ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 10. Juli 2007

über eine staatliche Beihilfe Italiens an den Schifffahrtssektor in Sardinien C 23/96 (NN 181/95) und C 71/97 (N 144/97)

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2007) 3257)

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/92/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den vorgenannten Artikeln,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 24. Juni 1996 ([1]) teilte die Kommission den italienischen Behörden ihre Entscheidung mit, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag (ex Artikel 93 Absatz 2) bezüglich einer unzulässigen Beihilferegelung der Region Sardinien zugunsten von Schifffahrtsunternehmen einzuleiten, die den Bau, den Erwerb, den Umbau oder die Reparatur von Schiffen beabsichtigen (nachfolgend „ursprüngliche Beihilferegelung" genannt).

(2) Nach Eröffnung des Verfahrens übersandte die italienische Regierung der Kommission ihre Stellungnahme mit Schreiben vom 31. Oktober 1996 (GD VII-Verkehr A/23443). Die Region Sardinien übersandte ihre Stellungnahmen mit Schreiben vom 11. Oktober 1996 (DG VII-Trasporti A/21870) und vom 22. Januar 1997. Weder die anderen Mitgliedstaaten noch interessierte Dritte übermittelten Stellungnahmen innerhalb der festgelegten Frist von einem Monat nach Veröffentlichung der Entscheidung über die Einleitung des Verfahrens. Es ist jedoch anzumerken, dass einige interessierte Dritte nach Ablauf der genannten Frist Stellungnahmen abgegeben haben.

(3) Die Kommission erließ am 21. Oktober 1997 die Entscheidung 98/95/EG, in der sie die Unvereinbarkeit der fraglichen Beihilferegelung mit dem Gemeinsamen Markt feststellt ([2]). Diese Entscheidung wurde den italienischen Behörden am 12. November 1997 (SG (97) D/9375) mitgeteilt.

(4) Die Kommission unterrichtete die italienischen Behörden mit Schreiben vom 14. November 1997 über ihre Entscheidung, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag (ex Artikel 93 Absatz 2) bezüglich des sardischen Regionalgesetzes Nr. 9 vom 15. Februar 1996 einzuleiten, mit dem die ursprünglich zugunsten der Schifffahrtsindustrie angewandte Beihilferegelung geändert wurde ([3]). Mit Schreiben vom 16. Januar 1998 (DG VII-Trasporti A/1221) und 23. Dezember 1997 (DG VII-Trasporti A/144) übermittelte Italien Bemerkungen. Von anderen Mitgliedstaaten oder Dritten wurden keine Bemerkungen innerhalb der Frist von einem Monat nach Veröffentlichung der Entscheidung zur Eröffnung des Verfahrens übermittelt.

(5) Der Europäische Gerichtshof hat mit Urteil vom 19. Oktober 2000 (*Italienische Republik und Sardegna Lines — Servizi Marittimi della Sardegna SpA/ Kommission der Europäischen Gemeinschaften*, verbundene Rechtssachen C-15/98 und C-105/99) ([4]) die Entscheidung 98/95/EG wegen unzureichender Begründung einer Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten für nichtig erklärt.

(6) Mit Schreiben vom 23. November 2006 (D 2006 224962) ersuchte die Kommission die italienischen Behörden um Informationen, die am 8. März 2007 per E-Mail antworteten (TRENA/26193).

2. BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

2.1. Ursprüngliche Beihilferegelung

(7) Die Kommission erlangte 1993 aufgrund einer Beschwerde Kenntnis von einer Beihilferegelung der Region Sardinien zugunsten von Schifffahrtsunternehmen, die den Bau, den Erwerb, den Umbau oder die Reparatur von Schiffen beabsichtigten. Es handelte sich vor allem um Darlehen und Leasing zu vergünstigten Bedingungen, die anfänglich nur Unternehmen gewährt wurden, deren Sitz, steuerliches Domizil und Registerhafen in der Region Sardinien lagen.

([1]) C 23/96 (NN 181/95), ABl. C 368 vom 6.12.1996, S. 2.

([2]) ABl. L 20 vom 27.1.1998, S. 30.

([3]) C 71/97 (NN 144/97), ABl. C 386 vom 20.12.1997.

([4]) Sammlung der Rechtsprechung 2000, S. I-08855.

Regionalgesetz Nr. 20 vom 15. Mai 1951, geändert durch das Regionalgesetz Nr. 15 vom 11. Juli 1954

(8) Die fragliche Beihilferegelung wurde durch das sardische Regionalgesetz Nr. 20 vom 15. Mai 1951 (nachfolgend „Gesetz Nr. 20/1951“), geändert durch die Regionalgesetze Nr. 15 vom 11. Juli 1954 (nachfolgend „Gesetz Nr. 15/1954“) und Nr. 11 vom 4. Juni 1988 (nachfolgend „Gesetz Nr. 11/1988“) eingeführt. Das Gesetz Nr. 20/1951, geändert durch das Gesetz Nr. 15/1954, sah die Schaffung eines Fonds für die Vergabe von Darlehen an Schifffahrtsunternehmen vor, die den Bau, den Erwerb, den Umbau oder die Reparatur von Schiffen beabsichtigten. Diese Darlehen sollten ausschließlich Unternehmen gewährt werden, deren Sitz, steuerliches Domizil und Registerhafen in der Region Sardinien lagen.

(9) Die Darlehen konnten sich im Fall von Bau-, Umbau- oder Reparaturarbeiten, für die der Antragsteller bereits Beihilfen nach seinerzeit geltenden einzelstaatlichen Rechtsvorschriften erhalten hatte, auf höchstens 20 % der Investitionskosten belaufen. Waren keine derartigen Beihilfen nach einzelstaatlichen Rechtsvorschriften gewährt worden, konnten die Darlehen bis zu 60 % der Investitionskosten betragen.

(10) Zinsen, Provisionen und andere mit dem Darlehen zusammenhängende Entgelte konnten nach dem Gesetz Nr. 20/1951 höchstens 4,5 % der Darlehenssumme jährlich betragen, falls bereits Beihilfen nach einzelstaatlichen Rechtsvorschriften gewährt worden waren, und höchstens 3,5 %, falls keine derartigen Beihilfen gewährt worden waren (die Zinssubvention belief sich auf durchschnittlich 10—12 Prozentpunkte). Das Darlehen war in nicht mehr als zwölf Jahresraten ab dem dritten Jahr nach Indienststellung des darlehensfinanzierten Schiffs zurückzuzahlen.

Regionalgesetz Nr. 11 vom 4. Juni 1988

(11) Durch das Gesetz Nr. 11/1988, Artikel 99 und 100, wurden wesentliche Änderungen an der Beihilferegelung vorgenommen, aber diese Änderungen waren der Kommission nicht mitgeteilt worden. Somit stellte die Beihilferegelung in ihrer geänderten Fassung eine nicht notifizierte Beihilfe dar.

(12) Die Bedingungen für die Gewährung einer Beihilfe an begünstigte Unternehmen nach dem Gesetz Nr. 20/1951 wurden wie folgt ergänzt:

„a) Das Unternehmen hat seinen Sitz, seine Verwaltung und seinen Schifffahrtsbetrieb sowie, falls anwendbar, seine Hauptlager und Zusatzausrüstung ständig in einem Hafen der Region;

b) alle Schiffe im Eigentum des Unternehmens sind in den Registerhäfen der Region eingetragen;

c) das Unternehmen nutzt die Häfen der Region als Zentrum seiner Schifffahrtstätigkeiten und läuft diese Häfen im Rahmen dieser Tätigkeiten an; regelmäßige Schiffsdienste enden in einem oder mehreren dieser Häfen oder laufen sie an;

d) das Unternehmen verpflichtet sich, Umrüstarbeiten in den Häfen der Region vorzunehmen, sofern sardische Werften über die betriebliche Kapazität verfügen und keine durch höhere Gewalt verursachten Hinderungsgründe, unvermeidbare Leasingerfordernisse oder offensichtliche wirtschaftliche oder zeitliche Einschränkungen vorliegen;

e) das Unternehmen muss auf Schiffen mit einer Bruttotonnage über 250 Tonnen, für die eine Beihilfe beantragt wird, ein Kontingent von Seeleuten aller Kategorien beschäftigen, die in der Heuerliste des Registerhafens eingetragen sind; alle Besatzungsmitglieder sind von dieser allgemeinen und besonderen Liste anzuheuern, wobei einschränkend einzig die nationalen Beschäftigungsvorschriften für Seeleute zu beachten sind …“.

(13) Aufgrund des Gesetzes Nr. 11/1988 konnte Sardinien auch einen Zuschuss zu den Leasingkosten leisten, wenn sich ein Schifffahrtsunternehmen für einen Leasingvertrag statt für ein Darlehen entschied. Dieser Zuschuss entspricht der Differenz zwischen den tatsächlichen Zinskosten des Kredits bei Zugrundelegung des marktüblichen Bezugszinssatzes für Schiffsfinanzierungen in Italien und den unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 5 % für einen Kredit in gleicher Höhe anfallenden Zinsen (was einer durchschnittlichen Zinssubvention von rund 10 Prozentpunkten entspricht).

(14) Am Ende der Vertragslaufzeit kann das Schiff, für das ein Zuschuss geleistet wurde, vom Leasingnehmer gegen Zahlung von 1 % des Kaufpreises erworben werden. Nach Angaben der italienischen Behörden (Schreiben vom 5.6.1988 und Antwort vom 1.7.1998) wurde kein Leasingvertrag nach Gesetz Nr. 11/1988 unterschrieben.

(15) Nach Kenntnis der Kommission wurden seit Inkrafttreten der ursprünglichen Beihilferegelung Darlehen in Höhe von insgesamt 12 697 450 000 ITL (rund 6,5 Millionen EUR) bereitgestellt. Die letzte Finanzierungsentscheidung sei im Dezember 1991 getroffen worden.

(16) Im jüngsten Schreiben vom 8.3.2007 vertritt Italien die Auffassung, dass die nach dem Gesetz von 1988 bereitgestellten Finanzierungen den Erwerb von Schiffen mit einer Bruttotonnage von 24 bis 138 betrafen; diese Schiffe seien vorwiegend für Küstentransporte in einem damals noch nicht für den Wettbewerb geöffneten Markt bestimmt gewesen.

2.2. **Zweifel betreffend die ursprüngliche Beihilferegelung, die Gegenstand des Verfahrens C 23/96 ist**

(17) In ihrem Schreiben vom 24. Juni 1996 zur Eröffnung des Verfahrens äußerte die Kommission auf der Grundlage der ihr vorliegenden Informationen aus folgenden Gründen schwerwiegende Zweifel an der Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt:

— die Beihilferegelung umfasste Bestimmungen, die mit einer Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit verbunden waren, da es den Betreibern unter anderem zur Bedingung gemacht wurde, sardische Seeleute an Bord ihrer Schiffe zu beschäftigen;

— die Beihilferegelung verstieß gegen den Grundsatz der Niederlassungsfreiheit, da die Beihilfe unter anderem an die Bedingung geknüpft war, dass die Betreiber ihren Hauptsitz auf Sardinien haben mussten;

— die Beihilferegelung sah Beihilfen vor, mit denen Investitionen in Schiffe auf eine Weise gefördert werden sollten, die gegen das Gemeinschaftsrecht zu verstoßen drohte.

2.3. **Mit Gesetz Nr. 9 vom 15. Februar 1996 geänderte Beihilferegelung**

(18) Um das Gesetz Nr. 20/1951 mit dem Gemeinschaftsrecht und den einschlägigen Richtlinien vereinbar zu machen, änderte die Region die ursprüngliche Beihilferegelung mit Regionalgesetz Nr. 9 vom 15. Februar 1996 (nachfolgend „Gesetz Nr. 9/1996“) wie folgt:

a) diskriminierende Bestimmungen aufgrund der Staatsangehörigkeit wurden gestrichen;

b) es wurde eine neue Bedingung aufgenommen, wonach innovative und technologisch fortgeschrittene Verkehrsmittel Vorrang genießen;

c) es wurden technische Änderungen vorgenommen: Die Laufzeit der Darlehen/Leasingverträge durfte zwölf Jahre nicht überschreiten; deren Höhe musste weniger als 70 % der vorbezahlten Kosten betragen und durfte 40 Milliarden ITL (rund zwanzig Millionen EUR) pro Schiff nicht überschreiten. Die Beihilfe wurde in Form eines Zinszuschusses in Höhe der Differenz zwischen der Rückzahlungsrate bei Zugrundelegung des Bezugssatzes für Schiffsfinanzierungen in Italien und der Rückzahlungsrate bei Zugrundelegung eines Satzes von 36 % des Bezugssatzes gewährt;

d) es wurde ein System zur Vermeidung von Beihilfe-Doppelbewilligungen (durch nationale und regionale Behörden) für dieselben Darlehen/Leasingverträge eingeführt.

2.4. **Im Rahmen des Verfahrens C 71/97 geäußerte Zweifel**

(19) Die Kommission nahm zwar zur Kenntnis, dass die notifizierte Beihilferegelung keine Bestimmungen mehr enthielt, die zu einer Diskriminierung wegen Missachtung der Niederlassungsfreiheit führten, äußerte in ihrer Entscheidung vom 14. November 1997 aber aus folgenden Gründen schwerwiegende Zweifel an der Vereinbarkeit der Änderungen mit dem Gemeinsamen Markt:

— Gefahr von Konflikten mit den zum damaligen Zeitpunkt geltenden Gemeinschaftsvorschriften über den Schiffbau ([5]),

— Unvereinbarkeit der Beihilferegelung mit den zum damaligen Zeitpunkt geltenden Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr ([6]),

— Vorliegen unzulässiger Betriebsbeihilfen in Form von vergünstigten Leasingkonditionen für den Erwerb von Schiffen.

2.5. **Die Entscheidung 98/95/EG der Kommission**

(20) Ohne auf die nachträglich vorgenommenen Änderungen einzugehen, bewertete die Kommission in der Entscheidung 98/95/EG die aufgrund der ursprünglichen Regelung gewährten Beihilfen als staatliche Beihilfen, denn: a) „die begünstigten Unternehmen werden von einer finanziellen Last befreit, die sie üblicherweise zu tragen hätten (handelsübliche Zinsen und andere Darlehens- und Leasingaufwendungen); b) diese Last wird aus staatlichen Mitteln (insbesondere von den sardischen Behörden) getragen; c) die Beihilfe ist sektorspezifisch (sie ist auf die Schifffahrt beschränkt); d) die Beihilfe beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.“

([5]) Richtlinie 90/684/EWG des Rates vom 21. Dezember 1990 über Beihilfen für den Schiffbau, ABl. L 380 vom 31.12.1990, und Verordnung (EG) Nr. 3094/95 des Rates vom 22. Dezember 1995 über Beihilfen für den Schiffbau, ABl. L 332 vom 30.12.1995, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1904/96, ABl. L 251 vom 3.10.1996.

([6]) Finanzielle und steuerliche Maßnahmen im Seeverkehr mit Schiffen, die in der Gemeinschaft eingetragen sind, SEK(89) 921 endg. vom 3. August 1989, und Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr, ABl. C 205 vom 5.7.1997.

(21) Hinsichtlich Buchstabe d wurde in der Entscheidung über die Eröffnung des Verfahrens festgestellt, dass „mehr als 90 % aller Güter aus Mitgliedstaaten auf dem Seeweg nach Sardinien gebracht werden und der Transport von mehr als 90 % aller Güter mit Ursprung in Sardinien in die Mitgliedstaaten auf demselben Weg erfolgt. Außerdem werden 65 % des touristischen Verkehrs (Fahrgäste und Fahrzeuge) zwischen den Mitgliedstaaten und Sardinien durch Schifffahrtsunternehmen abgewickelt." Die Kommission wies außerdem darauf hin, dass die italienischen Behörden in ihren Anmerkungen weder diese Daten bestritten noch die Bezeichnung der Beihilferegelung als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 in Abrede gestellt hätten.

(22) Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass:

a) die nach Gesetz Nr. 11/1988 gewährte Beihilfe eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag (jetzt Artikel 87 Absatz 1) darstellte,

b) die Beihilfe unter Verstoß gegen Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag (Artikel 88 Absatz 3) gewährt wurde und

c) in diesem Fall keine der nach Artikel 92 vorgesehenen Ausnahmen anwendbar war.

Die Kommission hatte folglich angeordnet, dass Italien die aufgrund der Beihilferegelung von 1988 (Artikel 2) gewährten unzulässigen Beihilfen zurückfordert.

2.6. **Das Urteil vom 19. Oktober 2000 und seine rechtlichen Folgen**

(23) Der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften hat mit Urteil vom 19. Oktober 2000 (Urteil *Italienische Republik und Sardegna Lines — Servizi Marittimi della Sardegna SpA/Kommission der Europäischen Gemeinschaften*, verbundene Rechtssachen C-15/98 und C-105/99) [7] die Entscheidung 98/95/EG wegen unzureichender Begründung einer Beeinträchtigung des Handels innerhalb der Gemeinschaft für nichtig erklärt.

(24) Der Gerichtshof stellte fest, dass die Kommission mit der Beschränkung auf die Hinweise, dass die Beihilfe sektorspezifisch und auf die Schifffahrt in Sardinien beschränkt sei, dass mehr als 90 % des Güteraustausch zwischen dem Kontinent und Sardinien auf dem Seeweg erfolge und dass 65 % des touristischen Verkehrs (Beförderung von Fahrgästen mit ihren Fahrzeugen) durch Schifffahrtsunternehmen abgewickelt werde, keinerlei Feststellungen zum Wettbewerb zwischen den sardischen und den in anderen Mitgliedstaaten ansässigen Schifffahrtsunternehmen getroffen habe. Dem Gerichtshof zufolge hatte die Kommission insoweit nicht berücksichtigt, dass Inselkabotage im Mittelmeerraum bis zum 1. Januar 1999 von der Liberalisierung der Seeverkehrsdienstleistungen in den Mitgliedstaaten ausgeschlossen war.

(25) Schließlich stellte der Gerichtshof fest, dass die Kommission trotz des Hinweises, dass die Beihilferegelung zugunsten sardischer Reeder gegen die grundlegenden Prinzipien der Niederlassungsfreiheit und des Diskriminierungsverbots aus Gründen der Staatsangehörigkeit verstoße, diesen Verstoß nicht als Nachweis einer Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten angeführt habe.

(26) Das Urteil vom 19. Oktober 2000 führte zur Wiederaufnahme des mit Entscheidung vom 24. Juni 1996 eröffneten förmlichen Prüfverfahrens. Es obliegt daher der Kommission, eine neue abschließende Entscheidung zu erlassen.

(27) Aufgrund der Aufhebung der Entscheidung 98/95/EG durch den Gerichtshof muss die Kommission nicht nur eine neue Entscheidung erlassen, sondern auch zu der mit Gesetz Nr. 9/1996 eingeführten Änderung der Beihilferegelung Stellung nehmen, die Gegenstand der Einleitung des Prüfverfahrens vom 14. November 1997 war. Auch wenn die Kommission seinerzeit beschlossen hatte, die beiden Beihilferegelungen getrennt voneinander zu prüfen, muss sie in dieser Entscheidung eine gemeinsame Prüfung vornehmen, um deren Auswirkungen insgesamt zu bemessen.

3. **BEMERKUNGEN ITALIENS**

3.1. **Im Rahmen des Verfahrens C 23/96 vorgetragene Bemerkungen zur ursprünglichen Beihilferegelung**

(28) Im Rahmen des Verfahrens C 23/96 informierten die italienischen Behörden die Kommission mit Schreiben vom 31. Oktober 1996 über die von ihnen vorgenommenen Änderungen an der ursprünglichen Beihilferegelung, um diese aus ihrer Sicht mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar zu machen. Die Hauptänderung war die Verabschiedung des Regionalgesetzes Nr. 9/1996, mit dem diskriminierende Bestimmungen aufgrund der Staatsangehörigkeit sowie gegen die Niederlassungsfreiheit verstoßende Bestimmungen gestrichen wurden. Sie teilten der Kommission außerdem mit, dass ein Kontrollmechanismus eingeführt worden sei, um eine Doppelbewilligung der Beihilfen (durch die nationalen und die regionalen Behörden) auszuschließen.

(29) Mit Schreiben vom 11. Oktober 1996 und 22. Januar 1997 rechtfertigten die Regionalbehörden die Notwendigkeit der Maßnahmen aufgrund der Änderungen des Gesetzes Nr. 9/1996 unter anderem mit der schwierigen Wirtschaftslage Sardiniens, das als „Ziel 1-Region" eingestuft sei.

[7] Sammlung der Rechtsprechung 2000, Seite I-08855.

3.2. **Im Rahmen des Verfahrens C 71/97 vorgetragene Bemerkungen zur geänderten Beihilferegelung**

(30) Mit den im Rahmen des Verfahrens C 71/97 übermittelten Bemerkungen machten die italienischen Behörden vor allem geltend, dass es ihnen nicht möglich gewesen sei, die Gemeinschaftsvorschriften zu kennen, auf welche sich die Kommission in ihrer Entscheidung über die Eröffnung des Prüfverfahrens bezog, da die Verordnung (EG) Nr. 3094/95 des Rates ([8]), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1904/96 des Rates, sowie die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr von 1997 erst nach Verabschiedung des Gesetzes Nr. 9/1996 veröffentlicht worden seien.

(31) Zweitens betonte Italien, dass die im Gesetz Nr. 9/1996 vorgesehenen Maßnahmen nicht umgesetzt und keine finanziellen Verpflichtungen gegenüber Dritten eingegangen worden seien. Außerdem vertrat Italien die Auffassung, dass die vorgesehenen Maßnahmen notwendig waren, um fehlenden Skalenerträgen im Seeverkehr mit Waren und Passagieren in einer Inselregion wie Sardinien entgegenzuwirken.

(32) In ihrer Schlussfolgerung erklärten die italienischen Behörden ihre Bereitschaft zu einer Änderung des Gesetzestextes und zur Einhaltung aller geltenden Gemeinschaftsvorschriften.

4. **BEWERTUNG DER BEIHILFE**

4.1. **Bewertung des ursprünglichen Verfahrens im Zeitraum 1988—1996**

Vorliegen einer neuen unzulässigen staatlichen Beihilfe

(33) Die Kommission ist der Auffassung, dass die italienischen Behörden durch das Versäumnis der Meldung der Beihilfen für in Sardinien registrierte Schifffahrtsunternehmen, die den Bau, den Erwerb, den Umbau oder die Reparatur von Schiffen beabsichtigen, gegen Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags (ex Artikel 93 Absatz 3) verstoßen haben. Denn auch wenn die Beihilferegelung vor Inkrafttreten des Vertrags eingeführt worden war, wurde die mit den Gesetzen Nr. 20/1951 und Nr. 15/1954 eingeführte Beihilferegelung durch das Gesetz Nr. 11/1988 erheblich verändert. Die 1988 eingeführten Änderungen hätten also der Kommission gemeldet werden müssen und stellen somit neue nicht gemeldete Beihilfen dar. Im Übrigen wurde diese Bewertung von den italienischen Behörden in ihren Bemerkungen zur Einleitung des Verfahrens vom 24. Juni 1996 nicht bestritten und sie wird daher in dieser Entscheidung bekräftigt.

(34) Die Kommission stellt fest, dass die geprüfte Maßnahme eine Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des Vertrags darstellt. Die sardischen Unternehmen kamen nämlich in den Genuss von gegenüber handelsüblichen Zinsen vergünstigten Zinssätzen und niedrigeren Darlehens- und Leasingaufwendungen; sie wurden somit von finanziellen Belastungen befreit, die sie unter normalen Bedingungen hätten tragen müssen. Die Kommission bemerkt, dass die Belastungen aus öffentlichen Mitteln finanziert wurden und dass die Beihilfe selektiv war, da sie im Schifffahrtsektor tätigen und in Sardinien niedergelassenen Unternehmen vorbehalten war.

([8]) Vgl. Fußnote 5.

(35) Die Kommission bemerkt außerdem, dass die Maßnahme den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigt. Das von den italienischen Behörden angewandte Verfahren betrifft nämlich sardische Schifffahrtsunternehmen im Allgemeinen, ganz gleich, ob sie im Kabotagebereich oder im internationalen Verkehr tätig sind. Zwar blieb mit der Verordnung Nr. 3577/92 ([9]), durch die der Dienstleistungsverkehr im Bereich der Seekabotage innerhalb der Gemeinschaft liberalisiert wurde, die Liberalisierung der Kabotage mit Mittelmeerinseln bis zum 1. Januar 1999 ausgeklammert, aber dennoch wird durch diese Verordnung eine Beeinträchtigung der Handelsbedingungen auf dem Markt für Schifffahrtsdienste zwischen verschiedenen Mitgliedstaaten, insbesondere zwischen dem französischen, spanischen und italienischen Festland, nicht ausgeschlossen. In diesem Zusammenhang muss man feststellen, dass die angesprochene Beihilfe sich nicht auf die seit dem 1.1.1999 liberalisierte Kabotage beschränkte, das heißt auf die innerhalb der italienischen Hoheitsgewässer erbrachten Schifffahrtsdienste, sondern auch die sardischen Schifffahrtsunternehmen betraf, die Dienstleistungen im Rahmen des bereits seit 1986 ([10]) liberalisierten Seeschifffahrtsverkehrs erbrachten und damit im Wettbewerb mit anderen Gemeinschaftsunternehmen operieren konnten.

(36) Aus den der Kommission vorliegenden Daten ([11]) ergibt sich, dass zwischen 1992 und 1997 unter anderem ein Seeverkehr von Handelsschiffen (und Kreuzfahrtschiffen) zwischen sardischen Häfen und anderen Häfen innerhalb und außerhalb der Gemeinschaft in beiden Richtungen existierte. Zu erwähnen sind vor allem ein französisches Unternehmen, das von Toulon aus Richtung Sardinien operierte, und zwei italienische Unternehmen, die von Korsika aus Sardinien anliefen. Diese Umstände belegen, dass in jener Zeitspanne (zwischen 1988 und 1996) eine Beeinträchtigung des Handels im Bereich der internationalen Seeschifffahrtsdienstleistungen zwischen Italien und bestimmten Mitgliedstaaten bestand.

(37) In ihrem jüngsten Schreiben vom 8.3.2007 behaupten die italienischen Behörden, dass die aufgrund des Gesetzes 11/1988 bewilligten Beihilfen „den Erwerb von Schiffen zwischen 24 und 138 Bruttoregistertonnen“ betroffen hätten; solche Schiffe seien hauptsächlich für den Seeküstenverkehr in einem damals noch nicht dem Wettbewerb geöffneten Markt bestimmt gewesen. Allerdings stellte sich heraus, dass das Verfahren in mindestens zwei Fällen für den Erwerb von Fähren für den Transport von Personen und Kraftfahrzeugen zwischen Sardinien und dem Festland angewandt wurde, die in Wettbewerb zu anderen nationalen oder gemeinschaftlichen Betreibern treten konnten. Die italienischen Behörden erklärten, sie hätten für den betreffenden Zeitraum weder Daten über den Personen- und Warenverkehr zwischen Sardinien und dem restlichen Italien noch zwischen Sardinien und anderen EU-Ländern.

([9]) Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage), ABl. L 364 vom 12.12.1992.

([10]) Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern, ABl. L 378 vom 31.12.1986.

([11]) Vom Hafenamt Olbia registrierte Daten.

(38) Ferner ist darauf hinzuweisen, dass in der Kabotage-Verordnung Nr. 3577/92 nicht einmal die Existenz eines Wettbewerbs zwischen Unternehmen auf dem Seeverkehrsmarkt zwischen Sardinien und der italienischen Halbinsel in der Zeit vor dem 1. Januar 1999 ausgeschlossen wurde, denn ausländische Unternehmen hatten das Recht, Seekabotage-Dienstleistungen in Italien zu erbringen, indem sie ihre Schiffe in diesem Mitgliedstaat registrierten, ohne aber in den Genuss der sardischen Reedern vorbehaltenen Beihilferegelung kommen zu können. Dieses Verfahren hatte schließlich zur Folge, dass Schifffahrtsunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten vor der Eröffnung von Zweigniederlassungen in Italien zur Erbringung von Seekabotage-Dienstleistungen mit Sardinien abgeschreckt wurden, denn sie hätten jedenfalls nicht in den Genuss dieser Beihilfe kommen können, während sie im Wettbewerb mit anderen Betreibern gestanden hätten, die hingegen solche Beihilfen erlangen konnten.

Nichtanwendbarkeit der Ausnahmen nach Artikel 87 Absätze 2 und 3

(39) Aus folgenden Gründen kann keine der in Artikel 87 Absätze 2 und 3 (ex Artikel 92 Absätze 2 und 3) vorgesehenen Ausnahmen angewandt werden.

(40) Die italienischen Behörden behaupten, die Beihilfe sei zur Förderung einer Region notwendig gewesen, die sich in einer schwierigen Wirtschaftslage befand.

(41) Zwar können in Sardinien Regionalbeihilfen gewährt werden, allerdings ist die Ausnahmeregelung nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a des Vertrags nicht anwendbar, da die fraglichen Beihilfen nicht im Rahmen einer Beihilferegelung zur Förderung der Regionalentwicklung gewährt wurden, sondern sich auf die Förderung der Schifffahrtsunternehmen beschränken. Die italienischen Behörden haben nicht hinreichend dargelegt, wie die Beihilferegelung zugunsten der sardischen Schifffahrtsunternehmen die Entwicklung der Region im Sinne des damals anwendbaren Gemeinschaftsrechts, d. h. der Mitteilung der Kommission über die Methode zur Anwendung von Artikel 92 Absatz 3 Buchstaben a und c auf Regionalbeihilfen ([12]), erlaubt hätte. Zwar steht Sardinien auf der Liste der Regionen im Sinne von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe a (vgl. Anhang I der oben genannten Mitteilung), aber es wurde weder nachgewiesen, dass die Maßnahme als Erstinvestition oder für die Schaffung von Arbeitsplätzen notwendig war, noch dass sie als zeitlich begrenzte Betriebsbeihilfe zum Ausgleich spezifischer oder andauernder Nachteile der Region betrachtet werden kann, mit der eine dauerhafte und ausgeglichene Entwicklung ohne die Gefahr von Überkapazitäten in dem betreffenden Sektor ermöglicht wird.

(42) Ferner wird in der Mitteilung bestätigt, dass bei jeder Regionalbeihilfe die Gemeinschaftsleitlinien für bestimmte Industriezweige wie zum Beispiel den Schiffbau zu beachten sind, was bei der fraglichen Beihilferegelung, wie im Folgenden belegt wird, nicht der Fall ist.

(43) Die Beihilfe kann daher nicht als Ausnahme nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a gelten.

(44) Man kann sich auch nicht auf die Ausnahme nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c betreffend Beihilfen zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige berufen, da die fragliche Beihilferegelung nicht mit den im Zeitraum 1988—1996 geltenden Gemeinschaftsleitlinien im Einklang steht. Das damals geltende Gemeinschaftsrecht, d. h. Anhang I Abschnitt II der Leitlinien von 1989 über staatliche Beihilfen an Reedereien ([13]), sah vor, dass solche Beihilfen unter der Voraussetzung gewährt werden können, dass sie die Handelsbeziehungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. In Absatz 7 der oben genannten Leitlinien heißt es: „… Das gemeinsame Interesse würde insbesondere durch Maßnahmen gewahrt, die darauf gerichtet sind, dass Schiffe unter Gemeinschaftsflagge bleiben und man so der Tendenz zur Verwendung von Drittstaatenflaggen entgegenwirkt, indem man vor allem die technische Ausrüstung verbessert und zweitens eine möglichst große Zahl von Seeleuten aus Gemeinschaftsländern auf solchen Schiffen beschäftigt." Hierzu haben die italienischen Behörden keine ausreichenden Informationen geliefert, um zu belegen, dass die ursprüngliche Beihilferegelung der Region Sardinien durch die Verbesserung der Schiffssicherheit oder den Beschäftigungsschutz von Seeleuten aus EU-Ländern gerechtfertigt werden könnte.

(45) Außerdem sah Anhang I Abschnitt II Absatz 6 der oben erwähnten Leitlinien von 1989 über staatliche Beihilfen an Reedereien vor, dass Beihilfen für den Bau, den Umbau oder die Reparatur von Schiffen nur unter der Voraussetzung an letztere überwiesen werden dürfen, dass sie innerhalb der Grenzen des Gemeinschaftsrechts berechnet werden, insbesondere der Richtlinie 87/167/EWG des Rates vom 26. Januar 1987 über Beihilfen für den Schiffbau ([14]), ergänzt durch die Richtlinie 90/684/EWG des Rates ([15]) und die Verordnung (EG) Nr. 3094/95 des Rates ([16]). Artikel 4 der Richtlinie 87/167/EWG lautete wie folgt: „Produktionsbeihilfen zugunsten des Schiffbaus und des Schiffsumbaus können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern die Gesamthöhe der für jeden einzelnen Bauauftrag gewährten Beihilfen, in Subventionsäquivalent, eine gemeinsame, als Prozentsatz des Vertragswertes vor Beihilfe ausgedrückte Höchstgrenze, im Folgenden ‚Beihilfehöchstgrenze'" genannt, nicht überschreitet.

(46) In diesem Zusammenhang sind die staatlichen Behörden verpflichtet, die Beachtung der Gemeinschaftsvorschriften über Beihilfen für Schiffswerften zu gewährleisten, von denen die Kommission nicht abweichen kann. Da die Achtung des Gemeinschaftsrechts natürlich eine Voraussetzung für die Zulässigkeit der fraglichen Beihilfen ist, muss der Mitgliedstaat diese nachweisen, indem er „alle Anhaltspunkte liefert, die [die Kommission] benötigt, um das Vorliegen der Voraussetzungen für die Gewährung solcher Beihilfen zu prüfen" (EuGH), Rechtssache C-364/90, Italien/Kommission, Slg. 1993, I-2097, Randnr. 20 und ff.).

([12]) Mitteilung der Kommission über die Methode zur Anwendung von Artikel 92 Absatz 3 Buchstaben a und c, insbesondere Abschnitt I Absatz 6 (ABl. C 212 vom 12.8.1988), geändert 1990 und 1994 (ABl. C 163 vom 4.7.1990 und ABl. C 364 vom 20.12.1994).

([13]) SEK(89) 921 endg. vom 3. August 1989.

([14]) ABl. L 69 vom 12.3.1987, S. 55.

([15]) ABl. L 380 vom 31.12.1990, S. 27.

([16]) ABl. L 332 vom 30.12.1995, S. 1. Verordnung geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1904/96, ABl. L 251 vom 3.10.1996, S. 5.

(47) Da die italienischen Behörden keine Informationen darüber geliefert haben, dass die Gesamthöhe der Beihilfe die in Artikel 4 der Richtlinie 87/167/EWG ([17]) vorgesehene Beihilfehöchstgrenze nicht überschreitet, und da jede andere Information darüber fehlt, dass die ursprüngliche Maßnahme sowohl mit der genannten Richtlinie als auch mit Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 3094/95 ([18]) vereinbar ist, muss die Kommission daraus schließen, dass die Beihilfen auch nicht mit den Rechtsvorschriften über Beihilfen für den Schiffbau ([19]) vereinbar sind.

(48) Außerdem kann man sich nicht auf solche Ausnahmen berufen, um eine Beihilferegelung zu genehmigen, die den allgemeinen Grundsätzen des Vertrags widerspricht. Die Kommission ist der Auffassung, dass die Beihilferegelung für die sardischen Reeder mit dem Gemeinschaftsrecht unvereinbar ist, da einige der mit Gesetz Nr. 11/1988 eingeführten zusätzlichen Voraussetzungen gegen die Grundprinzipien der Niederlassungsfreiheit (Artikel 52) und des Verbots jeder Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit (Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 2) verstießen.

(49) Entgegen den Bestimmungen von Artikel 52 wurde in der Beihilferegelung nicht nur festgelegt, dass das begünstigte Unternehmen in Sardinien niedergelassen sein musste, sondern dass auch sein Verwaltungssitz und sein Schifffahrtsbetrieb sowie gegebenenfalls seine Hauptlager und seine Zusatzausrüstung ständig in einem Hafen der Region angesiedelt sein mussten. Ferner war darin vorgesehen, dass alle Schiffe des begünstigten Unternehmens (und nicht nur die, für die ein Kredit aufgrund der Regelung gewährt wurde) in Sardinien registriert sein mussten.

(50) Wie aus Artikel 99 Buchstabe e des Gesetzes 11/1988 hervorgeht und wie der Gerichtshof in seinem Urteil vom 19. Oktober 2000 (Punkt 19) betonte, musste das Unternehmen auf Schiffen über 250 Tonnen ein Mindestkontingent von Seeleuten beschäftigen, die in der Heuerliste des sardischen Registerhafens des Schiffes eingetragen waren. Das begünstigte Unternehmen war also verpflichtet, einen bestimmten Prozentsatz einheimischer Seeleute zu beschäftigen, auch wenn Seeleute anderer Herkunft in der Lage gewesen wären, die vorgesehene Arbeit zu leisten, was einen Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot aufgrund der Staatsangehörigkeit darstellt. Daraus ergibt sich, dass die fragliche Beihilfe gegen grundlegende Prinzipien des Gemeinschaftsrechts verstößt.

4.2. **Bewertung der ursprünglichen durch das Gesetz Nr. 9 vom 15. Februar 1996 geänderten und 1996 in Kraft getretenen Regelung**

Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

(51) Die Kommission ist aus folgenden Gründen der Auffassung, dass die durch Gesetz Nr. 9/1996 geänderte Regelung eine staatliche Beihilfe nach Artikel 87 Absatz 1 darstellt: a) Die begünstigten Unternehmen werden durch Vergünstigungen bei den Zinssätzen und anderen Darlehens- und Leasingaufwendungen von einer finanziellen Last befreit, die sie üblicherweise zu tragen hätten; b) diese Last wird weiterhin aus öffentlichen Mitteln finanziert; c) die Beihilfe ist sektorspezifisch, da sie ausschließlich Unternehmen aus dem Schifffahrtssektor vorbehalten ist, und d) die Beihilfe beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten, denn die geänderte Regelung betrifft Schifffahrtsunternehmen, die den Erwerb, den Bau und den Umbau von Schiffen für den Transport von Waren und Passagieren von und nach Sardinien und anderen sardischen Inseln beabsichtigen. Wie schon oben erwähnt wurde, sind die Unternehmen, die in den Genuss der Beihilfe kommen können, nicht nur auf dem seit dem 1.1.1999 liberalisierten Kabotagemarkt, sondern auch auf dem seit 1986 ([20]) liberalisierten internationalen Seeverkehrsmarkt tätig. Jedenfalls besteht kein Zweifel, dass diese Regelung, in dem Maße, in dem sie heute immer noch in Kraft ist, weiterhin den Wettbewerb in einem seit 1999 vollständig liberalisierten Sektor beeinträchtigt.

(52) Den Informationen der italienischen Behörden vom Oktober 1996 und Januar 1997 zufolge hat kein Unternehmen eine Beihilfe aufgrund des Gesetzes Nr. 9/1996 erhalten. Da solche Beihilfen in der Vergangenheit nicht gewährt wurden, hält es die Kommission nicht für notwendig, in dieser Entscheidung die Vereinbarkeit mit dem damals geltenden Gemeinschaftsrecht zu bewerten. Da aber künftig solche Beihilfen gewährt werden könnten, muss die Vereinbarkeit mit dem derzeit geltenden Gemeinschaftsrecht, d. h. mit den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr ([21]) (nachfolgend „Gemeinschaftsleitlinien 2004“) geprüft werden.

([17]) Artikel 4 sieht Folgendes vor: Produktionsbeihilfen zugunsten des Schiffbaus und des Schiffsumbaus können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern die Gesamthöhe der für jeden einzelnen Bauauftrag gewährten Beihilfen, in Subventionsäquivalent, eine gemeinsame, als Prozentsatz des Vertragswertes vor Beihilfe ausgedrückte Höchstgrenze, im Folgenden „Beihilfehöchstgrenze“ genannt, nicht überschreitet.

([18]) Absatz 1: Unterstützungen für Reeder oder Dritte in Form staatlich garantierter Kredite und Bürgschaften, die als Beihilfen für den Schiffbau oder den Schiffsumbau, jedoch nicht für die Reparatur von Schiffen, verfügbar sind, können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn diese Maßnahmen mit der OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe bzw. Übereinkünften zur Änderung oder zur Ersetzung dieser Vereinbarung übereinstimmen. […]. Absatz 3: Beihilfen, die ein Mitgliedstaat seinen Reedern oder Dritten in diesem Staat für den Bau oder den Umbau von Schiffen gewährt, dürfen den Wettbewerb zwischen Werften in diesem Mitgliedstaat und Werften in anderen Mitgliedstaaten bei Auftragsvergabe nicht verfälschen bzw. zu verfälschen drohen.

([19]) Zur Anwendung der Rechtsvorschriften über Beihilfen für den Schiffbau ist im Übrigen zu bemerken, dass, wie der Generalanwalt in seinen Schlussfolgerungen (Punkte 34—38) feststellte, auch wenn eine Beihilfe für den Schiffbau eine Beihilfe für Reeder beinhalten kann, die Kommission die Beihilferegelung von 1988 zu Recht als eine Beihilfe für Reeder angesehen hat, die ausschließlich vor dem Hintergrund der weniger schwierigen Verpflichtung aufgrund des Vertrags geprüft werden sollte, zumal die italienischen Behörden gegen die Berichtspflicht nach Artikel 11 der oben genannten Richtlinie verstoßen haben.

([20]) Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern, ABl. L 378 vom 31.12.1986.

([21]) Mitteilung der Kommission K(2004) 43 — Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr, ABl. C 13 vom 17.1.2004.

Unvereinbarkeit der geänderten Regelung

(53) Die geänderte Beihilferegelung enthält keine Bestimmungen mehr, die eine Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit darstellen, und auch keinen Verstoß gegen den Grundsatz der Niederlassungsfreiheit. Allerdings ist die Kommission aus folgenden Gründen der Auffassung, dass die geänderte Regelung nicht mit den Gemeinschaftsleitlinien 2004 vereinbar ist und keine Ausnahmen nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstaben a und c zulässig sind.

(54) Laut Kapitel 5 der Gemeinschaftsleitlinien 2004 verzerren Zuschüsse zur Flottenerneuerung im Allgemeinen den Wettbewerb. Im vorliegenden Fall ist die Kommission der Auffassung, dass die fraglichen Beihilfen nicht im Zusammenhang mit einer Strukturreform zur Reduzierung der Gesamtkapazität stehen, und dass sie auch nicht der Verbesserung der Ausrüstung oder der Förderung des Einsatzes sichererer Schiffe dienen. Der Umstand, dass die Beihilfen nach der geänderten Beihilferegelung „für innovative und technologisch fortgeschrittene Verkehrsarten" bestimmt sein sollen, erlaubt angesichts einer fehlenden Definition solcher Technologien und der zugehörigen Kosten nicht eine Bewertung der tatsachlichen Auswirkung der vorgenommenen Änderung.

(55) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Beihilferegelung auch nicht als Regionalbeihilfe im Sinne von Absatz 6 der Gemeinschaftsleitlinien für regionale Beihilfen angesehen werden kann. Sardinien mag zwar eine benachteiligte Region sein, aber die italienischen Behörden haben weder hinreichend belegt, dass die Region aus der fraglichen Regelung einen Nutzen ziehen wird (Kapitel 5 Absatz 4 der Gemeinschaftsleitlinien 2004) noch dass die Beihilferegelung mit den geltenden Rechtsvorschriften über regionale Beihilfen vereinbar ist ([22]).

(56) Außerdem ist die Kommission der Auffassung, dass die Beihilferegelung aus den bereits dargelegten Gründen die Wirtschaft der anderen Mitgliedstaaten beeinträchtigt und den Wettbewerb zwischen den Mitgliedstaaten in einem Ausmaß verzerrt, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft (Kapitel 2 der Gemeinschaftsleitlinien 2004).

(57) Ferner merkt die Kommission an, dass Investitionsbeihilfen im Sinne der Gemeinschaftsleitlinien 2004 mit den Gemeinschaftsvorschriften für den Schiffbausektor vereinbar sein müssen, d. h. mit der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 ([23]). In Artikel 3 Absatz 1 dieser Verordnung heißt es: „Bis zum 31. Dezember 2000 können Produktionsbeihilfen für Aufträge zum Schiffbau und Schiffsumbau, jedoch nicht zur Schiffsreparatur, als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern der Gesamtbetrag sämtlicher für einen einzelnen Auftrag gewährter Formen von Beihilfen (einschließlich des Subventionsäquivalents sämtlicher einem Schiffseigentümer oder Dritten gewährter Beihilfen) als Subventionsäquivalent eine gemeinsame Beihilfehöchstgrenze nicht übersteigt, die als Prozentsatz des Auftragswerts vor Beihilfe ausgedrückt ist […]". In Anbetracht der Tatsache, dass Italien keine Informationen geliefert hat, dass der Gesamtbetrag sämtlicher für einen einzelnen Auftrag gewährter Formen von Beihilfen als Subventionsäquivalent eine gemeinsame Beihilfehöchstgrenze nicht übersteigt, die als Prozentsatz des Auftragswerts vor Beihilfe ausgedrückt ist, muss man zwangsläufig feststellen, dass die Maßnahme mit Artikel 3 Absatz 1 nicht vereinbar ist.

(58) Ferner gilt nach Artikel 3 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1540/98: „Beihilfen in Form staatlich geförderter Kredite an inländische und ausländische Schiffseigentümer oder Dritte für den Bau oder Umbau von Schiffen können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden und werden nicht innerhalb der Höchstgrenze angerechnet, wenn sie mit der Entschließung des OECD-Rates vom 3. August 1981 (OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe) oder einer diese Vereinbarung ändernden oder ersetzenden Vereinbarung übereinstimmen". Der Kommission liegen allerdings Informationen vor, die darauf hindeuten, dass die nach der geänderten Regelung vorgesehenen Beihilfen mit der Entschließung des OECD-Rates vom 3. August 1981 vereinbar sind.

(59) Nach Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 können Innovationsbeihilfen zugunsten von bestehenden Schiffbau-, Schiffsreparatur- und Schiffsumbauwerften bis zu einer Bruttobeihilfenintensität von maximal 10 % als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie auf die gewerbliche Anwendung wirklich und grundlegend neuartiger Produkte und Verfahren abzielen, die gegenwärtig nicht von anderen Unternehmen in der Gemeinschaft gewerblich genutzt werden und das Risiko des technischen oder geschäftlichen Versagens in sich bergen. Ferner müssen diese Beihilfen, unter Berücksichtigung des mit dem Vorhaben verbundenen Risikograde, auf die Bestreitung der Aufwendungen für Investitionen und technische Tätigkeiten beschränkt sein, die unmittelbar und ausschließlich auf den innovativen Teil des Vorhabens bezogen sind. Wie bereits oben ausgeführt, erlaubt der Umstand, dass die Beihilfen nach der geänderten Beihilferegelung „für innovative und technologisch fortgeschrittene Verkehrsarten" bestimmt sein sollen, angesichts einer fehlenden Definition solcher Technologien und der zugehörigen Kosten nicht eine Bewertung der tatsachlichen Auswirkung der vorgenommenen Änderung. Die Kommission muss folglich daraus schließen, dass auch die geänderte Beihilferegelung mit den Rechtsvorschriften über Beihilfen für den Schiffbau nicht vereinbar ist.

(60) Schließlich können die Ausnahmeregelungen nach Artikel 92 Absatz 3 Buchstaben a und c nicht angewandt werden, da es Aufgabe der einzelstaatlichen Behörden ist, die Beachtung der Gemeinschaftsvorschriften über Beihilfen für Schiffswerften zu gewährleisten, von denen die Kommission nicht abweichen kann. Da die Beachtung des Gemeinschaftsrechts natürlich eine Voraussetzung für die Zulässigkeit der fraglichen Beihilfen ist, muss der Mitgliedstaat einen entsprechenden Nachweis erbringen und alle Informationen liefern, die der Kommission eine Nachprüfung ermöglichen können, dass die Voraussetzungen für die beantragte Ausnahmeregelung gegeben sind.

([22]) Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007—2013, ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13.

([23]) Verordnung (EG) Nr. 1540/98 des Rates vom 29. Juni 1998 zur Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau, ABl. L 202 vom 18.7.1998.

Schlussfolgerungen

(61) Zusammenfassend ist die ursprüngliche Beihilferegelung in der im Zeitraum 1988—1996 angewandten Form unzulässig und mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

(62) Daraus ergibt sich, dass die aufgrund des Regionalgesetzes Nr. 11/1988 gewährte Beihilfe in Form von Darlehen zu Vorzugskonditionen (über einen Gesamtbetrag von 12 697 450 000 ITL) von den Empfängern nach den Verfahren und Vorschriften des italienischen Rechts zurückgezahlt werden muss. In Anbetracht der Tatsache, dass keine Leasingbeihilfen ausgezahlt wurden, entfällt hierfür eine Regelung der Rückforderung.

(63) Die zurückzufordernde Beihilfe umfasst Zinsen von dem Zeitpunkt an, ab dem die rechtswidrige Beihilfe den Empfängern zur Verfügung stand, bis zu ihrer tatsächlichen Rückzahlung.

(64) Die Kommission war nicht in der Lage, das von den einzelnen Begünstigten zurückzufordernde Beihilfeelement oder den Gesamtbetrag aller zurückzufordernden Beihilfen selbst zu ermitteln. Daher müssen die italienischen Behörden den von den einzelnen Begünstigten zurückzufordernden Betrag selbst ermitteln und der Kommission mitteilen.

(65) Hinsichtlich der mit Gesetz Nr. 9/1996 geänderten und seit 1996 geltenden Beihilferegelung stellt die Kommission fest, dass von diesem Jahr an keine Beihilfe überwiesen wurde. Allerdings kommt sie zu dem Schluss, dass diese Regelung eine mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbare staatliche Beihilfe darstellt. In Anbetracht der Tatsache, dass keine solche Subvention ausgezahlt wurde, entfällt eine Regelung der Rückforderung —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die aufgrund des Gesetzes Nr. 20 vom 15. Mai 1951 der Region Sardinien nach dem geänderten Text des Gesetzes Nr. 11 vom 4. Juni 1988 an Schifffahrtsunternehmen in Form von Darlehen und Leasingverträgen gewährte staatliche Beihilfe ist mit dem Gemeinsamen Markt nicht vereinbar.

Artikel 2

(1) Italien ergreift alle erforderlichen Maßnahmen, um die in Artikel 1 genannte und bereits widerrechtlich zur Verfügung gestellte Beihilfe von den Empfängern zurückzufordern, die dem Unterschied zwischen der Summe der Zinsaufwendungen und anderen Aufwendungen entspricht, die der Begünstigte gemäß den zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses geltenden normalen Marktbedingungen hätte tragen müssen, und der Summe der Zinsaufwendungen und anderen Aufwendungen, die der Begünstigte tatsächlich aufgewendet hat.

(2) Die Rückforderung der Mittel erfolgt unverzüglich nach den im innerstaatlichen Recht vorgesehenen Verfahren, sofern diese die sofortige und wirksame Vollstreckung der vorliegenden Entscheidung ermöglichen. Die wieder einzuziehenden Beihilfen werden ab dem Datum, an dem sie dem Empfänger zur Verfügung standen, bis zum Datum der Rückzahlung verzinst.

(3) Ist ein Darlehen zum Zeitpunkt der Bekanntgabe dieser Entscheidung noch nicht zurückgezahlt, stellt Italien sicher, dass die Aufwendungen des Darlehensnehmers in der Restlaufzeit den normalen Marktbedingungen entsprechen.

Artikel 3

Die aufgrund des Gesetzes Nr. 20 vom 15. Mai 1951 der Region Sardinien nach dem geänderten Text des Regionalgesetzes Nr. 9 von 1996 an Schifffahrtsunternehmen in Form von Darlehen und Leasingverträgen vorgesehene staatliche Beihilfe ist mit dem Gemeinsamen Markt nicht vereinbar.

Artikel 4

Italien hebt die in den Artikeln 1 und 3 genannte Beihilferegelung auf.

Artikel 5

Italien teilt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe dieser Entscheidung mit, welche Maßnahmen getroffen wurden, um dieser Entscheidung nachzukommen.

Artikel 6

Die Entscheidung ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 10. Juli 2007

Für die Kommission

Jacques BARROT

Vizepräsident