KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 10. juli 2007

om en italiensk ordning om statsstøtte til rederisektoren på Sardinien C 23/96 (NN 181/95) og C 71/97 (N 144/97)

(meddelt under nummer K(2007) 3257)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2008/92/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret de interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med ovennævnte artikler, og

ud fra følgende betragtninger:

1. PROCEDURE

(1) Ved brev af 24. juni 1996 ([1]) informerede Kommissionen de italienske myndigheder om sin beslutning om at indlede en procedure i henhold til traktatens artikel 88, stk. 2 (ex artikel 93, stk. 2), vedrørende en af regionen Sardinien indført ulovlig støtteordning til fordel for rederier som ønskede at bygge, købe, ombygge eller reparere fartøjer (i det følgende benævnt »den oprindelige støtteordning«).

(2) Efter indledning af proceduren forelagde den italienske regering Kommissionen sine bemærkninger ved brev af 31. oktober 1996 (DG VII- Trasporti A/23443). De sardinske myndigheder fremsatte deres bemærkninger ved breve af 11. oktober 1996 (DG VII-Trasporti A/21870) og af 22. januar 1997. Ingen andre medlemsstater eller interesserede parter fremsatte kommentarer inden for tidsfristen på en måned fra offentliggørelsen af beslutningen om at indlede proceduren. Det skal dog bemærkes, at en række interesserede parter fremsatte bemærkninger efter tidsfristens udløb.

(3) Den 21. oktober 1997 vedtog Kommissionen beslutning 98/95/EF, som fastslår den omhandlede støtteordnings uforenelighed med fællesmarkedet ([2]). Denne beslutning blev meddelt de italienske myndigheder den 12. november 1997 (SG (97) D/9375).

(4) Ved brev af 14. november 1997 meddelte Kommissionen de italienske myndigheder, at den havde besluttet at indlede proceduren i henhold til traktatens artikel 88, stk. 2 (ex artikel 93, stk. 2), vedrørende den sardinske regionallov nr. 9 af 15. februar 1996, som ændrer den oprindelige støtteordning til fordel for rederier ([3]). De italienske myndigheder fremsatte deres bemærkninger den 16. januar 1998 (DG VII-Trasporti A/1221) og den 23. december 1997 (DG VII-Trasporti A/144). Ingen andre medlemsstater eller interesserede parter fremsatte kommentarer indenfor tidsfristen på en måned fra offentliggørelsen af beslutningen om at indlede proceduren.

(5) Ved dom af 19. oktober 2000 annullerede EF-Domstolen (dom Den Italienske Republik og Sardegna Lines — Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A. mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, de forenede sager C-15/98 og C-105/99) ([4]) beslutning 98/95/EF på grund af utilstrækkelig begrundelse med hensyn til eksistensen af en forvridning af samhandelen mellem medlemsstaterne.

(6) På foranledning af et brev fra Kommissionen af 23. november 2006 (D 2006 224962), hvori de italienske myndigheder blev bedt om at fremkomme med visse oplysninger, har disse indsendt et svar pr. e-mail den 8. marts 2007 (TRENA/26193).

2. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

2.1. Den oprindelige støtteordning

(7) Kommissionen fik gennem en klage indsendt i 1993 kendskab til en støtteordning, som regionen Sardinen havde oprettet til fordel for rederier, der ønskede at bygge, købe, ombygge eller reparere skibe. Støtten blev især ydet som lån og finansiel leasing på favorable vilkår, der oprindeligt var betinget af, at rederierne og underleverandørerne havde hovedsæde, skattemæssigt hjemsted og indregistreringshavn inden for regionen Sardiniens område.

([1]) C 23/96 (NN 181/95), EUT C 368 af 6.12.1996, s. 2.
([2]) EFT L 20 af 27.1.1998, s. 30.
([3]) C 71/97 (NN 144/97), EFT C 386 af 20.12.1997.
([4]) Samling af afgørelser 2000 I, s. 8855.

Regionallov nr. 20 af 15. maj 1951, som ændret ved lov nr. 15 af 11. juli 1954

(8) Omtalte støtteordning blev indført ved den sardinske regionallov nr. 20 af 15. maj 1951 (i det følgende benævnt »lov nr. 20/1951«), der senere er ændret ved regionallov nr. 15 af 11. juli 1954 (i det følgende benævnt »lov nr. 15/1954«) og nr. 11 af 4. juni 1988 (i det følgende benævnt »lov nr. 11/1988«). Ved lov nr. 20/1951, som ændret ved lov nr. 15/1954, oprettedes en fond med henblik på långivning til rederier, der ønskede at bygge, købe, ombygge eller reparere fartøjer. Disse lån kunne kun ydes til rederier, hvis hovedsæde, skattemæssige hjemsted og indregistreringshavn lå inden for regionen Sardiniens område.

(9) De pågældende lån måtte, hvis ansøgeren allerede havde fået støtte til dette formål under den på daværende tidspunkt gældende nationale lovgivning, ikke overstige 20 % af investeringsomkostningerne i forbindelse med bygning, ombygning eller reparation. Hvis ansøgeren ikke havde modtaget støtte under den nationale lovgivning, kunne lånet udgøre op til maksimalt 60 % af investeringsomkostningerne.

(10) Renter, provision og andre omkostninger i forbindelse med lånet måtte i henhold til lov nr. 20/1951 ikke overstige 4,5 % p.a. af lånet, hvis der også var ydet støtte under den nationale lovgivning, og 3,5 % i alle andre tilfælde (et gennemsnitligt rentenedslag på 10-12 procentpoint). Beløbet skulle tilbagetales i højst tolv årlige afdrag fra det tredje år, efter at det skib, for hvilket lånet var ydet, var taget i brug.

Regionallov nr. 11 af 4. juni 1988

(11) Ved artikel 99 og 100 i regionallov nr. 11/1988 blev der foretaget betydelige ændringer i støtteordningen. Den italienske regering anmeldte ikke ændringerne til Kommissionen. Den ændrede støtteordning udgjorde derfor en ikke-anmeldt støtte.

(12) Til de allerede i lov nr. 20/1951 fastsatte krav for ydelse af støtte til rederier var der i den nye lov blevet føjet følgende yderligere krav:

»a) rederiet skal til stadighed have sit hovedsæde, sit administrative hovedkontor og sin indregistreringshavn samt, hvis sådanne forefindes, sine vigtigste magasiner, lagre og udstyr placeret i en af regionens havnebyer,

b) alle rederiets skibe skal være indregistreret i regionen Sardiniens havne,

c) rederiet skal anvende sardinske havne som centrum for sine skibsfartsaktiviteter og som sædvanlig anløbshavn i forbindelse med disse aktiviteter. Hvis der er tale om rutefart, skal ruterne have en eller flere af regionens havne som destinations- eller mellemhavn,

d) rederiet skal forpligte sig til at lade vedligeholdelsesarbejder udføre i regionens havne under forudsætning af, at værfterne har den fornødne kapacitet, og at der ikke foreligger force majeure, uomgængelige leasingkrav eller åbenbare økonomiske eller tidsmæssige omstændigheder, der taler imod dette,

e) hvad angår bemanding af skibe med en bruttotonnage på over 250 tons, er rederiet forpligtet til at udfærdige en liste med de kategorier af søfolk, der er nødvendige for bemanding af det skib, for hvilket der ansøges om støtte, og kun at hyre mandskab fra indregistreringshavnens generelle tjenesteliste, såvel almindelige søfolk som særlige faggrupper. Kun de nationale bestemmelser om beskæftigelse af søfolk kan eventuelt medføre begrænsninger i anvendelsen af disse regler …«

(13) Lov nr. 11/1988 har ligeledes givet de sardinske myndigheder mulighed for at bidrage til dækning af omkostningerne i forbindelse med finansiel leasing i tilfælde, hvor et rederi havde valgt at lease i stedet for at optage et lån. Dette bidrag svarer til forskellen mellem de faktiske skyldige renter for lånene beregnet efter den kommercielle referencerentesats for rederivirksomheder i Italien og renteudgifterne i forbindelse med optagelse af lån på det samme beløb beregnet efter en sats på 5 % (et gennemsnitligt rentesatstilskud på ca. 10 procentpoint).

(14) Ved kontraktens udløb kan det skib, for hvilket der er ydet bidrag, erhverves af leasingtageren for et beløb på 1 % af købsprisen. Ifølge oplysningerne fra de italienske myndigheder (brev af 5.6.1988 og svarskrift af 1.7.1998) er der ikke blevet indgået nogen leasingaftaler i henhold til lov nr. 11/1988.

(15) Ifølge de oplysninger, Kommissionen er i besiddelse af, er der efter den oprindelige støtteordnings ikrafttræden i alt blevet udbetalt 12 697 450 000 ITL (ca. 6,5 mio. EUR). Den seneste finansieringsstøtte skulle være blevet besluttet i december 1991.

(16) I deres seneste brev af 8. marts 2007 hævder de italienske myndigheder, at støtte ydet i henhold til 1988-loven drejede sig om køb af skibe med en bruttotonnage på mellem 24 og 138 tons; disse skibe skulle hovedsagelig være bestemt til rutefart på et marked, der på daværende tidspunkt endnu ikke var åbent for konkurrence.

2.2. **Tvivl omkring den oprindelige støtteordning, som er genstand for procedure C 23/96**

(17) Ved indledningen af proceduren den 24. juni 1996 gav Kommissionen på grundlag af de foreliggende oplysninger udtryk for alvorlig tvivl om, hvorvidt den pågældende støtte er forenelig med fællesmarkedet. Som årsag til denne tvivl anførte Kommissionen følgende:

— Støtteordningen indeholder bestemmelser, der indebar forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, idet støttemodtagerne som en betingelse for at opnå støtte bl.a. måtte forpligte sig til at beskæftige sardinske søfolk om bord på deres skibe.

— Ordningen var i modstrid med princippet om etableringsfrihed, eftersom støtten bl.a. var betinget af, at støttemodtagerne havde deres hovedsæde på Sardinien.

— Ordningen omfattede støtte til fremme af investering i skibe efter regler, der kunne føre til overtrædelse af Fællesskabets forskrifter.

2.3. **Støtteordningen som ændret ved lov nr. 9 af 15. februar 1996**

(18) Med det formål at gøre lov nr. 20/1951 forenelig med fællesskabsretten og direktiverne på området ændrede de regionale myndigheder ved regionallov nr. 9 af 15. februar 1996 (i det følgende benævnt »lov nr. 9/1996«) den oprindelige støtteordning som følger:

a) De elementer, som indebar forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, blev ophævet.

b) Der blev indført en ny betingelse, på grundlag af hvilken innovative og højteknologiske transportmidler ville få en fortrinsstilling.

c) Der blev indført tekniske ændringer: Lånenes/leasingaftalernes varighed kunne ikke overstige 12 år og skulle være på under 70 % af de forventede omkostninger eller højst 40 mia. ITL (ca. 20 mio. EUR) pr. skib. Støtten blev givet i form af en rentegodtgørelse svarende til forskellen mellem tilbagebetalingsbyrden beregnet efter den kommercielle referencerentesats for lån i rederisektoren i Italien og en rente beregnet efter en sats på 36 % af samme referencesats.

d) Der blev indført et system, som var i stand til at kontrollere, at der ikke blev givet støtte to gange (af de nationale samt af de regionale myndigheder) til de samme lån/leasingaftaler.

2.4. **Tvivl omkring procedure C 71/97**

(19) I sin beslutning af 14. november 1997 gav Kommissionen på trods af, at den anmeldte støtteordning ikke længere indeholdt diskriminerende bestemmelser i modstrid med etableringsfriheden, udtryk for alvorlig tvivl om ændringernes forenelighed med fællesmarkedet og angav følgende årsager hertil:

— risiko for konflikt med Fællesskabets på daværende tidspunkt gældende forskrifter vedrørende skibsbyggeri ([5])

— støtteordningens uoverensstemmelse med de på daværende tidspunkt gældende retningslinjer for statsstøtte til søtransport ([6])

— eksistens af ulovlig driftsstøtte ydet i form af finansiel leasing på favorable vilkår ved køb af skibe.

2.5. **Kommissionens beslutning 98/95/EF**

(20) Ved sin beslutning 98/95/EF kvalificerede Kommissionen, uden at udtale sig om de senere ændringer, den i kraft af den oprindelige ordning ydede støtte som statsstøtte, i og med at: a) »støttemodtagerne fritages for en finansiel byrde, der under normale omstændigheder ville påhvile dem (almindelige markedsrenter og andre omkostninger i forbindelse med låntagning og finansiel leasing); b) denne byrde finansieres ved hjælp af statsmidler (navnlig hidrørende fra de regionale myndigheder); c) støtten er selektiv (den er forbeholdt skibsfartssektoren); d) støtten påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«.

([5]) Rådets direktiv 90/684/EØF af 21. december 1990 om støtte til skibsbygningsindustrien (EFT L 380 af 31.12.1990, s. 27) og Rådets forordning (EF) nr. 3094/95 af 22. december 1995 om støtte til skibsbygningsindustrien (EFT L 332 af 30.12.1995), som ændret ved forordning (EF) nr. 1904/96 (EFT L 251 af 3.10.1996).

([6]) Finansielle og fiskale foranstaltninger vedrørende skibsfart med fartøjer, der er indregistreret i Fællesskabet, SEK(89) 921 endelig udg. af 3. august 1989, og Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (EFT C 205 af 5.7.1997).

(21) Hvad angår litra d), anfører Kommissionen i sin beslutning om at indlede proceduren, at »over 90 % af de varer, der transporteres til Sardinien fra medlemsstaterne, og over 90 % af de varer, der transporteres fra Sardinien til medlemsstaterne, transporteres ad søvejen. Desuden afvikles 65 % af turisttrafikken (passagerer og køretøjer) mellem fastlandet og Sardinien af rederier.« Kommissionen bemærkede endvidere, at de italienske myndigheder i deres bemærkninger ikke anfægtede disse data eller gjorde indsigelser mod, at støtteordningen blev betragtet som statsstøtte efter artikel 92, stk. 1.

(22) I lyset af ovenstående konkluderede Kommissionen:

a) at den økonomiske støtte, der blev ydet ved lov nr. 11/1988, udgør en statsstøtte efter traktatens artikel 92, stk. 1 (nu artikel 87, stk. 1)

b) at støtten er ydet i modstrid med EF-traktatens artikel 93, stk. 3 (artikel 88, stk. 3), og

c) at undtagelsesbestemmelserne i EF-traktatens artikel 92 ikke kan finde anvendelse i det foreliggende tilfælde.

Kommissionen pålagde derfor de italienske myndigheder hos modtagerne at geninddrive den ulovlige støtte, de havde bevilget ved støtteordningen fra 1988 (artikel 2).

2.6. **Dommen af 19. oktober og dens juridiske konsekvenser**

(23) Ved dom af 19. oktober 2000 annullerede EF-Domstolen (dom Den Italienske Republik og Sardegna Lines — Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A. mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, de forenede sager C-15/98 og C-105/99) ([7]) beslutning 98/95/EF på grund af utilstrækkelig begrundelse med hensyn til eksistensen af en forvridning af samhandelen mellem medlemsstaterne.

(24) Domstolen slog fast, at Kommissionen ved at begrænse sig til at anføre, at støtten er selektiv og forbeholdt rederisektoren på Sardinen; at godstransporten mellem det europæiske fastland og Sardinien for mere end 90 % vedkommende foregår ad søvejen, og at turisttransporten (passagerer og køretøjer) for 65 % vedkommende afvikles af rederier, ikke er fremkommet med nærmere oplysninger om konkurrencen mellem de sardinske rederier og rederierne i de andre medlemsstater. Ifølge Domstolen har Kommissionen her undladt at tage hensyn til den omstændighed, at cabotagesejlads mellem øerne i Middelhavet indtil den 1. januar 1999 var undtaget fra liberaliseringen af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne.

([7]) Samling af afgørelser 2000 I, s. 8855.

(25) Endelig påpegede Domstolen, at Kommissionen, selv om den ganske vist havde påpeget, at støtteordningen til fordel for de sardinske rederier var i modstrid med de grundlæggende principper om etableringsfrihed og forbuddet mod forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, ikke har påberåbt denne tilsidesættelse som et bevis på en forvridning af samhandelen mellem medlemsstaterne.

(26) Dommen af 19. oktober 2000 har medført en genåbning af den formelle undersøgelsesprocedure, som blev indledt ved beslutningen af 24. juni 1996. Det påhviler herefter Kommissionen at træffe en ny endelig beslutning.

(27) Ud over at træffe en ny beslutning efter Domstolens annullering af beslutning 98/95/EF påhviler det Kommissionen at udtale sig om den ved lov nr. 9/1996 indførte ændring af støtteordningen, der er genstand for den undersøgelsesprocedure, der blev indledt den 14. november 1997. Skønt Kommissionen i sin tid havde besluttet at undersøge de to støtteordninger hver for sig, er den efter denne afgørelse nødt til at foretage en samlet vurdering af de to ordninger med henblik på at fastslå deres samlede omfang.

3. **ITALIENS KOMMENTARER**

3.1. **Bemærkninger vedrørende den oprindelige støtteordning i henhold til procedure C 23/96**

(28) Hvad angår procedure C 23/96, oplyste de italienske myndigheder ved brev af 31. oktober 1996 Kommissionen om de af dem foretagne ændringer af den oprindelige støtteordning for at gøre den forenelig med fællesskabsretten. Den væsentligste ændring var vedtagelsen af regionallov nr. 9/1996, som ophævede de bestemmelser, der indebar forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, og de bestemmelser, der stred mod etableringsfriheden. De italienske myndigheder gjorde endvidere gældende over for Kommissionen, at der var blevet indført et system, der var i stand til at kontrollere, at der ikke blev givet støtte to gange (af de nationale samt af de regionale myndigheder) til de samme lån/leasingaftaler.

(29) Ved breve af 11. oktober 1996 og af 22. januar 1997 forklarede de regionale myndigheder nødvendigheden af de foranstaltninger, som ændringerne af lov nr. 9/1996 havde indført, med bl.a. Sardiniens vanskelige økonomiske situation som »mål 1-region«.

3.2. **Bemærkninger til den ændrede støtteordning fremsat under procedure C 71/97**

(30) Hvad de under procedure C 71/97 fremsatte bemærkninger angår, gjorde de italienske myndigheder for det første gældende, at de ingen mulighed havde haft for at kende de fællesskabsforskrifter, Kommissionen henviste til i sin beslutning om at indlede proceduren, idet Rådets forordning (EF) nr. 3094/95 ([8]), som ændret ved forordning nr. 1904/96, samt Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren fra 1997 først var blevet offentliggjort efter vedtagelsen af lov nr. 9/1996.

(31) For det andet understregede Italien, at de ved lov nr. 9/1996 indførte foranstaltninger ikke var blevet ført ud i livet, og at man følgelig ikke havde påtaget sig nogen økonomiske forpligtelser over for tredjeparter. Endvidere hævdede Italien, at de ved den pågældende lov indførte foranstaltninger var nødvendige for at kunne imødegå mangelen på skalaøkonomi i gods- og passagersøtransportsektoren i en ø-region som Sardinien.

(32) De italienske myndigheder erklærede sig i deres konklusion villige til at ændre lovens tekst og respektere gældende fællesskabsret.

4. VURDERING AF STØTTEN

4.1. **Vurdering af den oprindelige støtteordning, som fandt anvendelse i perioden 1988-1996**

Eksistens af en ny ulovlig statsstøtte

(33) Kommissionen finder, at de italienske myndigheder ved ikke at have anmeldt den omhandlede støtteordning til fordel for rederier med sæde på Sardinien, der ønskede at bygge, købe, ombygge, ændre eller reparere fartøjer, har overtrådt kravene i traktatens artikel 88, stk. 3 (ex artikel 93, stk. 3). Uanset at støtteordningen er blevet vedtaget før traktatens ikrafttrædelse, har lov nr. 11/1988 faktisk i betragtelig grad ændret den ved love nr. 20/1951 og nr. 15/1954 indførte støtteordning. De i 1988 indførte ændringer burde derfor have været anmeldt til Kommissionen og udgør således nye ikke-anmeldte støtteforanstaltninger. Denne kvalificering er for øvrigt ikke blevet bestridt af de italienske myndigheder i deres efter indledningen af proceduren den 24. juni 1996 fremsatte bemærkninger og bekræftes følgelig i nærværende beslutning.

(34) Kommissionen slår fast, at den omhandlede foranstaltning udgør en statsstøtte efter traktatens artikel 87, stk. 1. Faktisk har de sardinske rederier kunnet nyde godt af særligt lave rentesatser i forhold til markedsrenten og en reduktion af de andre omkostninger for så vidt angår både lån og finansielle leasingaftaler. De er med andre ord blevet begunstiget med en fritagelse for en økonomisk byrde, som de under normale omstændigheder ville have skullet bære. Kommissionen gør gældende, at denne udgift er blevet finansieret med offentlige midler, og at støtten var selektiv, idet den var forbeholdt virksomheder, der opererede i søfartssektoren og var etableret på Sardinien.

(35) Kommissionen gør desuden gældende, at ordningen påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne. Den af de italienske myndigheder indførte ordning vedrører faktisk de sardinske rederier generelt, hvad enten de opererer med cabotagesejlads eller international transport. Selv om det forholder sig således, at Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 ([9]) har undtaget tjenesteydelser inden for cabotagesejlads mellem øerne i Middelhavet fra liberaliseringen indtil 1. januar 1999, udelukker samme forordning ikke en påvirkning af samhandelen mellem forskellige medlemsstater, og især mellem det franske, spanske og italienske fastland, fra sit anvendelsesområde. Det skal i så henseende fremhæves, at den omhandlede støtte ikke begrænsede sig til at vedrøre cabotagesejlads, eller med andre ord de fra og med 1. januar 1999 liberaliserede tjenesteydelser inden for søfart i italienske territorialfarvande, men også omfattede de sardinske rederier, der leverede tjenesteydelser inden for international søtransport, der allerede havde været liberaliseret siden 1986 ([10]), og som følgelig kunne operere i konkurrence med andre af Fællesskabets udbydere.

(36) Faktisk fremgår det af de data ([11]), Kommissionen er i besiddelse af, at der mellem 1992 og 1997 bl.a. eksisterede en trafik af handelsskibe (samt af krydstogtskibe) til og fra Sardiniens havne mod, eller fra, andre destinationer i og uden for Fællesskabet. I særdeleshed skal her anføres tilstedeværelsen af et fransk selskab, der opererede fra Toulon med Sardinien som destination, og af to italienske selskaber, der opererede fra Korsika mod Sardinien. Disse omstændigheder beviser, at der i den pågældende periode (mellem 1988 og 1996) forelå en påvirkning af samhandelen hvad angår tjenesteydelser inden for international søtransport mellem Italien og visse medlemsstater.

(37) I deres seneste brev af 8. marts 2007 hævder de italienske myndigheder, at de i henhold til lov nr. 11/1988 bevilgede finansieringer angik »køb af fartøjer med en bruttotonnage på mellem 24 og 138 tons«. Disse skibe skulle hovedsagelig være bestemt til rutefart på et marked, der på daværende tidspunkt endnu ikke var åbent for konkurrence. Det fremgår dog, at støtteordningen i mindst to tilfælde er blevet anvendt til køb af færger til transport af passagerer og køretøjer mellem Sardinien og fastlandet, som kunne træde i konkurrence med andre nationale og europæiske operatører. De italienske myndigheder har erklæret, at de ikke ligger inde med data vedrørende passager- og godstrafikken i det pågældende tidsrum mellem på den ene side Sardinien og resten af Italien og på den anden side Sardinen og andre af Fællesskabets lande.

([8]) Jf. fodnote 5.

([9]) Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7 december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads), EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7.

([10]) Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport mellem medlemsstaterne indbyrdes og mellem medlemsstaterne og tredjelande, EFT L 378 af 31.12.1986.

([11]) Data registreret på havnekontoret i Olbia.

(38) Det skal endvidere bemærkes, at forordningen om cabotagesejlads (EØF) nr. 3577/92 heller ikke udelukkede eksistensen af konkurrence mellem selskaber på markedet for søtransport mellem Sardinien og den italienske halvø i perioden forud for 1. januar 1999, eftersom udenlandske selskaber havde ret til at udføre cabotagesejlads i Italien, hvis de indregistrerede deres fartøjer i denne medlemsstat, uden dog at kunne drage fordel af den støtteordning, der var forbeholdt de sardinske rederier. Denne ordning har følgelig haft den virkning at fratage rederier fra andre medlemsstater lysten til at åbne filialer i Italien med henblik på cabotagesejlads med Sardinien i betragtning af, at de selv under ingen omstændigheder ville kunne opnå den omhandlede støtte og ville komme til at konkurrere med operatører, som godt kunne opnå den.

Uanvendeligheden af undtagelsesbestemmelserne i artikel 87, stk. 2 og 3

(39) Af nedenstående årsager kan ingen af de i artikel 87, stk. 2 og 3 (ex artikel 92, stk. 2 og 3), fastsatte undtagelsesbestemmelser anvendes.

(40) De italienske myndigheder gør gældende, at støtten var nødvendig for at fremme udviklingen i en økonomisk dårligt stillet region.

(41) Skønt Sardinien er en region, som opfylder betingelserne for at få regionalstøtte, kan den i traktatens artikel 87, stk. 3, litra a), nævnte undtagelsesbestemmelse imidlertid ikke finde anvendelse, eftersom den pågældende støtte ikke blev givet som en støtte, der tog sigte på at fremme den regionale udvikling, men begrænsede sig til at favorisere rederier. Faktisk har de italienske myndigheder ikke i tilstrækkelig grad vist, på hvilken måde støtteordningen til fordel for de sardinske rederier skulle kunne muliggøre en udvikling af regionen i henhold til Fællesskabets på daværende tidspunkt gældende forskrifter vedrørende statsstøtte med regionalt sigte eller med andre ord Kommissionens meddelelse om anvendelsesmåde for artikel 92, stk. 3, litra a) og c) ([12]). Selv om regionen Sardinien står på listen over de med henblik på artikel 92, stk. 3, litra a), foreslåede regioner (jf. bilag I til ovennævnte meddelelse), er det ikke bevist, at foranstaltningen var nødvendig som støtte til begyndelsesinvestering eller til oprettelse af arbejdspladser og ej heller, at den kunne betragtes som en tidsbegrænset driftsstøtte, som tager sigte på at kompensere for særlige eller permanente ulemper i regionen, og muliggjorde en bæredygtig og afbalanceret udvikling uden at medføre en overkapacitet i den pågældende sektor.

(42) Meddelelsen påpeger desuden, at enhver regionalstøtte skal overholde Fællesskabets retningslinjer for visse industrisektorer såsom skibsværftssektoren, hvilket, som det vil blive vist nedenfor, ikke er tilfældet med den omhandlede støtteordning.

([12]) Meddelelse fra Kommissionen om anvendelsesmåde for artikel 92, stk. 3, litra a) og c), især kapitel I, stk. 6 (EFT C 212 af 12.8.1988), som ændret i 1990 og 1994 (EFT C 163 af 4.7.1990 og EFT C 364 af 20.12.1994).

(43) Undtagelsesbestemmelsen i artikel 87, stk. 3, litra a), kan derfor ikke finde anvendelse på støtten.

(44) Lige så lidt kan undtagelsesbestemmelsen i artikel 87, stk. 3, litra c), om støtte, der tager sigte på at fremme udviklingen af visse aktiviteter, påberåbes, da den omhandlede ordning ikke overholder Fællesskabets gældende retningslinjer i perioden 1988-1996. De på daværende tidspunkt på området gældende forskrifter, nemlig bilag I, kapitel II, til retningslinjerne om behandlingen af statsstøtte til rederier i fællesskabslandene fra 1989 ([13]), fastsatte, at den pågældende støtte skulle bevilges på betingelse af, at den ikke påvirkede samhandelen mellem medlemsstaterne på en måde, der stred imod den fælles interesse. Syvende afsnit i de ovennævnte retningslinjer lyder: »… Derfor vil den fælles interesse kunne tilgodeses gennem foranstaltninger, der dels sigter på, at skibene fortsat sejler under EF-flag, dvs. at udflagningstendensen, navnlig gennem en forbedring af fartøjernes teknologiske udstyr, imødegås, dels sigter mod den højest mulige beskæftigelse for EF-søfarende på disse skibe«. I det foreliggende tilfælde har de italienske myndigheder ikke givet oplysninger, der i tilstrækkelig grad beviser, at regionen Sardinens oprindelige støtteordning lader sig retfærdiggøre med, at den har medført en forbedring af fartøjernes sikkerhed eller skaffet arbejdspladser til Fællesskabets søfarende.

(45) Desuden fastsattes det i bilag I, kapitel II, stk. 6, til ovennævnte retningslinjer fra 1989 om statsstøtte til rederier, at der kun kunne bevilges rederierne støtte til ny- eller ombygning eller reparation af fartøjer på betingelse af, at samme støtte blev holdt inden for de grænser, der fastsattes af Fællesskabets forskrifter på området, nærmere betegnet Rådets direktiv 87/167/EØF af 26. januar 1987 om støtte til skibsbygningsindustrien ([14]), efterfulgt af Rådets direktiv 90/684/EØF ([15]) og Rådets forordning (EF) nr. 3094/95 ([16]). Direktiv 87/167/EØF fastsætter i artikel 4 følgende: »Produktionsstøtte til ny- og ombygning af skibe kan betragtes som forenelig med det fælles marked, når den samlede støtte, der ydes til den enkelte kontrakt, i subventionsækvivalent ikke overstiger en fælles maksimumsgrænse udtrykt i procent af kontraktværdien før støtte, i det følgende benævnt maksimumsgrænse«.

(46) Det er i den forbindelse de nationale myndigheders opgave at garantere overholdelsen af Fællesskabets regler for støtte til skibsværfter, som Kommissionen ikke kan dispensere fra. Da det selvsagt er en forudsætning for den omhandlede støttes forenelighed, at Fællesskabets forskrifter er overholdt, skal medlemsstaten bevise, at dette er tilfældet, ved at forsyne Kommisionen med »alle de elementer, der er nødvendige for at kunne kontrollere, at betingelserne for den begærede dispensation er opfyldt« (EF-Domstolen), Italien mod Kommissionen, sag C-364/90, Samling 1993 I, s. 2097, præmis 20 ff.).

([13]) SEK(89) 921 endelig udg. af 3. august 1989.
([14]) EFT L 69 af 12.3.1987, s. 55.
([15]) EFT L 380 af 31.12.1990, s. 27.
([16]) EFT L 332 af 30.12.1995, s. 1. Ændret ved forordning (EF) nr. 1904/96 (EFT L 251 af 3.10.1996, s. 5).

(47) Da de italienske myndigheder ikke har givet nogen oplysning om, at det samlede beløb for den bevilgede støtte ligger inden for den i artikel 4 i direktiv 87/167/EØF ([17]) fastsatte maksimumsgrænse, og i fravær af enhver form for oplysning om, at den oprindelige foranstaltning er i overensstemmelse med såvel ovennævnte direktiv som med artikel 5 i forordning (EF) nr. 3094/95 ([18]), ser Kommissionen sig nødsaget til at konkludere, at støtten heller ikke er i overensstemmelse med forskrifterne for skibsbygningsindustrien ([19]).

(48) Disse undtagelsesbestemmelser kan desuden ikke påberåbes for at autorisere en støtteordning, der strider mod traktatens generelle principper. Faktisk finder Kommissionen, at støtteordningen til de sardinske rederier er uforenelig med fællesskabsretten, i og med at flere af de ved lov nr. 11/1988 indførte supplerende betingelser er i modstrid med de grundlæggende principper om etableringsfrihed (artikel 52) og med forbuddet mod enhver form for forskelsbehandling på grundlag af nationalitet (artikel 6 og artikel 48, stk. 2).

(49) Faktisk krævede støtteordningen i strid med traktatens artikel 52 ikke blot som betingelse for at opnå støtte, at det pågældende rederi skulle være etableret på Sardinien, men også at det til stadighed skulle have sit hovedsæde, administrative hovedkontor og rederivirksomhed samt i videst muligt omfang også sine vigtigste magasiner, lagre og sit udstyr placeret i en af regionens havne. Støtteordningen fastsatte endvidere, at alle støttemodtagerens skibe (og ikke kun det skib, hvortil der var givet lån i kraft af ordningen) skulle være indregistreret på Sardinien.

(50) Som det fremgår af artikel 99, litra e), i lov 11/1988, og som også EF-Domstolen har fremhævet det i dommen af 19. oktober 2000 (præmis 19), skulle rederiet for så vidt angår fartøjer med en bruttotonnage på over 250 tons ansætte et vist minimum af søfolk fra skibets sardinske indregistreringshavns generelle tjenesteliste. Det rederi, der modtog støtten, havde med andre ord pligt til at hyre en vis procentdel lokale søfolk, selv om også søfolk fra andre lande ville være i stand til at udføre det pågældende arbejde, hvilket strider mod princippet om forbud mod enhver forskelsbehandling på grundlag af nationalitet. Den omhandlede støtte er følgelig i strid med fællesskabsrettens grundlæggende principper.

4.2. **Vurdering af den oprindelige støtteordning, som ændret ved den fra 1996 gældende lov nr. 9 af 15. februar 1996**

Eksistens af statsstøtte

(51) Kommissionen finder, at støtteordningen som ændret ved lov nr. 9/1996 udgør en statsstøtte efter artikel 87, stk. 1, af følgende grunde: a) de rederier, der modtager støtten, fritages gennem en reduktion af rentesatserne og de øvrige omkostninger, der er forbundet med låntagning og finansielle leasingaftaler, for en økonomisk byrde, som de normalt ville skulle bære; b) denne byrde finansieres fortsat af offentlige midler; c) støtten er selektiv, idet den stadig er forbeholdt virksomheder, som opererer i rederisektoren; og d) ordningen påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne, idet den ændrede ordning gælder rederier, der ønsker at købe, bygge og ombygge skibe bestemt til gods- og passagertransport fra og til Sardinien og de sardinske småøer. Som allerede anført opererer de støtteberettigede rederier ikke kun på cabotagesejladsmarkedet, som blev liberaliseret den 1. januar 1999, men også på det internationale søtransportmarked, som har været liberaliseret siden 1986 ([20]). Der er under alle omstændigheder ingen tvivl om, at den omhandlede ordning, i det omfang den stadig er i kraft, fortsat påvirker konkurrencen i en sektor, der har været fuldstændig liberaliseret siden 1999.

(52) Ifølge de af de italienske myndigheder i oktober 1996 og i januar 1997 fremsendte oplysninger har ingen virksomhed modtaget støtte i henhold til lov nr. 9/1996. Eftersom støtten altså ikke er blevet bevilget tidligere, finder Kommissionen det ikke nødvendigt i denne beslutning at vurdere ordningens forenelighed med Fællesskabets på daværende tidspunkt gældende forskrifter. Men da støtten vil kunne bevilges i fremtiden, er det nødvendigt at vurdere dens forenelighed med Fællesskabets nugældende forskrifter, nemlig Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransport fra 2004 ([21]) (i det følgende benævnt »Fællesskabets retningslinjer fra 2004«).

([17]) Artikel 4 fastsætter følgende: Produktionsstøtte til ny- og ombygning af skibe kan betragtes som forenelig med det fælles marked, når den samlede støtte, der ydes til den enkelte kontrakt, i subventionsækvivalent ikke overstiger en fælles maksimumsgrænse udtrykt i procent af kontraktværdien før støtte, i det følgende benævnt »maksimumsgrænse«.

([18]) Stk. 1: Støtte til rederier eller tredjemand i form af officielt støttede lån og garantier til nybygning eller ombygning, men ikke til reparation af skibe, kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, hvis den er i overensstemmelse med OECD-arrangementet om eksportkreditter til skibe eller aftaler, der ændrer eller afløser det (…). Stk. 3: En medlemsstats støtte til rederier eller tredjemand i den pågældende stat til nybygning eller ombygning af skibe må ikke fordreje eller true med at fordreje konkurrencen om ordrer mellem værfterne i den pågældende medlemsstat og værfterne i andre medlemsstater.

([19]) For øvrigt skal det, som fremført af Generaladvokaten i hans konklusioner (punkt 34-38), hvad angår anvendelsen af reglerne for skibsbyggeri anføres, at selv om en støtte til skibsbyggeri kan omfatte en støtte til rederier, har Kommissionen korrekt betragtet støtteordningen fra 1988 som en rederistøtte, der alene burde undersøges i lyset af den mindst belastende forpligtelse, som pålægges af traktaten, idet de italienske myndigheder har misligholdt anmeldelsespligten i henhold til ovennævnte direktivs artikel 11.

([20]) Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport mellem medlemsstaterne indbyrdes og mellem medlemmerne og tredjelande, EFT L 378 af 31.12.1986.

([21]) Kommissionens meddelelse K(2004) 43 — Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransport, EFT C 13 af 17.1.2004.

Den ændrede ordnings uforenelighed

(53) Den ændrede støtteordning indeholder ikke længere bestemmelser, som medfører forskelsbehandling på grundlag af nationalitet eller strider mod princippet om etableringsfrihed. Alligevel finder Kommissionen ikke, at den ændrede ordning overholder betingelserne i Fællesskabets retningslinjer fra 2004, eller at den kan anses for omfattet af undtagelsesbestemmelserne i artikel 87, stk. 3, litra a) og c). Baggrunden herfor er følgende:

(54) I henhold til stk. 5 i Fællesskabets retningslinjer fra 2004 er støtte, der ydes til flådefornyelse, generelt tilbøjelig til at forårsage konkurrenceforvridning. I det foreliggende tilfælde finder Kommissionen ikke, at den omhandlede støtte kan siges at indgå i en strukturel reform, som tager sigte på at reducere den globale kapacitet, eller at den har til formål at forbedre skibenes udstyr ombord, endsige fremme brugen af mere sikre fartøjer. I så henseende gør den omstændighed, at støtten ifølge den ændrede støtteordning tager sigte på at fremme »innovativ og højteknologisk transport«, det ikke muligt at vurdere ændringens faktiske rækkevidde uden en definition af disse teknologier og de hermed forbundne omkostninger.

(55) Kommissionen finder heller ikke, at ordningen kan klassificeres som regionalstøtte efter stk. 6 i Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte med regionalt sigte. Til trods for at Sardinien faktisk er en dårligt stillet region, har de italienske myndigheder ikke i tilstrækkelig grad bevist, at regionen vil kunne drage fordel af den omhandlede ordning (kapitel 5, stk. 4, i Fællesskabets retningslinjer fra 2004), eller at ordningen er i overensstemmelse med Fællesskabets gældende retningslinjer for statsstøtte med regionalt sigte ([22]).

(56) Af de allerede anførte grunde mener Kommissionen endvidere, at støtteordningen er kompromitterende for de andre medlemsstaters økonomi, og at den forvrider konkurrencen mellem medlemsstaterne i en grad, der strider mod den fælles interesse (kapitel 2 i Fællesskabets retningslinjer fra 2004).

(57) Kommissionen bemærker desuden, at en eventuel investeringsstøtte i henhold til Fællesskabets retningslinjer fra 2004 skal være i overensstemmelse med Fællesskabets gældende bestemmelser for skibsbygningsindustrien, nemlig Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 ([23]). Det skal i den forbindelse bemærkes, at artikel 3, stk. 1, i samme forordning fastsætter: »Indtil den 31. december 2000 kan produktionsstøtte til kontrakter om nybygning og ombygning af skibe, men ikke om reparation af skibe, betragtes som forenelig med det fælles marked, når det samlede beløb for alle former for støtte, der ydes til den enkelte kontrakt (inklusive subventionsækvivalentet for al støtte, der ydes til rederiet eller tredjemand), i subventionsækvivalent ikke overstiger en fælles maksimumsgrænse udtrykt i procent af kontraktværdien før støtte (…)«. I betragtning af at Italien ikke har oplyst noget om, at den samlede støtte, der ydes til den enkelte kontrakt, i subventionsækvivalent ikke overstiger en fælles maksimumsgrænse udtrykt i procent af kontraktværdien før støtte, må det i konsekvens heraf udledes, at støtten ikke opfylder artikel 3, stk. 1.

(58) I henhold til artikel 3, stk. 4, i forordning (EF) nr. 1540/98 kan endvidere: »støtte i form af statsstøttede kreditfaciliteter, der ydes til nationale eller ikke-nationale rederier eller tredjemand til bygning eller ombygning af skibe, betragtes som forenelig med fællesmarkedet og omfattes ikke af maksimumsgrænsen, hvis den er i overensstemmelse med den resolution, som Rådet for Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling (OECD) vedtog den 3. august 1981 (arrangement vedrørende eksportkreditter til skibe), eller med eventuelle aftaler, der måtte ændre eller erstatte dette arrangement«. Kommissionen er dog i besiddelse af oplysninger, som viser, at den i den ændrede ordning fastsatte støtte overholder OECD-Rådets resolution af 3. august 1981.

(59) I henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 1540/98 kan støtte til innovation i bestående nybygnings-, reparations- eller ombygningsværfter betragtes som forenelig med fællesmarkedet, hvis den højst udgør en støtteintensitet på 10 % brutto, og forudsat at den vedrører industriel anvendelse af innovative produkter og processer, der er nye i egentlig og væsentlig forstand, dvs. ikke kommercielt udnyttet af andre aktører i sektoren inden for Fællesskabet, og at den indebærer en risiko for teknologisk eller industriel fiasko. Denne støtte må derudover kun bruges til udgifter til investeringer og tekniske aktiviteter, der direkte og udelukkende vedrører projektets innovative del, og støttestørrelsen skal begrænses til det strengt nødvendige minimum under hensyntagen til den grad af risiko, der er forbundet med projektet. Men som allerede sagt gør den omstændighed, at støtten ifølge den ændrede støtteordning tager sigte på at fremme »innovativ og højteknologisk transport«, det ikke muligt at vurdere ændringens faktiske rækkevidde uden en definition af disse teknologier og de hermed forbundne omkostninger. Kommissionen må følgelig konkludere, at heller ikke den ændrede støtteordning opfylder forskrifterne for skibsbygningssektoren.

(60) Endelig kan undtagelsesbestemmelserne i artikel 92, stk. 3, litra a) og e), ikke anvendes, eftersom det påhviler de nationale myndigheder at garantere overholdelsen af Fællesskabets forskrifter vedrørende støtte til skibsværfter, som Kommissionen ikke kan dispensere fra. Da det selvfølgelig er en forudsætning for den omhandlede støttes forenelighed, at Fællesskabets regler er overholdt, skal medlemsstaten bevise, at dette er tilfældet, ved at forsyne Kommisionen med alle de elementer, der er nødvendige for at kunne kontrollere, at betingelserne for anvendelsen af den ønskede undtagelsesbestemmelse er opfyldt.

([22]) Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte med regionalt sigte 2007-2013, EUT C 54 af 4.3.2006, s. 13.

([23]) Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 af 29. juni 1998 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien, EFT L 202 af 18.7.1998.

Konklusioner

(61) Som konklusion er den oprindelige støtteordning, sådan som den er blevet anvendt i løbet af perioden 1988-1996, ulovlig og uforenelig med fællesmarkedet.

(62) Heraf følger, at den støtte, der er blevet ydet i form af lån (beløbende sig til i alt 12 697 450 000 ITL) og bevilget på favorable vilkår i henhold til regionallov nr. 11/1988, skal tilbagebetales af støttemodtagerne i overensstemmelse med de efter italiensk lov gældende procedurer og bestemmelser. I betragtning af at der ikke er bevilget nogen støtte til leasingaftaler, foreligger der intet behov for at iværksætte nogen geninddrivelse her.

(63) Den støtte, der skal geninddrives, inkluderer renter fra og med den dato, hvor støtten er blevet stillet til modtagerens rådighed, til og med datoen for dens tilbagebetaling.

(64) Da Kommissionen ikke har været i stand til direkte at kvantificere hverken støtteelementet eller det samlede støttebeløb, der skal geninddrives hos de enkelte modtagere, er det de italienske myndigheders ansvar at fastsætte disse elementer og underrette Kommissionen om de beløb, der skal geninddrives hos hver enkelt modtager.

(65) Hvad angår den støtteordning, som ændret ved lov nr. 9/1996, der har været gældende siden 1996, konstaterer Kommissionen, at der fra og med samme år ikke er bevilget nogen støtte, men konkluderer samtidig, at en sådan støtteordning udgør en statsstøtte, som er uforenelig med fællesmarkedet. I betragtning af at ingen støtte er blevet udbetalt under den pågældende ændrede ordning, foreligger der intet behov for at iværksætte geninddrivelser —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den ved Sardiniens regionallov nr. 20 af 15. maj 1951, som ændret ved lov nr. 11 af 4. juni 1988, ydede statsstøtte til rederier i form af lån og finansiel leasing er uforenelig med fællesmarkedet.

Artikel 2

1. Italien skal træffe alle nødvendige foranstaltninger til hos støttemodtagerne at geninddrive den i artikel 1 omhandlede ulovligt tildelte støtte svarende til forskellen mellem det samlede beløb, som modtageren på de på datoen for lånets optagelse gældende normale markedsvilkår skulle have betalt i renter og yderligere omkostninger, og det samlede beløb, som samme modtager rent faktisk har erlagt i renter og yderligere udgifter.

2. Geninddrivelsen skal ske straks og efter Italiens interne lovgivnings procedurer, forudsat at denne muliggør øjeblikkelig og faktisk gennemførelse af denne beslutning. Den støtte, der skal geninddrives, inkluderer renter fra og med den dato, hvorpå støtten er blevet stillet til modtagerens rådighed, til og med datoen for tilbagebetalingen.

3. Hvad angår låneafdrag, som endnu ikke er forfaldne på datoen for denne beslutnings offentliggørelse, skal Italien sørge for, at låntageren afvikler disse på normale markedsvilkår.

Artikel 3

Den ved Sardiniens regionallov nr. 20 af 15. maj 1951, som ændret ved regionallov nr. 9 fra 1996, ydede statsstøtte til rederier i form af lån og finansiel leasing er uforenelig med fællesmarkedet.

Artikel 4

Italien ophæver de i artikel 1 og 3 nævnte støtteordninger.

Artikel 5

Inden for to måneder fra denne beslutnings offentliggørelse underretter Italien Kommissionen om, hvilke foranstaltninger der er truffet til at opfylde dette krav.

Artikel 6

Denne beslutning er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 10. juli 2007.

På Kommissionens vegne

Jacques BARROT

Næstformand