ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 10ης Ιουλίου 2007

όσον αφορά ένα καθεστώς κρατικών ενισχύσεων της Ιταλίας υπέρ του ναυτιλιακού κλάδου στη Σαρδηνία C 23/96 (NN 181/95) και C 71/97 (N 144/97)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2007) 3257]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/92/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 93 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, σύμφωνα με τα προαναφερόμενα άρθρα,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Η Επιτροπή ενημέρωσε τις ιταλικές αρχές με την επιστολή της 24ης Ιουνίου 1996 ([1]), για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ αναφορικά με ένα παράνομο καθεστώς ενισχύσεων της περιφέρειας της Σαρδηνίας υπέρ ναυτιλιακών εταιρειών για τη ναυπήγηση, αγορά, μετασκευή, μετατροπή και επισκευή πλοίων (εφεξής «αρχικό καθεστώς ενισχύσεων»).

(2) Μετά την κίνηση της διαδικασίας, η ιταλική κυβέρνηση κοινοποίησε τις παρατηρήσεις της στην Επιτροπή, με την επιστολή της 31ης Οκτωβρίου 1996 (ΓΔ VII- Μεταφορές A/23443). Οι περιφερειακές αρχές της Σαρδηνίας διαβίβασαν τις παρατηρήσεις τους με τις επιστολές της 11ης Οκτωβρίου 1996 (ΓΔ VII- Μεταφορές A/21870) και της 22ας Ιανουαρίου 1997. Δεν διαβιβάστηκαν παρατηρήσεις από άλλα κράτη μέλη ή από τρίτους ενδιαφερόμενους εντός της καθοριζόμενης προθεσμίας του ενός μηνός από τη στιγμή της δημοσίευσης της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας. Πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι ορισμένοι τρίτοι ενδιαφερόμενοι υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους μετά την παρέλευση της εν λόγω προθεσμίας.

(3) Η Επιτροπή εξέδωσε στις 21 Οκτωβρίου 1997 την απόφαση 98/95/ΕΚ, στην οποία διαπιστώνεται ότι το επίμαχο καθεστώς ενισχύσεων δεν είναι συμβιβάσιμο με την κοινή αγορά ([2]). Στις 12 Νοεμβρίου 1997 [SG (97) D/9375], η απόφαση αυτή γνωστοποιήθηκε στις ιταλικές αρχές.

(4) Η Επιτροπή ενημέρωσε τις ιταλικές αρχές με την επιστολή της 14ης Νοεμβρίου σχετικά με την απόφασή της να κινήσει την προβλεπόμενη από το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ (πρώην άρθρο 93 παράγραφος 2) διαδικασία κατά του περιφερειακού νόμου αριθ. 9 της Σαρδηνίας, της 15ης Φεβρουαρίου 1996, με τον οποίο τροποποιήθηκε το αρχικό καθεστώς ενισχύσεων που είχε θεσπισθεί υπέρ των ναυτιλιακών εταιρειών ([3]). Οι ιταλικές αρχές κοινοποίησαν τις παρατηρήσεις τους στις 16 Ιανουαρίου 1998 (ΓΔ VII-Μεταφορές A/1221) και στις 23 Δεκεμβρίου 1997 (ΓΔ VII-Μεταφορές A/144). Δεν διαβιβάστηκαν παρατηρήσεις από άλλα κράτη μέλη ή από τρίτους ενδιαφερόμενους εντός της καθοριζόμενης προθεσμίας του ενός μηνός από τη στιγμή της δημοσίευσης της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

(5) Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (απόφαση του Δικαστηρίου *Ιταλική Δημοκρατία και Sardegna Lines – Servizi Marittimi della Sardegna SpA κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-15/98 και C-105/99) ([4]) ακύρωσε με την απόφασή του της 19ης Οκτωβρίου 2000 την απόφαση 98/95/ΕΚ λόγω ανεπαρκούς αιτιολογίας όσον αφορά τον επηρεασμό των κοινοτικών συναλλαγών.

(6) Συνεπεία της επιστολής που διαβίβασε η Επιτροπή στις 23 Νοεμβρίου 2006 (D 2006 224962) με την οποία ζητούσε να της χορηγηθούν πληροφορίες από τις ιταλικές αρχές, η σχετική απάντηση της περιήλθε με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο στις 8 Μαρτίου 2007 (TRENA/26193).

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

2.1. Το αρχικό καθεστώς

(7) Η Επιτροπή πληροφορήθηκε το 1993, κατόπιν σχετικής καταγγελίας, την ύπαρξη ενός καθεστώτος ενισχύσεων που είχε θεσπισθεί από την περιφέρεια της Σαρδηνίας υπέρ ναυτιλιακών εταιρειών για τη ναυπήγηση, αγορά, μετασκευή και επισκευή πλοίων. Επρόκειτο ιδίως για δάνεια και χρηματοδοτικές μισθώσεις που παρέχονταν με ευνοϊκούς όρους. Τα δάνεια αυτά προορίζονταν αρχικά μόνο για τις εταιρείες με έδρα, φορολογική κατοικία καθώς και λιμένα νηολογήσεως στη Σαρδηνία.

([1]) C 23/96 (NN 181/95), ΕΕ C 368 της 6.12.1996, σ. 2.
([2]) ΕΕ L 20 της 27.1.1998, σ. 30.
([3]) C 71/97 (NN 144/97), ΕΕ C 386 της 20.12.1997.
([4]) Συλλογή 2000, σ. I-08855.

Ο περιφερειακός νόμος αριθ. 20 της 15ης Μαΐου 1951, όπως τροποποιήθηκε με τον νόμο αριθ. 15 της 11ης Ιουλίου 1954

(8) Το προαναφερόμενο καθεστώς θεσπίστηκε με τον περιφερειακό νόμο της Σαρδηνίας αριθ. 20, της 15ης Μαΐου 1951 (εφεξής «νόμος αριθ. 20/1951»), όπως τροποποιήθηκε διαδοχικά με τους περιφερειακούς νόμους αριθ. 15 της 11ης Ιουλίου 1954 (εφεξής «νόμος αριθ. 15/1954») και αριθ. 11 της 4ης Ιουνίου 1988 (εφεξής «νόμος αριθ. 11/1988»). Ο νόμος αριθ. 20/1951, όπως τροποποιήθηκε με το νόμο αριθ. 15/1954, προέβλεπε τη σύσταση ενός ταμείου προορισμός του οποίου ήταν η χορήγηση δανείων σε ναυτιλιακές εταιρείες για τη ναυπήγηση, αγορά, μετατροπή, μετασκευή και επισκευή εμπορικών πλοίων. Οι εν λόγω ευνοϊκοί όροι μπορούσαν να ισχύσουν μόνο για τις εταιρείες με έδρα, φορολογική κατοικία καθώς και λιμένα νηολογήσεως στο έδαφος της περιφέρειας της Σαρδηνίας.

(9) Τα δάνεια αυτά δεν ήταν δυνατόν να υπερβούν το 20 % του επενδυτικού κόστους στην περίπτωση εργασιών ναυπηγήσεως, μετατροπής ή επισκευής, για τις οποίες ο ενδιαφερόμενος είχε ήδη λάβει ενίσχυση βάσει της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας. Εάν ο ενδιαφερόμενος δεν είχε λάβει καμία ενίσχυση σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία, τα δάνεια δεν ήταν δυνατόν να υπερβούν το 60 % του επενδυτικού κόστους.

(10) Σύμφωνα με τον νόμο αριθ. 20/1951, οι τόκοι, οι προμήθειες και οι άλλες επιβαρύνσεις οι συνδεόμενες με τα δάνεια δεν μπορούν να υπερβούν, σε ετήσια βάση, το 4,5 % του ποσού του δανείου, σε περίπτωση που η ενδιαφερόμενη επιχείρηση είχε ήδη λάβει ενίσχυση βάσει της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας και το 3,5 % σε όλες τις άλλες περιπτώσεις (γεγονός που ισοδυναμεί με μέση μείωση των επιτοκίων κατά 10-12 ποσοστιαίες μονάδες). Η αποπληρωμή του κεφαλαίου έπρεπε να γίνει σε δώδεκα κατ' ανώτατο όριο ετήσιες δόσεις, αρχής γενομένης από το τρίτο έτος μετά την έναρξη λειτουργίας του πλοίου για το οποίο χορηγήθηκε το δάνειο.

Ο περιφερειακός νόμος αριθ. 11 της 4ης Ιουνίου 1988

(11) Το καθεστώς ενισχύσεων τροποποιήθηκε ουσιαστικά με τα άρθρα 99 και 100 του περιφερειακού νόμου αριθ. 11/1988, χωρίς ωστόσο οι τροποποιήσεις αυτές να κοινοποιηθούν στην Επιτροπή. Εφόσον το καθεστώς ενισχύσεων τροποποιήθηκε, συνιστούσε επομένως μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση.

(12) Οι όροι που καθιερώθηκαν από το νόμο αριθ. 20/1951 για τη χορήγηση ενίσχυσης στις δικαιούχους επιχειρήσεις συμπληρώθηκαν από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

«α) η επιχείρηση πρέπει να έχει την κύρια και πραγματική έδρα της, τα διοικητικά της γραφεία και τον λιμένα της νηολογήσεως, καθώς και, κατά περίπτωση, τις κύριες αποθήκες και τον βοηθητικό εξοπλισμό της σε μία από τις παραθαλάσσιες πόλεις της περιφέρειας·

β) όλα τα πλοία της εταιρείας πρέπει να είναι νηολογημένα σε λιμάνια της περιφέρειας·

γ) η εταιρεία πρέπει να χρησιμοποιεί τα λιμάνια της περιφέρειας ως κέντρο των ναυτιλιακών της δραστηριοτήτων χρησιμοποιώντας τα συνήθως ως ενδιάμεσο σταθμό· σε περίπτωση παροχής τακτικών υπηρεσιών, αυτές πρέπει να έχουν την αφετηρία τους ή να περιλαμβάνουν μία ή περισσότερες τακτικές στάσεις σε ένα από τα λιμάνια αυτά·

δ) η εταιρεία δεσμεύεται να επισκευάζει τα πλοία της στα λιμάνια της περιφέρειας εφόσον τα ναυπηγεία της Σαρδηνίας διαθέτουν την αναγκαία υποδομή και δεν συντρέχει περίπτωση ανωτέρας βίας, αναπόφευκτες απαιτήσεις ναυλώσεως ή προφανείς λόγοι οικονομικού ή χρονικού χαρακτήρα·

ε) για τα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 250 τόνων, η εταιρεία έχει την υποχρέωση να εξασφαλίζει ειδικό πλήρωμα με όλες τις κατηγορίες ναυτικών που απαιτούνται για την καλή λειτουργία του πλοίου καλώντας μόνο ναυτικούς εγγεγραμμένους στον γενικό πίνακα υπηρεσίας του λιμένα νηολογήσεως· επιλέγει το προσωπικό του πληρώματος, τόσο γενικών όσο και ειδικών καθηκόντων, από τον εν λόγω πίνακα, με μοναδικούς περιορισμούς αυτούς που προβλέπουν οι εθνικές κανονιστικές ρυθμίσεις περί απασχολήσεως των ναυτικών.»

(13) Ο νόμος αριθ. 11/1988 παραχώρησε επίσης στις αρχές της Σαρδηνίας τη δυνατότητα να επιδοτούν το κόστος των χρηματοδοτικών μισθώσεων για τις ναυτιλιακές εταιρείες που προτιμούν αυτήν την εναλλακτική μορφή χρηματοδότησης από τα δάνεια. Η επιδότηση αυτή είναι ίση με τη διαφορά μεταξύ των πραγματικά οφειλόμενων τόκων για το δάνειο, υπολογιζόμενων με το εμπορικό επιτόκιο αναφοράς για ναυτιλιακές εταιρείες στην Ιταλία και των οφειλόμενων τόκων για δάνεια του αυτού ύψους, υπολογιζόμενων με επιτόκιο 5 % (η οποία αντιστοιχεί με μέση επιδότηση επιτοκίου κατά περίπου 10 ποσοστιαίες μονάδες).

(14) Με τη λήξη της σύμβασης, τα πλοία για τα οποία χορηγήθηκε επιδότηση μπορούν να αγορασθούν από τον μισθωτή για ποσό ίσο προς το 1 % της τιμής αγοράς. Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς των ιταλικών αρχών (επιστολή της 5ης Ιουνίου 1988 και απάντηση της 1ης Ιουλίου 1998), δεν υπογράφηκε καμία χρηματοδοτική μίσθωση βάσει του νόμου αριθ. 11/1988.

(15) Με βάση τις πληροφορίες που διαθέτει η Επιτροπή, από την εποχή που τέθηκε σε ισχύ το αρχικό καθεστώς ενισχύσεων χορηγήθηκαν δάνεια συνολικού ύψους 12 697 450 000 ITL (σχεδόν 6,5 εκατομμυρίων ευρώ). Η τελευταία απόφαση χρηματοδότησης εκδόθηκε το Δεκέμβριο του 1991.

(16) Όπως ισχυρίστηκαν οι ιταλικές αρχές στην τελευταία επιστολή τους της 8ης Μαρτίου 2007, οι χρηματοδοτήσεις που εγκρίθηκαν βάσει των διατάξεων του νόμου του 1988 αφορούσαν την αγορά πλοίων ολικής χωρητικότητας 24 έως 138 τόνων· κύριος προορισμός τους ήταν οι θαλάσσιες ενδομεταφορές στις παράκτιες περιοχές σε μια αγορά που δεν ήταν ακόμη ανοικτή στον ανταγωνισμό την εποχή εκείνη.

2.2. **Οι αμφιβολίες που διατυπώθηκαν σχετικά με το αρχικό καθεστώς ενισχύσεων, αντικείμενο της διαδικασίας C 23/96**

(17) Στο έγγραφο με το οποίο κίνησε την αρχική διαδικασία στις 24 Ιουνίου 1996, η Επιτροπή, βασιζόμενη στις πληροφορίες που είχε στη διάθεσή της, εξέφρασε σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης με την κοινή αγορά για τους ακόλουθους λόγους:

— το καθεστώς ενισχύσεων περιείχε διατάξεις που συνεπάγονταν διακρίσεις βάσει της ιθαγένειας, αφού, για να υπάρχει δικαίωμα ενίσχυσης, ο αρμόδιος εκμετάλλευσης των πλοίων υποχρεωνόταν, μεταξύ άλλων, να απασχολεί πληρώματα από τη Σαρδηνία·

— το καθεστώς εναντιωνόταν στην αρχή της ελεύθερης εγκατάστασης αφού προϋπόθεση για τη χορήγηση ενίσχυσης ήταν, μεταξύ άλλων, να έχουν οι εταιρείες εκμετάλλευσης έδρα στη Σαρδηνία·

— το καθεστώς περιλάμβανε ενισχύσεις για την ενθάρρυνση επενδύσεων σε πλοία, με τρόπους οι οποίοι ενείχαν κίνδυνο καταστρατήγησης της κοινοτικής νομοθεσίας.

2.3. **Το καθεστώς όπως τροποποιήθηκε με το νόμο αριθ. 9 της 15ης Φεβρουαρίου 1996**

(18) Για να καταστεί ο νόμος αριθ. 20/1951 συμβιβάσιμος με το κοινοτικό δίκαιο και τις αντίστοιχες οδηγίες που ισχύουν στα ζητήματα αυτά, οι περιφερειακές αρχές τροποποίησαν με τον περιφερειακό νόμο αριθ. 9 της 15ης Φεβρουαρίου 1996 (εφεξής «ο νόμος αριθ. 9/1996») το αρχικό καθεστώς ενισχύσεων ως εξής:

α) καταργήθηκαν τα στοιχεία που συνεπάγονταν διακρίσεις λόγω ιθαγένειας·

β) καθιερώθηκε ένας νέος όρος, βάσει του οποίου θεσπίζεται προτίμηση σε καινοτόμα και υψηλής τεχνολογίας μέσα μεταφοράς·

γ) έγιναν τεχνικές αλλαγές: η διάρκεια των δανείων/χρηματοδοτικών μισθώσεων δεν είναι δυνατόν να υπερβαίνει τη δωδεκαετία και το ύψος τους πρέπει να είναι κατώτερο από το 70 % του προβλεπόμενου κόστους με ανώτατο όριο το ποσό των 40 δισεκατομμυρίων ITL (περίπου είκοσι εκατομμύρια ευρώ) για κάθε πλοίο· η ενίσχυση χορηγείται υπό τη μορφή της επιδότησης επιτοκίου η οποία είναι ίση με τη διαφορά μεταξύ της εξοφλητικής δόσης, υπολογιζόμενης με το βασικό επιτόκιο αναφοράς που ισχύει για τα δάνεια προς τον ναυτιλιακό κλάδο στην Ιταλία και μιας εξοφλητικής δόσης αποπληρωμής υπολογιζόμενης με επιτόκιο ίσο προς το 36 % αυτού του βασικού επιτοκίου αναφοράς·

δ) καθιερώθηκε ένα σύστημα με δυνατότητες ελέγχου, έτσι ώστε να αποφεύγεται η διπλή χορήγηση της ενίσχυσης (από τις εθνικές και από τις περιφερειακές αρχές) για τα ίδια δάνεια/χρηματοδοτικές μισθώσεις.

2.4. **Αμφιβολίες που εκφράστηκαν στο πλαίσιο της διαδικασίας C 71/97**

(19) Στην απόφασή της, που εξέδωσε στις 14 Νοεμβρίου 1997, η Επιτροπή, παρά το ότι έλαβε υπόψη της ότι το κοινοποιηθέν καθεστώς ενισχύσεων δεν περιείχε πλέον διατάξεις με τις οποίες θεσπίζονται διακρίσεις λόγω παράβασης του δικαιώματος εγκατάστασης, εξέφρασε σοβαρές αμφιβολίες κατά πόσο οι τροποποιήσεις συμβιβάζονται με την κοινή αγορά για τους ακόλουθους λόγους:

— υπήρχε ο κίνδυνος διαμάχης με τις διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας για τις ναυπηγικές εργασίες που ίσχυαν τότε ([5]),

— το καθεστώς ενισχύσεων ήταν ασυμβίβαστο με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών που ίσχυαν τότε ([6]),

— συνέτρεχε η περίπτωση της χορήγησης παράνομων λειτουργικών ενισχύσεων υπό τη μορφή των ευνοϊκών όρων χρηματοδοτικής μίσθωσης για την αγορά των πλοίων.

2.5. **Η απόφαση 98/95/ΕΚ της Επιτροπής**

(20) Στην απόφασή της 98/95/ΕΚ, η Επιτροπή, χωρίς να υπεισέλθει στις τροποποιήσεις που είχαν επέλθει μεταγενέστερα, χαρακτήρισε ως κρατικές ενισχύσεις τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν δυνάμει του αρχικού καθεστώτος εφόσον: α) «οι δικαιούχοι εταιρείες ανακουφίζονται από ένα χρηματοδοτικό βάρος που κανονικά επωμίζονται οι ίδιες (συνήθη επιτόκια εμπορικών χρεών και άλλες επιβαρύνσεις δανείων/εκμισθώσεων)», β) «η επιβάρυνση αυτή μεταφέρεται σε κρατικούς πόρους (ειδικότερα στις αρχές της Σαρδηνίας)», γ) «η ενίσχυση έχει επιλεκτικό χαρακτήρα (προβλέπεται για τον ναυτιλιακό κλάδο)» και δ) «η ενίσχυση θίγει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών».

([5]) Οδηγία 90/684/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1990, σχετικά με τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες (ΕΕ L 380 της 31.12.1990) και κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3094/95 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1995, για τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία (ΕΕ L 332 της 30.12.1995), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1904/96 (ΕΕ L 251 της 3.10.1996).

([6]) Χρηματοδοτικά και φορολογικά μέτρα για την εκμετάλλευση πλοίων νηολογημένων στην Κοινότητα, SEC(89) 921 τελικό της 3ης Αυγούστου 1989 και κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών (ΕΕ C 205 της 5.7.1997).

(21) Αναφορικά με το στοιχείο δ), στην απόφαση περί κινήσεως της διαδικασίας σημειώνεται ότι «πλέον του 90 % του εμπορίου από τα κράτη μέλη προς τη Σαρδηνία διεξάγεται διά θαλάσσης και ότι πλέον του 90 % του εμπορίου από τη Σαρδηνία προς τα κράτη μέλη διεξάγεται επίσης διά θαλάσσης. Επιπλέον, σημειώνεται ότι 65 % της τουριστικής κίνησης (επιβάτες με οχήματα) μεταξύ της Κοινότητας και της Σαρδηνίας ελέγχεται από ναυτιλιακές εταιρείες». Η Επιτροπή σημείωσε επίσης ότι οι ιταλικές αρχές δεν αμφισβήτησαν τις παραπάνω στατιστικές, ούτε άλλωστε το χαρακτηρισμό των ενισχύσεων στο πλαίσιο του καθεστώτος ως κρατικών ενισχύσεων κατά την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1.

(22) Υπό το φως του σκεπτικού που αναπτύχθηκε προηγουμένως, η Επιτροπή κατέληγε στο συμπέρασμα ότι:

α) οι χρηματοδοτικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν βάσει του νόμου αριθ. 11/1988 αποτελούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης (νυν άρθρο 87 παράγραφος 1)·

β) η ενίσχυση χορηγήθηκε κατά παράβαση του άρθρου 93 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 88 παράγραφος 3) και

γ) εν προκειμένω δεν εφαρμόζεται καμία από τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 92.

Η Επιτροπή διέταξε ως εκ τούτου η Ιταλία να ανακτήσει τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν παράνομα βάσει του καθεστώτος ενισχύσεων του 1988 (άρθρο 2).

2.6. **Η απόφαση της 19ης Οκτωβρίου 2000 και οι νομικές συνέπειές της**

(23) Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (απόφαση του Δικαστηρίου *Ιταλική Δημοκρατία και Sardegna Lines – Servizi Marittimi della Sardegna SpA κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-15/98 και C-105/99) ([7]) ακύρωσε με την απόφασή του της 19ης Οκτωβρίου 2000 την απόφαση 98/95/ΕΚ λόγω ανεπαρκούς αιτιολογίας όσον αφορά τη νόθευση των κοινοτικών συναλλαγών.

(24) Όπως διέγνωσε το Δικαστήριο, η Επιτροπή, περιοριζόμενη στο να επιβεβαιώσει ότι η ενίσχυση είναι επιλεκτική και ότι επιφυλάσσεται στον ναυτιλιακό κλάδο στη Σαρδηνία, ότι η μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ αυτών των τελευταίων και της Σαρδηνίας διεξάγεται σε ποσοστό πλέον του 90 % διά θαλάσσης και ότι το 65 % της τουριστικής κινήσεως (επιβάτες με οχήματα) μεταξύ της Κοινότητας και της Σαρδηνίας ελέγχεται από ναυτιλιακές εταιρείες, παρέλειψε να χορηγήσει οποιαδήποτε στοιχεία σχετικά με τον ανταγωνισμό μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών της Σαρδηνίας και των ομολόγων τους που έχουν την έδρα τους σε άλλα κράτη μέλη. Κατά την άποψη του Δικαστηρίου, η Επιτροπή δεν είχε λάβει υπόψη της αναφορικά με το σημείο αυτό ότι οι θαλάσσιες ενδομεταφορές με τις νήσους της Μεσογείου είχαν εξαιρεθεί από την ελευθέρωση των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών μελών.

(25) Το Δικαστήριο κατέληξε, τέλος, στο συμπέρασμα ότι η Επιτροπή, παρά το ότι υπέδειξε ότι το καθεστώς των ενισχύσεων προς τις ναυτιλιακές εταιρείες της Σαρδηνίας παραβιάζει τις θεμελιώδεις αρχές της ελευθερίας εγκαταστάσεως και της απαγορεύσεως οποιασδήποτε διακρίσεως λόγω ιθαγενείας, δεν στηρίχθηκε στις παραβάσεις αυτές για να στοιχειοθετήσει τη νόθευση των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών.

(26) Η απόφαση της 19ης Οκτωβρίου 2000 οδήγησε στην εκ νέου κίνηση της επίσημης διαδικασία έρευνας που είχε κινηθεί με την απόφαση της 24ης Ιουνίου 1996. Στην Επιτροπή εναπόκειται επομένως να εκδώσει νέα τελική απόφαση.

(27) Εκτός από την έκδοση μιας νέας απόφασης συνεπεία της ακύρωσης ενός μέρους της απόφασης 98/95/ΕΚ από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, η Επιτροπή θα πρέπει να αποφανθεί σχετικά με την τροποποίηση του καθεστώτος που έχει θεσπισθεί με το νόμο αριθ. 9/1996, το οποίο αποτέλεσε αντικείμενο της διαδικασίας έρευνας που κινήθηκε στις 14 Νοεμβρίου 1997. Μολονότι η Επιτροπή είχε αποφασίσει την εποχή εκείνη να προχωρήσει σε χωριστή εξέταση των δύο καθεστώτων, στην παρούσα απόφαση θα πρέπει να προβεί σε ενιαία εξέτασή τους, προκειμένου να προσδιορίσει τη συνολική τους εμβέλεια.

3. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ**

3.1. **Παρατηρήσεις σχετικά με το αρχικό καθεστώς ενισχύσεων που διατυπώθηκαν στο πλαίσιο της διαδικασίας C 23/96**

(28) Οι ιταλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή στο πλαίσιο της διαδικασίας C 23/96 με την επιστολή τους της 31ης Οκτωβρίου 1996 αναφορικά με τις τροποποιήσεις που είχαν επιφέρει στον περιφερειακό νόμο αριθ. 9/1996, προκειμένου αυτός να καταστεί, κατά την άποψή τους, συμβιβάσιμος με το κοινοτικό δίκαιο. Η κύρια τροποποίηση ήταν η έγκριση του περιφερειακού νόμου αριθ. 9/1996 με τον οποίο διαγράφονταν οι διατάξεις με τις οποίες καθιερώνονταν διακρίσεις λόγω ιθαγένειας, καθώς και οι ρυθμίσεις που ήταν αντίθετες προς την αρχή της ελεύθερης εγκατάστασης Οι αρχές γνωστοποίησαν επίσης στην Επιτροπή ότι είχαν καθιερώσει έναν άμεσο μηχανισμό ελέγχου, προορισμός του οποίου ήταν να αποκλείεται η δυνατότητα διπλής χορήγησης των ενισχύσεων (από τις εθνικές και από τις περιφερειακές αρχές).

(29) Με τις επιστολές τους που κοινοποίησαν στις 11 Οκτωβρίου 1996 και στις 22 Ιανουαρίου 1997 οι περιφερειακές αρχές δικαιολόγησαν την ανάγκη λήψης μέτρων λόγω των τροποποιήσεων που είχαν επέλθει με τον περιφερειακό νόμο αριθ. 9/1996, επικαλούμενες, μεταξύ άλλων, το επιχείρημα των δυσχερών οικονομικών συνθηκών που επικρατούν στην Σαρδηνία, η οποία συγκαταλέγεται στις περιοχές του «στόχου Ι».

([7]) Συλλογή 2000, σ. I-08855.

3.2. **Παρατηρήσεις σχετικά με το τροποποιημένο καθεστώς ενισχύσεων που διατυπώθηκαν στο πλαίσιο της διαδικασίας C 71/97**

(30) Σε ό,τι αφορά τις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν στο πλαίσιο της διαδικασίας C 71/97, οι ιταλικές αρχές επισήμαναν πρώτα από όλα ότι δεν τους ήταν δυνατόν να γνωρίζουν τις κοινοτικές νομοθετικές ρυθμίσεις στις οποίες παρέπεμψε η Επιτροπή στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας έρευνας, προβάλλοντας το επιχείρημα ότι τόσο ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3094/95 του Συμβουλίου ([8]), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό αριθ. 1904/96, όσο και οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών του 1997 δημοσιεύθηκαν μετά την έγκριση του νόμου αριθ. 9/1996.

(31) Η Ιταλία τόνισε, κατά δεύτερο λόγο, ότι τα μέτρα που προβλέπονταν από τον νόμο αριθ. 9/1996 δεν είχαν τεθεί σε εφαρμογή και ότι δεν είχαν αναληφθεί οποιεσδήποτε χρηματοδοτικές δεσμεύσεις έναντι τρίτων. Η Ιταλία υποστήριξε περαιτέρω την άποψη ότι τα προβλεπόμενα μέτρα ήταν αναγκαία για να αντιμετωπισθεί η έλλειψη οικονομιών κλίμακας στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών σε μια νησιωτική περιοχή όπως η Σαρδηνία.

(32) Στα συμπεράσματά τους, οι ιταλικές αρχές διακήρυσσαν ότι είναι πρόθυμες να τροποποιήσουν το νομοθέτημα και να σεβαστούν τις διατάξεις της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας.

4. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

4.1. **Εκτίμηση του αρχικού καθεστώτος που ίσχυσε κατά το χρονικό διάστημα 1988-1996**

Ύπαρξη νέας παράνομης κρατικής ενίσχυσης

(33) Όπως εκτιμά η Επιτροπή, οι ιταλικές αρχές, μη προβαίνοντας σε κοινοποίηση του επίμαχου καθεστώτος ενισχύσεων υπέρ των εταιρειών που έχουν την έδρα τους στη Σαρδηνία για τη ναυπήγηση, αγορά, μετασκευή, μετατροπή και επισκευή πλοίων παρέβησαν τις υποχρεώσεις που υπέχουν βάσει του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης (πρώην άρθρο 93 παράγραφος 3). Πράγματι, έστω και εάν το καθεστώς τέθηκε σε εφαρμογή πριν αρχίσει να ισχύει η συνθήκη, ο νόμος αριθ. 11/1988 τροποποίησε ουσιαστικά το καθεστώς ενισχύσεων που είχε θεσμοθετηθεί με τους νόμους αριθ. 20/1951 και αριθ. 15/1954. Οι τροποποιήσεις που έγιναν το 1988 θα έπρεπε συνεπώς να έχουν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή, με αποτέλεσμα να συνιστούν νέες, μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις. Εφόσον οι εκτιμήσεις αυτές δεν αμφισβητήθηκαν από τις ιταλικές αρχές στις παρατηρήσεις που υπέβαλαν μετά την κίνηση της σχετικής διαδικασίας στις 24 Ιουνίου 1996, επιβεβαιώνονται στην παρούσα απόφαση.

(34) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το εν λόγω μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης. Οι εταιρείες της Σαρδηνίας όντως επωφελήθηκαν από τα ευνοϊκότερα επιτόκια σε σύγκριση με τα επιτόκια της αγοράς και από το μειωμένο ύψος των παρεπόμενων εξόδων για τα δάνεια και τις χρηματοδοτικές μισθώσεις. Είχαν συνεπώς απαλλαγεί από οικονομικά βάρη που θα έπρεπε υπό κανονικές συνθήκες να επωμισθούν οι ίδιες. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι τα βάρη αυτά χρηματοδοτήθηκαν από κρατικούς πόρους και ότι η ενίσχυση είχε επιλεκτικό χαρακτήρα, εφόσον επιφυλασσόταν για τις εταιρείες που ασκούσαν δραστηριότητες στον ναυτιλιακό κλάδο και είχαν την έδρα τους στη Σαρδηνία.

([8]) Βλέπε υποσημείωση 5.

(35) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι το μέτρο έθιξε τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Το καθεστώς που τέθηκε σε εφαρμογή από τις ιταλικές αρχές αφορούσε τις ναυτιλιακές εταιρείες της Σαρδηνίας, εν γένει, είτε αυτές ασκούσαν τις δραστηριότητές τους στο χώρο των θαλάσσιων ενδομεταφορών, είτε στις διεθνείς μεταφορές. Έστω και εάν αληθεύει ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 ([9]) με τον οποίο ελευθερώθηκε η αγορά των υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών στο εσωτερικό των κρατών μελών απέκλεισε την ελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών με τα νησιά της Μεσογείου έως την 1η Ιανουαρίου 1999, αληθεύει επίσης ότι ο κανονισμός αυτός δεν απέκλεισε από το πεδίο εφαρμογής του το ενδεχόμενο να επηρεαστούν οι εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών και ιδίως μεταξύ της Γαλλίας, της Ισπανίας και της ηπειρωτικής Ιταλίας. Σε συνδυασμό με το σημείο αυτό θα πρέπει επίσης να διαπιστωθεί ότι η εν λόγω ενίσχυση δεν περιοριζόταν στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, δηλαδή στις θαλάσσιες υπηρεσίες που προσφέρονταν στα ιταλικά χωρικά ύδατα, η παροχή των οποίων είχε ελευθερωθεί από την 1η Ιανουαρίου του 1999, αλλά αφορούσε επίσης και τις ναυτιλιακές εταιρείες της Σαρδηνίας οι οποίες εκτελούσαν διεθνή δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών τα οποία είχαν ελευθερωθεί από το 1986 ([10]) με αποτέλεσμα οι εταιρείες αυτές να μπορούν συνεπώς να δρουν σε ανταγωνισμό με τις άλλους κοινοτικούς φορείς εκμετάλλευσης.

(36) Όπως πράγματι προκύπτει από τα στοιχεία που είναι στη διάθεση της Επιτροπής ([11]), κατά το χρονικό διάστημα από το 1992 έως και το 1997 οι θαλάσσιες μεταφορές προσελάμβαναν τη μορφή των μεταφορών με εμπορικά πλοία (και με κρουαζιερόπλοια), από και προς τα λιμάνια της Σαρδηνίας από κοινοτικούς και εξωκοινοτικούς προορισμούς. Σημειώνεται ιδίως η ύπαρξη μιας γαλλικής εταιρείας η οποία ασκούσε τις δραστηριότητές της από την Τουλόν με προορισμό την Σαρδηνία και δύο ιταλικών εταιρειών που εκτελούσαν δρομολόγια από την Κορσική προς την Σαρδηνία. Από τα στοιχεία αυτά αποδεικνύεται ότι κατά τη διάρκεια εκείνης της χρονικής περιόδου (από το 1988 έως και το 1996) οι εμπορικές συναλλαγές στο χώρο των υπηρεσιών διεθνών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ της Ιταλίας και ορισμένων κρατών μελών επηρεάζονταν.

(37) Στην τελευταία τους επιστολή που διαβίβασαν στις 8 Μαρτίου 2007, οι ιταλικές αρχές υποστηρίζουν ότι οι χρηματοδοτήσεις που δόθηκαν βάσει του νόμου αριθ. 11/1988 είχαν ως αντικείμενο «την αγορά πλοίων ολικής χωρητικότητας από 24 έως και 138 τόνων». Τα πλοία αυτά υποτίθεται ότι προορίζονταν κυρίως να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες των παράκτιων θαλάσσιων μεταφορών σε μια αγορά που δεν ήταν ακόμα ανοικτή στον ανταγωνισμό την εποχή εκείνη. Όπως αποδείχθηκε, πάντως, η διαδικασία χρησιμοποιήθηκε σε δύο τουλάχιστον περιπτώσεις για την αγορά οχηματαγωγών που χρησιμοποιήθηκαν για τη μεταφορά επιβατών και οχημάτων μεταξύ της Σαρδηνίας και της ηπειρωτικής χώρας, που μπορούσαν να ανταγωνισθούν τους άλλους εθνικούς και κοινοτικούς φορείς εκμετάλλευσης. Όπως δήλωσαν οι ιταλικές αρχές, δεν διέθεταν οποιαδήποτε στοιχεία για τις μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ της Σαρδηνίας, αφενός, και της υπόλοιπης Ιταλίας και των άλλων χωρών της Κοινότητας, αφετέρου, για το εν λόγω χρονικό διάστημα.

([9]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές- καμποτάζ) (ΕΕ L 364 της 12.12.1992).

([10]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ L 378 της 31.12.1986).

([11]) Στοιχεία από το μητρώο του Λιμεναρχείου στο λιμάνι της Olbia.

(38) Πρέπει εξάλλου να σημειωθεί ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3577/92 δεν απέκλειε καν την ύπαρξη του ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών στην αγορά των θαλάσσιων μεταφορών, οι οποίες ασκούσαν τις δραστηριότητές τους στο χώρο ανάμεσα στη Σαρδηνία και την ηπειρωτική Ιταλία κατά το χρονικό διάστημα πριν από την 1η Ιανουαρίου 1999, εφόσον οι αλλοδαπές εταιρείες ήταν μεν σε θέση να εκτελέσουν τα δρομολόγια των θαλάσσιων ενδομεταφορών στην Ιταλία, υπό τον όρο της νηολόγησης του πλοίου τους εκεί, χωρίς ωστόσο να έχουν τη δυνατότητα να επωφεληθούν από τα καθεστώτα ενισχύσεων που προορίζονταν αποκλειστικά για τις ναυτιλιακές εταιρείες της Σαρδηνίας. Το καθεστώς αυτό είχε σε τελική ανάλυση ως αποτέλεσμα να αποθαρρύνονται οι ναυτιλιακές εταιρείες από τα άλλα κράτη μέλη από το να ανοίγουν θυγατρικές επιχειρήσεις στην Ιταλία με σκοπό την εκτέλεση δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών προς τη Σαρδηνία, εφόσον δεν θα ήταν σε θέση να επωφεληθούν από τις υφιστάμενες ενισχύσεις, έχοντας παράλληλα να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό άλλων φορέων, οι οποίοι μπορούσαν να λάβουν τις ενισχύσεις αυτές.

Μη εφαρμογή των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 87, παράγραφοι 2 και 3

(39) Καμία από τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφοι 2 και 3 (πρώην άρθρο 92 παράγραφοι 2 και 3) δεν είναι δυνατόν να εφαρμοστεί, για τους λόγους που αναπτύσσονται στη συνέχεια.

(40) Οι ιταλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι οι ενισχύσεις προορίζονται για την ανάπτυξη μιας περιοχής η οποία αντιμετωπίζει οικονομικές δυσχέρειες.

(41) Παρά το γεγονός ότι η Σαρδηνία αποτελεί περιφέρεια επιλέξιμη για τις περιφερειακές ενισχύσεις, η εξαίρεση που θεσπίζεται από το άρθρο 87, παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης δεν είναι δυνατόν να εφαρμοσθεί, επειδή η εν λόγω ενίσχυση δεν χορηγήθηκε για τους σκοπούς της προώθησης της περιφερειακής ανάπτυξης, αλλά απλώς για να αποκομίσουν οφέλη οι ναυτιλιακές εταιρείες. Οι ιταλικές αρχές παρέλειψαν να στοιχειοθετήσουν επαρκώς με ποιο τρόπο τα καθεστώτα ενισχύσεων από τα οποία αντλούσαν οφέλη οι ναυτιλιακές εταιρείες της Σαρδηνίας θα καθιστούσαν δυνατή την ανάπτυξη της περιοχής σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της κοινοτικής νομοθεσίας που ίσχυαν την εποχή εκείνη και συγκεκριμένα με βάση την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη μέθοδο εφαρμογής του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) στις περιφερειακές ενισχύσεις ([12]). Μολονότι η περιφέρεια της Σαρδηνίας συγκαταλέγεται στον κατάλογο των προτεινόμενων περιοχών για τους σκοπούς της εφαρμογής του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο α) (βλέπε παράρτημα I της προαναφερόμενης ανακοίνωσης), δεν έχει αποδειχθεί ότι το μέτρο αυτό ήταν αναγκαίο, αποτελώντας ενίσχυση προς υποστήριξη των αρχικών επενδύσεων ή για τη δημιουργία θέσεων εργασίας ή ότι θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι αποτελεί βραχυπρόθεσμη λειτουργική ενίσχυση η οποία παρέχεται για να αντισταθμιστούν τα ιδιάζοντα ή τα διαρκή περιφερειακά μειονεκτήματα και για να επιτραπεί η βιώσιμη και εξισορροπημένη ανάπτυξη χωρίς να υπάρξει πλεονάζον παραγωγικό δυναμικό στον εν λόγω κλάδο.

(42) Η ανακοίνωση επιβεβαιώνει ταυτόχρονα ότι κάθε περιφερειακή ενίσχυση πρέπει να συμμορφώνεται με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές που καθορίζονται για τους συγκεκριμένους βιομηχανικούς κλάδους, όπως για τον κλάδο των ναυπηγικών εργασιών, πράγμα που δεν ισχύει για το εν λόγω καθεστώς ενισχύσεων, όπως θα καταδειχθεί στη συνέχεια.

(43) Η ενίσχυση δεν ήταν ως εκ τούτου δυνατόν να υπαχθεί στην ευεργετική εξαίρεση του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α).

(44) Δεν μπορεί εξάλλου να γίνει επίκληση της εξαίρεσης που ισχύει σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) όσον αφορά τις ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, εφόσον το επίμαχο καθεστώς ενισχύσεων δεν είχε συμμορφωθεί με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές που ίσχυαν κατά το χρονικό διάστημα 1988-1996. Στις αντίστοιχες κοινοτικές ρυθμίσεις που ίσχυαν την εποχή εκείνη, δηλαδή στο κεφάλαιο II του παραρτήματος I των κατευθυντηρίων γραμμών του 1989 για τις κρατικές ενισχύσεις στις ναυτιλιακές εταιρείες ([13]), προβλεπόταν στην ουσία ότι επιτρέπεται η χορήγηση τέτοιων ενισχύσεων στις ναυτιλιακές εταιρείες, υπό τον όρο ότι δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που αντίκειται στο κοινό συμφέρον. Όπως αναφέρεται στην έβδομη παράγραφο των προαναφερόμενων κατευθυντήριων γραμμών « …Το κοινό συμφέρον εξυπηρετείται από μέτρα που έχουν ως στόχο πάνω από όλα να παραμείνουν τα πλοία υπό κοινοτική σημαία, να εξουδετερωθεί με άλλα λόγια η τάση να χρησιμοποιούνται σημαίες τρίτων χωρών, προβαίνοντας ιδίως σε βελτίωση του τεχνολογικού εξοπλισμού και, κατά δεύτερο λόγο, νηολογώντας όσο το δυνατόν περισσότερους κοινοτικούς ναυτικούς για την επάνδρωση των πλοίων αυτών». Οι ιταλικές αρχές δεν μπόρεσαν εν προκειμένω να χορηγήσουν επαρκή στοιχεία από τα οποία να προκύπτει ότι το αρχικό καθεστώς περιφερειακών ενισχύσεων της Σαρδηνίας μπορούσε να δικαιολογηθεί με την επίκληση λόγων ασφαλείας στα πλοία ή για να διαφυλαχθεί η απασχόληση ναυτικών από την Κοινότητα.

(45) Στο παράρτημα I, κεφάλαιο II παράγραφος 6 των κατευθυντηρίων γραμμών του 1989 για τις κρατικές ενισχύσεις στις ναυτιλιακές εταιρείες, για τις οποίες έγινε λόγος προηγουμένως, προβλεπόταν ότι οι ενισχύσεις αυτές επιτρεπόταν να καταβληθούν στις τελευταίες για τους σκοπούς της ναυπήγησης, της μετατροπής ή της επισκευής πλοίων, υπό τον όρο ότι το ποσό τους δεν υπερβαίνει τα ανώτατα όρια που καθιερώνονται από τις κοινοτικές κανονιστικές ρυθμίσεις και ιδίως από την οδηγία 87/167/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 26ης Ιανουαρίου 1987, σχετικά με τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες ([14]) την οποία διαδέχθηκε η οδηγία 90/684/ΕΟΚ του Συμβουλίου ([15]) και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3094/95 του Συμβουλίου ([16]). Το άρθρο 4 της οδηγίας 87/167/ΕΟΚ ορίζει τα εξής: Οι ενισχύσεις στην παραγωγή για τη ναυπήγηση και τη μετατροπή πλοίων μπορούν να θεωρούνται ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά, εάν το συνολικό ποσό της ενίσχυσης που χορηγείται για κάποια σύμβαση δεν υπερβαίνει σε ισοδύναμο επιδότησης ένα κοινό ανώτατο όριο, το οποίο στο εξής καλείται «όριο», και εκφράζεται ως ποσοστό της συμβατικής αξίας πριν την ενίσχυση.

(46) Αναφορικά με το θέμα αυτό, εναπόκειται στις εθνικές αρχές να διασφαλίσουν την τήρηση των κοινοτικών κανονιστικών ρυθμίσεων για τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές επιχειρήσεις, ως προς τις οποίες η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να εγκρίνει παρεκκλίσεις. Εφόσον η τήρηση των κοινοτικών κανονιστικών ρυθμίσεων αποτελεί προφανώς προαπαιτούμενο όρο για τον συμβιβάσιμο χαρακτήρα των εν λόγω ενισχύσεων, το κράτος μέλος οφείλει να το αποδείξει, παρέχοντας «όλα τα στοιχεία που είναι ικανά να επιτρέψουν [στην Επιτροπή] να επαληθεύσει ότι πληρούνται όλοι οι όροι της αιτούμενης παρέκκλισης» (απόφαση του Δικαστηρίου των ΕΚ στην υπόθεση C-364/90, Συλλογή 1993, σ. I-2097, αιτιολογική σκέψη 20 και επόμενες).

([12]) Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη μέθοδο εφαρμογής του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) στις περιφερειακές ενισχύσεις και ιδίως το κεφάλαιο I παράγραφος 6 (ΕΕ C 212 της 12.8.1988), όπως τροποποιήθηκε το 1990 και το 1994 (ΕΕ C 163 της 4.7.1990 και ΕΕ C 364 της 20.12.1994).

([13]) SEC (89) 921 τελικό, της 3ης Αυγούστου 1989.

([14]) ΕΕ L 69 της 12.3.1987, σ. 55.

([15]) ΕΕ L 380 της 31.12.1990, σ. 1.

([16]) ΕΕ L 332 της 30.12.1995, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1904/96 (ΕΕ L 251 της 3.10.1996, σ. 5).

(47) Εφόσον οι ιταλικές αρχές δεν χορήγησαν στοιχεία σχετικά με το γεγονός ότι το συνολικό ποσό της χορηγηθείσας ενίσχυσης συμμορφώνεται με το ανώτατο όριο που καθορίζεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 87/167/ΕΟΚ ([17]) και ελλείψει άλλων στοιχείων σχετικά με τη συμμόρφωση του αρχικού μέτρου με την προαναφερθείσα οδηγία ή με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3094/95 ([18]), η Επιτροπή είναι υποχρεωμένη να συμπεράνει ότι οι ενισχύσεις αυτές δεν είναι πλέον συμβιβάσιμες με τους κανόνες για τις ναυπηγικές εργασίες ([19]).

(48) Εξάλλου, δεν είναι δυνατόν να γίνει επίκληση εξαιρέσεων αυτής της μορφής, για να εγκριθούν καθεστώτα ενισχύσεων που αντιβαίνουν στις θεμελιώδεις αρχές της συνθήκης. Πράγματι, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι το καθεστώς των ενισχύσεων στις ναυτιλιακές εταιρείες της Σαρδηνίας δεν συμβιβάζεται με το κοινοτικό δίκαιο, λόγω του ότι πολλές από τις συμπληρωματικές ρυθμίσεις που θεσπίστηκαν με τον νόμο αριθ. 11/1988 παραβιάζουν τις θεμελιώδεις αρχές της ελεύθερης εγκατάστασης (άρθρο 52) και της απαγόρευσης της καθιέρωσης διακρίσεων με κριτήριο την ιθαγένεια (άρθρο 6 και άρθρο 48 παράγραφος 2).

(49) Σε αντίθεση με τις διατάξεις του άρθρου 52 της συνθήκης, το καθεστώς των ενισχύσεων όχι μόνο προέβλεπε ότι η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να έχει την έδρα της στη Σαρδηνία, αλλά και ότι έπρεπε επίσης να εγκαταστήσει τα διοικητικά της γραφεία και τις ναυτιλιακές δραστηριότητές της, αλλά και τα κύρια αποθέματα, τις αποθήκες και τις βοηθητικές εγκαταστάσεις της, σε μόνιμη βάση, σε ένα από τα λιμάνια της περιφέρειας. Στο καθεστώς καθοριζόταν επίσης ότι όλα τα πλοία ιδιοκτησίας της δικαιούχου εταιρείας (και όχι μόνο εκείνα για τα οποία είχε χορηγηθεί κάποιο δάνειο βάσει του καθεστώτος) πρέπει να είναι νηολογημένα στη Σαρδηνία.

(50) Όπως εξάλλου προκύπτει από το άρθρο 99 στοιχείο ε) του νόμου αριθ. 11/1988 και όπως τόνισε το Δικαστήριο στην απόφασή του που εξέδωσε στις 19 Οκτωβρίου 2000 (σκέψη 19), για πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 250 τόνων απαιτείται από την επιχείρηση ελάχιστη ποσόστωση ναυτεργατών εγγεγραμμένων στο γενικό πίνακα υπηρεσίας του λιμανιού νηολόγησης. Στη δικαιούχο εταιρεία επιβάλλεται επομένως η υποχρέωση να απασχολεί ορισμένο ποσοστό ντόπιων ναυτεργατών, ακόμη και αν υπάρχουν άλλοι ναυτεργάτες αντικειμενικά εξίσου κατάλληλοι να εκτελέσουν τις προβλεπόμενες εργασίες. Συνέπεια αυτού είναι η παραβίαση της αρχής που απαγορεύει την καθιέρωση διακρίσεων με κριτήριο την ιθαγένεια. Από αυτό έπεται ότι η επίμαχη ενίσχυση είναι αντίθετη προς τις θεμελιώδεις αρχές του κοινοτικού δικαίου.

4.2. **Εκτίμηση του αρχικού καθεστώτος όπως τροποποιήθηκε από το νόμο αριθ. 9 της 15ης Φεβρουαρίου 1996 που ίσχυσε από το 1996**

Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

(51) Η Επιτροπή κρίνει ότι το καθεστώς ενισχύσεων, όπως τροποποιήθηκε από το νόμο αριθ. 9/1996, συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1, για τους ακόλουθους λόγους: α) οι δικαιούχοι εταιρείες ανακουφίζονται από ένα οικονομικό βάρος που κανονικά επωμίζονται οι ίδιες (συνήθη επιτόκια εμπορικών χρεών και άλλες επιβαρύνσεις δανείων/εκμισθώσεων)· β) η επιβάρυνση αυτή καλύπτεται από κρατικούς πόρους· γ) η ενίσχυση έχει επιλεκτικό χαρακτήρα (επιφυλάσσεται για τις εταιρείες που ασκούν δραστηριότητες στον ναυτιλιακό κλάδο) και δ) το μέτρο επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, εφόσον το τροποποιημένο καθεστώς αφορά ναυτιλιακές εταιρείες σκοπός των οποίων είναι η αγορά, ναυπήγηση και μετασκευή πλοίων που θα χρησιμοποιηθούν για την εξυπηρέτηση των δρομολογίων μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών με τη Σαρδηνία και τα άλλα νησιά περί την Σαρδηνία. Στην ουσία, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, οι εταιρείες που είναι σε θέση να επωφεληθούν από τις ενισχύσεις δεν ασκούν τις δραστηριότητές τους μόνο στην αγορά των θαλάσσιων ενδομεταφορών, η οποία ελευθερώθηκε από την 1η Ιανουαρίου 1999, αλλά και στην αγορά των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, που έχει ελευθερωθεί από το 1986 ([20]). Δεν υπάρχει πάντως καμιά αμφιβολία ότι το καθεστώς, στο βαθμό που συνεχίζει να ισχύει, εξακολουθεί να επηρεάζει τον ανταγωνισμό σε έναν κλάδο ο οποίος έχει πλήρως ελευθερωθεί από το 1999.

(52) Με βάση τις πληροφορίες που κοινοποιήθηκαν από τις ιταλικές αρχές τον Οκτώβριο του 1996 και τον Ιανουάριο του 1997, κανένας δικαιούχος δεν έλαβε οποιαδήποτε ενίσχυση βάσει του νόμου αριθ. 9/1996. Εφόσον στο παρελθόν δεν καταβάλλονταν τέτοιες ενισχύσεις, η Επιτροπή κρίνει ότι δεν είναι αναγκαία η εξέταση του συμβιβάσιμου χαρακτήρα με τις τότε ισχύουσες διατάξεις του κοινοτικού δικαίου, στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης. Ωστόσο, εάν ληφθεί υπόψη ότι οι ενισχύσεις αυτές θα μπορούσαν να χορηγηθούν μελλοντικά, θα πρέπει να προσδιοριστεί το συμβιβάσιμο με τους ισχύοντες κανόνες του κοινοτικού δικαίου δηλαδή με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών του 2004 ([21]) (εφεξής: «οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές του 2004»).

([17]) Το άρθρο 4 ορίζει τα εξής: Οι ενισχύσεις στην παραγωγή προς υποστήριξη της ναυπήγησης και της μετατροπής πλοίων είναι δυνατόν να θεωρείται ότι δεν αντιβαίνουν προς την κοινή αγορά, εφόσον το συνολικό ποσό της ενίσχυσης που χορηγείται για μια σύμβαση δεν υπερβαίνει, σε ισοδύναμο επιδότησης, ένα κοινό ανώτατο όριο, το οποίο εκφράζεται ως ποσοστό της συμβατικής αξίας πριν από την ενίσχυση και που στο εξής καλείται «ανώτατο όριο».

([18]) Παράγραφος 1: Οι ενισχύσεις σε εφοπλιστές ή σε τρίτους, υπό μορφή κρατικών δανείων και εγγυήσεων, για τη ναυπήγηση ή τη μετατροπή, αλλά όχι για την επισκευή πλοίων, μπορούν να θεωρούνται συμβιβάσιμες προς την κοινή αγορά, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούν τις διατάξεις του μνημονίου συμφωνίας του ΟΟΣΑ σχετικά με τις εξαγωγικές πιστώσεις για τα πλοία, ή οποιασδήποτε άλλης συμφωνίας που τροποποιεί ή αντικαθιστά το εν λόγω μνημόνιο συμφωνίας. […]. Παράγραφος 3: Οι ενισχύσεις που χορηγεί κράτος μέλος στους εφοπλιστές του ή σε τρίτους στο κράτος αυτό για τη ναυπήγηση ή τη μετατροπή πλοίων δεν πρέπει να στρεβλώνουν ή να απειλούν να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των ναυπηγείων αυτού του κράτους μέλους και των ναυπηγείων άλλων κρατών μελών κατά την ανάθεση των συμβάσεων.

([19]) Σε ό,τι αφορά εξάλλου την εφαρμογή των κανόνων για τις ναυπηγικές εργασίες, πρέπει να σημειωθεί, όπως παρατήρησε ο Γενικός Εισαγγελέας στα συμπεράσματά του (σημεία 34 έως 38), ότι παρά το ότι οι ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες ενδέχεται να περιέχουν ενισχύσεις προς τις ναυτιλιακές εταιρείες, η Επιτροπή έκρινε ορθά ότι το καθεστώς ενισχύσεων του 1988 συνιστούσε ενίσχυση προς τις ναυτιλιακές εταιρείες που πρέπει να εξετάζεται μόνο υπό το πρίσμα των λιγότερο επαχθών υποχρεώσεων που επιβάλλονται από τη συνθήκη, ιδίως μάλιστα εφόσον οι ιταλικές αρχές παρέβησαν την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει του άρθρου 11 της προαναφερθείσας οδηγίας.

([20]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ L 378 της 31.12.1986).

([21]) Ανακοίνωση C(2004) 43 της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών (ΕΕ C 13 της 17.1.2004).

Ασυμβίβαστο του τροποποιημένου καθεστώτος

(53) Το τροποποιημένο καθεστώς ενισχύσεων δεν περιέχει πλέον διατάξεις που συνεπάγονται διακρίσεις με κριτήριο την ιθαγένεια ή την παραβίαση της αρχής της εγκατάστασης. Η Επιτροπή θεωρεί ωστόσο ότι το τροποποιημένο καθεστώς δεν πληροί τους όρους που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 και ότι δεν είναι δυνατόν να υπαχθεί στις ευεργετικές διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) για τους λόγους που αναλύονται στη συνέχεια.

(54) Σύμφωνα με την παράγραφο 5 των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών του 2004, οι επιδοτήσεις που καταβάλλονται για την ανανέωση του στόλου τείνουν εν γένει να νοθεύουν τον ανταγωνισμό. Η Επιτροπή υποστηρίζει εν προκειμένω την άποψη ότι οι εν λόγω επιδοτήσεις δεν είναι σκέλος διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων, προορισμός των οποίων είναι η συρρίκνωση του παραγωγικού δυναμικού, ούτε στοχεύουν σε βελτίωση του εξοπλισμού ή σε προώθηση της χρήσης ασφαλέστερων σκαφών. Σε συνάρτηση με το θέμα αυτό, το γεγονός ότι οι ενισχύσεις προορίζονται για «καινοτόμα και υψηλής τεχνολογίας» μέσα μεταφοράς δεν παρέχει τη δυνατότητα, όσο δεν έχει υπάρξει ορισμός των προαναφερόμενων τεχνολογιών και των συναφών εξόδων, να εκτιμηθεί η πραγματική εμβέλεια της νέας τροποποίησης.

(55) Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι το καθεστώς των ενισχύσεων δεν είναι παρομοίως δυνατόν να λογισθεί ότι συνιστά περιφερειακή ενίσχυση, κατά την έννοια της παραγράφου 6 των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών για τις περιφερειακές ενισχύσεις. Πράγματι, παρά το ότι η Σαρδηνία αποτελεί μειονεκτούσα περιφέρεια, οι ιταλικές αρχές δεν στοιχειοθέτησαν επαρκώς ότι θα αποκομίσει ευεργετικά οφέλη από το επίμαχο καθεστώς (κεφάλαιο 5 παράγραφος 4 των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών του 2004), ούτε απέδειξαν ότι το καθεστώς είναι σύμφωνο με τις ισχύουσες ρυθμίσεις για τις περιφερειακές ενισχύσεις ([22]).

(56) Η Επιτροπή κρίνει εξάλλου, για τους λόγους που αναπτύχθηκαν ήδη, ότι το καθεστώς ενισχύσεων προκαλεί ζημία στις οικονομίες των άλλων κρατών μελών και ότι νοθεύει τον ανταγωνισμό μεταξύ των κρατών μελών, κατά τρόπο που αντίκειται στο κοινό συμφέρον (κεφάλαιο 2 των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών του 2004).

(57) Όπως παρατηρεί επίσης η Επιτροπή σύμφωνα με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές του 2004, οι ενδεχόμενες επενδυτικές ενισχύσεις πρέπει να συμφωνούν με τις κοινοτικές ρυθμίσεις που ισχύουν στον κλάδο των ναυπηγικών εργασιών, να ευθυγραμμίζονται δηλαδή με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1540/98 ([23]). Όπως προβλέπει το άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού αυτού: «Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2000, οι ενισχύσεις στην παραγωγή για την εκτέλεση συμβάσεων με αντικείμενο τη ναυπήγηση και μετατροπή πλοίων, αλλά όχι την επισκευή πλοίων, μπορούν να θεωρούνται συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά, υπό την προϋπόθεση ότι το συνολικό ύψος όλων των μορφών ενίσχυσης που χορηγούνται για την εκτέλεση κάθε επιμέρους σύμβασης (συμπεριλαμβανομένου του ισοδύναμου επιχορήγησης οποιασδήποτε ενίσχυσης που είχε ενδεχομένως χορηγηθεί στον πλοιοκτήτη ή σε τρίτους) δεν υπερβαίνει, σε ισοδύναμο επιχορήγησης, ένα κοινό ανώτατο όριο ενίσχυσης, εκπεφρασμένο ως ποσοστό της συμβατικής αξίας προ της ενίσχυσης […]». Εφόσον η Ιταλία δεν χορήγησε πληροφορίες σχετικά με το γεγονός ότι το συνολικό ποσό των ενισχύσεων κάθε μορφής που χορηγήθηκε για τη συγκεκριμένη σύμβαση δεν υπερβαίνει, σε ισοδύναμο επιχορήγησης, ένα κοινό ανώτατο όριο ενίσχυσης, εκφραζόμενο ως ποσοστό της συμβατικής αξίας προ της ενίσχυσης, πρέπει να συναχθεί υποχρεωτικά το συμπέρασμα ότι το μέτρο δεν συμβιβάζεται με το άρθρο 3 παράγραφος 1.

(58) Όπως περαιτέρω προβλέπει το άρθρο 3 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98: «Ενισχύσεις υπό μορφή πιστωτικών διευκολύνσεων με την υποστήριξη του κράτους, οι οποίες χορηγούνται σε ημεδαπούς και αλλοδαπούς πλοιοκτήτες ή τρίτους για τη ναυπήγηση ή τη μετατροπή πλοίων, μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά και δεν συνυπολογίζονται στο προβλεπόμενο ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούν τους όρους της απόφασης του συμβουλίου του ΟΟΣΑ της 3ης Αυγούστου 1981 (μνημόνιο συμφωνίας του ΟΟΣΑ σχετικά με τις εξαγωγικές πιστώσεις για τα πλοία) ή οποιαδήποτε συμφωνία η οποία τροποποιεί ή αντικαθιστά το εν λόγω μνημόνιο συμφωνίας». Η Επιτροπή έχει παρόλα αυτά στη διάθεσή της στοιχεία από τα οποία προκύπτει ότι οι ενισχύσεις που προβλέπονται από το τροποποιημένο καθεστώς ενισχύσεων είναι σύμφωνες με το ψήφισμα του Συμβουλίου του ΟΟΣΑ της 3ης Αυγούστου 1981.

(59) Κατά την έννοια του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98, οι ενισχύσεις που χορηγούνται για καινοτομίες σε υφιστάμενες μονάδες ναυπήγησης, μετατροπής και επισκευής πλοίων μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά μέχρι ενός ανώτατου ορίου έντασης της ενίσχυσης 10 % σε ακαθάριστους όρους όταν αφορούν τη βιομηχανική εφαρμογή καινοτόμων προϊόντων και μεθόδων, πραγματικά και ουσιαστικά νέων, δηλαδή προϊόντων και μεθόδων που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορική κλίμακα από άλλες επιχειρήσεις του κλάδου στην Κοινότητα και που εμπεριέχουν τον κίνδυνο τεχνολογικής ή βιομηχανικής αποτυχίας. Οι ενισχύσεις αυτές πρέπει επίσης να περιορίζονται στο να συμβάλουν στην κάλυψη δαπανών για επενδύσεις και μηχανολογικές εργασίες οι οποίες συνδέονται άμεσα και αποκλειστικά με το καινοτόμο σκέλος του σχεδίου και το ποσό και η έντασή τους δεν υπερβαίνει το απολύτως αναγκαίο, λαμβανομένου υπόψη του μεγέθους του κινδύνου που ενέχει το σχέδιο. Όμως, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, το γεγονός ότι στο τροποποιημένο καθεστώς ενισχύσεων ορίζεται ότι οι ενισχύσεις προορίζονται «για καινοτόμα και υψηλής τεχνολογίας μέσα μεταφοράς» δεν παρέχει τη δυνατότητα να εξετασθεί η εμβέλεια της τροποποίησης που έχει θεσπισθεί, όσο δεν έχει δοθεί ο ορισμός των εν λόγω τεχνολογιών και των συναφών δαπανών. Η Επιτροπή είναι συνεπώς υποχρεωμένη να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ακόμη και το τροποποιημένο καθεστώς ενισχύσεων δεν συμβιβάζεται με τις διατάξεις για τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες.

(60) Τέλος, οι εξαιρέσεις που θεσπίζονται από τις διατάξεις του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) δεν είναι δυνατόν να εφαρμοστούν, εφόσον αποτελεί καθήκον των μεμονωμένων κρατικών αρχών να στοιχειοθετήσουν την τήρηση των κοινοτικών κανονιστικών ρυθμίσεων που ισχύουν για τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες, από τις οποίες η Επιτροπή δεν είναι δυνατόν να εγκρίνει παρεκκλίσεις. Εφόσον αυτό συνιστά σαφώς προαπαιτούμενο όρο για τον συμβιβάσιμο χαρακτήρα της εξεταζόμενης ενίσχυσης, το κράτος μέλος πρέπει να αποδείξει ότι έχει τηρηθεί το κοινοτικό δίκαιο, παρέχοντας όλα τα στοιχεία που είναι σε θέση να επιτρέψουν στην Επιτροπή να επαληθεύσει ότι συντρέχουν πράγματι οι όροι για την συγκεκριμένη παρέκκλιση.

([22]) Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2007-2013 (ΕΕ C 54 της 4.3.2006, σ. 13).

([23]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1540/98 του Συμβουλίου, της 29ης Ιουνίου 1998, περί των νέων κανόνων ενισχύσεως της ναυπηγικής βιομηχανίας (ΕΕ L 202 της 18.7.1998).

Συμπεράσματα

(61) Εν κατακλείδι, το αρχικό καθεστώς ενισχύσεων, όπως αυτό εφαρμόστηκε κατά τη χρονική περίοδο 1988-1996, είναι παράνομο και δεν είναι συμβιβάσιμο με την κοινή αγορά.

(62) Από αυτό συνάγεται ότι το ποσό των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν υπό τη μορφή δανείων (συνολικού ύψους 12 697 450 000 ITL) με ευνοϊκούς όρους, βάσει των διατάξεων του περιφερειακού νόμου αριθ. 11/1988, πρέπει να επιστραφεί από τους δικαιούχους σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο ιταλικό δίκαιο. Εφόσον δεν καταβλήθηκαν επιδοτήσεις για τις χρηματοδοτικές μισθώσεις, δεν χρειάζεται να προβλεφθεί η ανάκτησή τους.

(63) Στην ενίσχυση που πρέπει να ανακτηθεί περιλαμβάνονται οι τόκοι, υπολογιζόμενοι από την ημερομηνία κατά την οποία η παράνομη ενίσχυση τέθηκε στη διάθεση του δικαιούχου έως την ημερομηνία της πραγματικής επιστροφής της.

(64) Εφόσον η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να προβεί σε άμεσο ποσοτικό προσδιορισμό του στοιχείου της ενίσχυσης ή του συνολικού ποσού που πρέπει να επιστρέψει ο κάθε δικαιούχος, οι ιταλικές αρχές ευθύνονται για τη συγκέντρωση των στοιχείων και για την κοινοποίηση στην Επιτροπή όλων των ποσών που πρέπει να ανακτηθούν από κάθε δικαιούχο.

(65) Όσον αφορά το καθεστώς ενισχύσεων που τροποποιήθηκε με τον νόμο αριθ. 9/1996 και το οποίο ίσχυσε από το 1996, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι από το έτος εκείνο δεν καταβλήθηκε καμία ενίσχυση, συμπεραίνει όμως ότι το καθεστώς συνιστά κρατική ενίσχυση που δεν είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά. Εφόσον δεν καταβλήθηκε καμία επιδότηση για το σκοπό αυτό, δεν χρειάζεται να προβλεφθεί η ανάκτησή της,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε σε ναυτιλιακές εταιρείες υπό τη μορφή δανείων και χρηματοδοτικών μισθώσεων δυνάμει του περιφερειακού νόμου αριθ. 20 της Σαρδηνίας, της 15ης Μαΐου 1951, όπως τροποποιήθηκε με τον περιφερειακό νόμο αριθ. 11, της 4ης Ιουνίου 1988, είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.

Άρθρο 2

1. Η Ιταλία λαμβάνει όλα τα απαιτούμενα μέτρα για να ανακτήσει από τους αποδέκτες την ενίσχυση που αναφέρεται στο άρθρο 1 που έχει ήδη τεθεί παράνομα στη διάθεσή τους και οι οποία αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ του συνολικού ποσού που οι δικαιούχοι θα όφειλαν να έχουν καταβάλει για τους τόκους και τα παρεπόμενα έξοδα σύμφωνα με τους συνήθεις όρους της αγοράς που ίσχυαν κατά τη χρονική στιγμή σύναψης του δανείου και του συνολικού ποσού των τόκων και των παρεπόμενων εξόδων που πραγματικά καταβλήθηκαν από τους ίδιους τους δικαιούχους.

2. Η επιστροφή πραγματοποιείται αμέσως σύμφωνα με τις διαδικασίες του εθνικού δικαίου, εφόσον αυτές επιτρέπουν την άμεση και αποτελεσματική εκτέλεση της παρούσας απόφασης. Στην ενίσχυση που πρέπει να ανακτηθεί περιλαμβάνονται οι τόκοι, υπολογιζόμενοι από την ημερομηνία κατά την οποία η παράνομη ενίσχυση τέθηκε στη διάθεση του δικαιούχου έως την ημερομηνία της πραγματικής επιστροφής της.

3. Για τις δόσεις των δανείων η εξόφληση των οποίων εκκρεμεί κατά την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, η Ιταλία μεριμνά ώστε ο δανειζόμενος να εξοφλήσει τις εναπομένουσες δόσεις σύμφωνα με τους συνήθεις όρους της αγοράς.

Άρθρο 3

Το καθεστώς κρατικών ενισχύσεων υπό τη μορφή δανείων και χρηματοδοτικών μισθώσεων που θεσπίστηκε υπέρ των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δυνάμει του περιφερειακού νόμου αριθ. 20 της Σαρδηνίας, της 15ης Μαΐου 1951, όπως τροποποιήθηκε με τον περιφερειακό νόμο αριθ. 9 του 1996, είναι ασυμβίβαστο με την κοινή αγορά.

Άρθρο 4

Η Ιταλία καταργεί το καθεστώς ενισχύσεων για το οποίο γίνεται λόγος στα άρθρα 1 και 3.

Άρθρο 5

Η Ιταλία ενημερώνει την Επιτροπή εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης σχετικά με τα μέτρα που έλαβε προκειμένου να συμμορφωθεί προς την παρούσα απόφαση.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 10 Ιουλίου 2007.

Για την Επιτροπή

Jacques BARROT

Αντιπρόεδρος