazné povinnosti stanovené ve smlouvě, neboť italské orgány nesplnily oznamovací povinnost v souladu s článkem 11 výše zmíněné směrnice.

([20]) Nařízení Rady (EHS) č. 4055/86 ze dne 22.12.1986 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi (Úř. věst. L 378, 31.12.1986).

([21]) Sdělení Komise K(2004) 43 – pokyny Společenství ve věci státních podpor pro námořní dopravu (Úř. věst. C 13, 17.1.2004).

Neslučitelnost pozměněného režimu

(53) Pozměněný režim podpory již neobsahuje ustanovení, která vedou k diskriminaci na základě státní příslušnosti ani porušení zásad svobody usazování. Komise má za to, že pozměněný režim nevyhovuje podmínkám stanoveným v pokynech Společenství z roku 2004 a z důvodů, které následují, se na něj nemohou použít výjimky ve smyslu čl. 87 odst. 3 písm. a) a c).

(54) Podle odstavce 5 pokynů Společenství z roku 2004 mohou podpory obecně poskytnuté na obnovu loďstva způsobit narušení hospodářské soutěže. V tomto případě má Komise za to, že dotčený režim podpor není součástí strukturální reformy zaměřené na snížení celkové kapacity a nevede k zlepšení palubního vybavení lodí nebo k podpoře využívání bezpečnějších plavidel. V rámci pozměněného režimu jsou podpory určeny pro „moderní a technologicky vyspělou dopravu“, aniž by byla poskytnuta definice těchto technologií a výše souvisejících nákladů, což neumožňuje posoudit skutečný dosah zavedené změny.

(55) Komise má za to, že režim nemůže být považován ani za regionální podporu ve smyslu odstavce 6 regionálních pokynů Společenství. Přestože Sardinie opravdu patří mezi znevýhodněné oblasti, italské orgány dostatečně neprokázaly, že bude mít Sardinie z režimu výhody (kapitola 5 odst. 4 pokynů Společenství z roku 2004) a že je režim v souladu s platnými právními předpisy Společenství v oblasti regionálních podpor ([22]).

(56) Dále má Komise za to, že režim podpor, z důvodů již uvedených, způsobuje škody hospodářstvím ostatních členských států a narušuje hospodářskou soutěž mezi členskými státy v rozsahu, který je v rozporu se společným zájmem (hlava 2 pokynů Společenství z roku 2004).

(57) Komise dále podotýká, že v souladu s pokyny Společenství z roku 2004 musí být případné podpory na investice v souladu s ustanoveními Společenství pro oblast stavby lodí, tedy s nařízením (ES) č. 1540/98 ([23]). Je třeba uvést, že v čl. 3 odst. 1 se stanoví: „Produkční podpory určené na stavbu a přestavbu plavidel, nikoliv na opravu lodí, mohou být považovány za slučitelné se společným trhem až do dne 31. prosince 2000, a to tehdy, pokud celková částka podpory poskytnuté na jednotlivé smlouvy (včetně grantového ekvivalentu jakékoliv podpory poskytnuté lodním společnostem nebo třetím stranám) nepřevýší – v grantovém ekvivalentu – společný strop vyjádřený jako procento smluvní hodnoty před poskytnutím podpory […]“. Vzhledem k tomu, že Itálie nesdělila, zda celková částka jakékoliv formy podpory poskytnuté na základě určité smlouvy nepřevýší v grantovém ekvivalentu společný strop vyjádřený jako procento smluvní hodnoty před poskytnutím podpory, musí Komise konstatovat, že opatření není v souladu s čl. 3 odst. 1.

(58) Ustanovení čl. 3 odst. 4 nařízení (ES) č. 1540/98 stanoví dále takto: „Státní podpory pro domácí nebo zahraniční lodní společnosti nebo pro třetí strany na stavbu nebo přestavbu lodí ve formě zvýhodněných úvěrů mohou být považovány za slučitelné se společným trhem a mohou přesahovat maximální stanovenou částku, jestliže jsou v souladu s usnesením Rady Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj ze dne 3. srpna 1981 (dohoda o exportních úvěrech pro lodě) nebo s jeho případnými nahrazujícími či pozměňujícími dohodami.“ Komise má k dispozici informace, které dokazují, že podpory v rámci pozměněného režimu jsou v souladu s usnesením Rady Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj ze dne 3. srpna 1981.

(59) Ve smyslu článku 6 nařízení (ES) č. 1540/98 jsou podpory poskytnuté na inovace v loděnicích určených ke stavbě, přestavbě a opravě lodí slučitelné se společným trhem, a to až do 10 % hrubé míry podpory, za podmínky, že se vztahují na průmyslové využití skutečně nových inovačních produktů a procesů, tj. produktů a procesů, které nejsou v současnosti využívány jinými hospodářskými subjekty činnými v témž odvětví ve státech Evropské unie a u kterých existuje nebezpečí technologického a průmyslového neúspěchu. Takové podpory musí krýt jenom náklady na investice do vývoje a na činnosti, které se týkají přímo a pouze inovativní části projektu. Výše a intenzita těchto podpor se musí pohybovat pod nejnižší možnou hranicí, přičemž se bere v potaz stupeň rizika spojeného s projektem. Jak již bylo zmíněno dříve, skutečnost, že v rámci pozměněného režimu jsou podpory určeny na „moderní a technologicky vyspělou dopravu“, aniž by byla poskytnuta definice těchto technologií a výše souvisejících nákladů, neumožňuje posoudit skutečný dosah zavedené změny. Proto musí Komise konstatovat, že ani pozměněný režim podpor není v souladu s předpisy pro odvětví stavby lodí.

(60) Výjimky podle čl. 92 odst. 3 písm. a) a c) nemohou být použity, neboť to musí být italské orgány, které zajistí dodržování závazných právních předpisů Společenství týkajících se podpor pro loděnice, u nichž Komise nemůže činit výjimky. Dodržování právních předpisů Společenství představuje jednu z podmínek slučitelnosti příslušných podpor a musí být dokázáno členským státem, který za tímto účelem poskytne všechny údaje, které Komisi umožní posoudit, zda jsou splněny podmínky pro udělení požadované výjimky.

([22]) Pokyny Komise k regionální podpoře na období 2007–2013 (Úř. věst. C 54, 4.3.2006, s. 13).

([23]) Nařízení Rady č. 1540/98 ze dne 29.6.1998 o podporách na stavbu lodí (Úř. věst. L 202, 18.7.1998).

Závěry

(61) Komise došla k závěru, že původní režim podpor je tak, jak byl používán v průběhu období 1988–1996, protiprávní a neslučitelný se společným trhem.

(62) Z uvedeného vyplývá, že podporu vyplývající z poskytování zálohových plateb (v celkové výši 12 697 450 000 ITL) za zvýhodněných podmínek ve smyslu regionálního zákona č. 11/1988 by měli příjemci vrátit zpět, a to v souladu s postupy a ustanoveními italského práva. Vzhledem k tomu, že v případě finančního leasingu nebyla vyplacena žádná částka, není třeba nařídit její navrácení.

(63) Podpora, která má být navrácena, je navýšena o úroky připsané ode dne, kdy byly podpory pro příjemce uvolněny, do dne jejich skutečného navrácení.

(64) Vzhledem k tomu, že Komise nebyla schopna kvalifikovat prvek pomoci nebo vyčíslit celkovou částku podpory, jež má být navrácena jednotlivými příjemci, musí tak učinit italské orgány, které také Komisi sdělí výši částek, které mají jednotliví příjemci navrátit.

(65) Co se týče režimu podpor pozměněného zákonem č. 9/19996 a platného od roku 1996, Komise shledává, že od uvedeného roku nebyla vyplacena žádná podpora, avšak došla k závěru, že tento režim představuje státní podporu neslučitelnou se společným trhem. Vzhledem k tomu, že v rámci uvedeného režimu nebyla vyplacena žádná částka, není třeba nařídit její navrácení,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora ve formě zálohových plateb a finančních leasingů poskytnutá lodním společnostem ve smyslu zákona správní oblasti Sardinie č. 20 ze dne 15. května 1951, ve znění zákona č. 11 ze dne 4. června 1988, není slučitelná se společným trhem.

Článek 2

1. Itálie učiní veškerá opatření, aby od příjemců získala zpět protiprávně poskytnutou podporu uvedenou v článku 1. Podpora je tvořena rozdílem mezi částkou, kterou by příjemci zaplatili na úrocích a dalších nákladech za běžných tržních podmínek v době, ve kterém byly půjčky poskytnuty, a částkou úroků a souvisejících nákladů, které příjemci skutečně vynaložili.

2. K navrácení dojde neprodleně a postupem podle vnitrostátních právních předpisů, pokud podle těchto postupů lze neprodleně a účinně provádět toto rozhodnutí. Podpora, která má být navrácena, je navýšena o úroky připsané ode dne, kdy byly podpory pro příjemce uvolněny, do dne jejich skutečného navrácení.

3. Co se týče splátek půjček, které jsou ke dni oznámení tohoto rozhodnutí ještě neuhrazeny, Itálie zabezpečí, aby je dlužník vyrovnal za běžných tržních podmínek.

Článek 3

Režim státní podpory ve formě zálohových plateb a finančních leasingů poskytnutých lodním společnostem ve smyslu zákona správní oblasti Sardinie č. 20 ze dne 15. května 1951, ve znění zákona č. 9 z roku 1996, není slučitelný se společným trhem.

Článek 4

Itálie zruší režim podpor uvedený v článku 1 a 3.

Článek 5

Itálie do dvou měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí Komisi sdělí opatření, která byla přijata k dosažení souladu s tímto rozhodnutím.

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 10. července 2007.

Za Komisi

Jacques BARROT

místopředseda