# KOMISJONI OTSUS,

## 10. juuli 2007,

## mis käsitleb Sardiinia laevandussektorile suunatud Itaalia riiklikku toetuskava C 23/96 (NN 181/95) ja C 71/97 (N 144/97)

*(teatavaks tehtud numbri K(2007) 3257 all)*

**(Ainult itaaliakeelne tekst on autentne)**

**(EMPs kohaldatav tekst)**

(2008/92/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eelkõige selle artikli 88 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eelkõige selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles vastavalt kõnealustele sätetele kutsunud asjaomaseid isikuid üles esitama märkusi

ning arvestades järgmist:

### 1. MENETLUS

(1) 24. juuni 1996. aasta kirjaga [1] teavitas komisjon Itaalia ametivõime oma otsusest algatada EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikes 2 (endine artikli 93 lõige 2) ettenähtud menetlus seoses Sardiinia maakonnas kehtestatud ebaseadusliku laevandusettevõtjaid soosiva toetuskavaga laevade ehitamise, omandamise, rekonstrueerimise, ümberehitamise või remontimise jaoks (edaspidi „algne toetuskava").

(2) Pärast menetluse algatamist saatis Itaalia valitsus oma tähelepanekud komisjonile 31. oktoobri 1996. aasta kirjaga (DG7 – Transport A/23443). Sardiinia piirkondlikud ametiasutused saatsid oma tähelepanekud 11. oktoobri 1996. aasta kirjaga (DG7 – Transport A/21870) ja 22. jaanuari 1997. aasta kirjaga. Menetluse algatamise otsuse teatavakstegemisele järgnenud ühekuise tähtaja jooksul ei esitanud oma tähelepanekuid ükski teine liikmesriik ega kolmas huvitatud isik. Tuleb aga märkida, et mõned kolmandad huvitatud isikud esitasid oma märkused väljaspool kõnealust tähtaega.

(3) 21. oktoobril 1997. aastal võttis komisjon vastu otsuse 98/95/EÜ, millega kinnitatakse kõnealuse toetuskava mittevastavust ühisturule. [2] 12. novembril 1997. aastal (SG (97) D/9375) teavitati Itaalia ametivõime sellest otsusest.

(4) 14. novembri 1997. aasta kirjaga teavitas komisjon Itaalia ametiasutusi oma otsusest algatada EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikega 2 (endine artikli 93 lõige 2) ettenähtud menetlus seoses Sardiinia maakonna 15. veebruari 1996. aasta seadusega nr 9, millega muudetakse laevandusettevõtete kasuks kehtestatud algset toetuskava. [3] Itaalia ametiasutused esitasid oma märkused 16. jaanuaril 1998. aastal (DG7 – Transport A/1221) ja 23. detsembril 1997. aastal (DG7 – Transport A/144). Menetluse algatamise otsuse teatavakstegemisele järgnenud ühekuise tähtaja jooksul ei esitanud oma tähelepanekuid ükski teine liikmesriik ega kolmas huvitatud isik.

(5) 19. oktoobri 2000. aasta kohtuotsusega (liidetud kohtuasjad C-15/98 ja C-105/99 *Itaalia ja Sardegna Lines* v *komisjon*) [4] tühistas Euroopa Kohus otsuse 98/95/EÜ, põhjendusel et selles ei käsitletud piisavalt ühenduse kaubandusele avaldatavat mõju.

(6) Komisjoni 23. novembri 2006. aasta kirjale (D 2006 224962), milles küsiti Itaalia ametiasutustelt teavet, saabus vastus e-posti teel 8. märtsil 2007 (TRENA/26193).

### 2. MEETME KIRJELDUS

#### 2.1. Algne kava

(7) 1993. aastal esitatud kaebusest sai komisjon teada Sardiinia maakonnas laevafirmadele sisse seatud toetuskavast laevade ehitamiseks, ostmiseks, rekonstrueerimiseks või remontimiseks. See võttis konkreetse vormi soodsatel tingimustel antavate laenude ja liisingutena, mida kokkuleppe kohaselt anti ainult ettevõtetele, mille peakontor, maksukohustuslase alaline asukoht ja registreerimissadam asuvad Sardiinia maakonnas.

[1] C 23/96 (NN 181/95), EÜT C 368, 6.12.1996, lk 2.

[2] EÜT L 20, 27.1.1998, lk 30.

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

[4] Euroopa Kohtu lahendid, 2000, EKL I-8855.

*Maakonnaseadus nr 20, 15. mai 1951, muudetud seadusega nr 15, 11. juuli 1954*

(8) Kõnealune kava seati sisse Sardiinia 15. mail 1951. aasta maakonnaseadusega nr 20 (edaspidi „seadus nr 20/1951"), mida on seejärel muudetud 11. juuli 1954. aasta maakonnaseadusega nr 15 (edaspidi „seadus nr 15/1954") ja 4. juuni 1988. aasta maakonnaseadusega nr 11 (edaspidi „seadus nr 11/1988"). Seadusega nr 20/1951, mida on muudetud seadusega nr 15/1954, nähti ette laevu ehitada, osta, ümber ehitada või remontida kavatsevatele laevandusettevõtetele laenu andva fondi loomine. Kokkuleppe kohaselt anti laene ainult ettevõtetele, mille peakontor, maksukohustuslase alaline asukoht ja registreerimissadam asuvad Sardiinia maakonnas.

(9) Kui taotleja oli ehitamise, rekonstrueerimise või remondiga seotud tööde jaoks tollal kehtinud riigi õigusaktide alusel juba abi saanud, ei tohtinud laenud ületada 20 % investeeringust. Kui riigi õigusaktide kohast abi ei olnud saadud, ei tohtinud laenud ületada 60 % investeeringukuludest.

(10) Vastavalt seadusele nr 20/1951 ei tohtinud intress, komisjonitasu ja muud laenuga seotud kulud ületada 4,5 % aastas, kui laenu puhul oli saadud ka riiklike õigusaktide kohast abi, ja muudel juhtudel 3,5 % aastas (keskmine intressitoetus 10–12 protsenti). Raha pidi tagasi makstama kuni kaheteistkümne iga-aastase osamaksena, alates kolmandast aastast pärast selle laeva kasutussevõttu, mille ehitamiseks laen anti.

*Maakonnaseadus nr 11, 4. juuni 1988*

(11) Seaduse nr 11/1988 artiklitega 99 ja 100 tehti toetuskavas olulisi muudatusi, aga nendest muudatustest ei teavitatud komisjoni. Kuna toetuskava oli muudetud, kujutas see endast nüüd teatamata abi.

(12) Seaduses nr 20/1951 soodustatud ettevõtetele ettenähtud abiandmistingimustele lisati järgmised tingimused.

„a) ettevõtte peakontor, halduskontorid ja mereveondustegevus ning asjakohasel juhul ka selle pealaod, depood ja lisavarustus peavad asuma alaliselt ühes maakonna sadamatest;

b) kõik ettevõttele kuuluvad laevad peavad olema registreeritud ühes maakonna sadamatest;

c) ettevõtted peavad kasutama maakonna sadamaid oma mereveonduse keskustena, külastades neid sadamaid tavapärase veondustegevuse käigus, ning korrapäraste veoteenuste osutamise puhul peavad need veod kas lõppema ühes või enamas mainitud sadamas või läbima seda sadamat/neid sadamaid;

d) ettevõte kohustub maakonna sadamates ise tegema remonttöid, eeldusel et laevatehasel on vastav tegevusvõime ja et ei esine vääramatut jõudu, vältimatuid prahtimisnõudeid või ilmselgeid majanduslikke või ajalisi piiranguid;

e) üle 250-tonnise kogumahutavusega laevade mehitamise puhul peab ettevõte moodustama laevale, mille jaoks laenu taotletakse, kõiki vajalikke kategooriaid esindavatest meremeestest koosneva spetsiaalse laevapere, värvates üksnes registreerimissadama üldnimekirjas registreeritud meeskonnaliikmeid ning moodustades vajaliku meeskonna vaid nende nimekirjade, kas siis üld- või erinimekirjade alusel, kusjuures ainsateks piiranguteks on meremeeste värbamist käsitlevates riigi õigusaktides määrustes kehtestatud piirangud."

(13) Samuti loodi seadusega nr 11/1988 Sardiinia ametiasutustele võimalus anda abi ka liisingukulude puhul, kui laevandusettevõte oli otsustanud laenu asemel liisingu kasuks. Antav abi on võrdne laenu puhul Itaalia laevanduse turuintressi viitemäära alusel arvutatud tegelikult võlgnetava intressi – vastavalt aastasele kulumimäärale – ja sama laenu puhul makstava 5 % juures arvutatud intressi vahega (keskmine intressitoetus ligikaudu 10 protsenti).

(14) Lepingu lõppemisel saab liisinguvõtja osta laeva, mille jaoks toetust maksti, tasudes selle eest 1 % suuruse summa ostuhinnast. Itaalia ametiasutuste andmetel (5.6.1988. aasta kiri ja 1.7.1998. aasta vastus) ei allkirjastatud ühtegi seaduse nr 11/1988 kohast liisingulepingut.

(15) Komisjonile teadaolevalt on algse toetuskava jõustumisest alates antud laene 12 697 450 000 Itaalia liirini (ligikaudu 6,5 miljoni euroni) küündiva summa ulatuses. Viimane rahastamisotsus võeti vastu detsembris 1991.

(16) Oma viimases, 8. märtsi 2007. aasta kirjas väitsid Itaalia ametiasutused, et 1988. aasta seaduse alusel antud rahaline abi puudutas 24–138 tonnise kogumahutavusega laevade omandamist. Nende laevade eesmärgiks väideti olevat peamiselt rannikuäärne meretransport turul, mis ei olnud tollal veel konkurentsiks avatud.

### 2.2. **Menetluses C 23/96 oleva algse toetuskava suhtes tekkinud kahtlused**

(17) Menetluse algatanud dokumendis (24. juuni 1996) väljendas komisjon talle saadaolevale teabele tuginedes tõsiseid kahtlusi abi vastavuse üle ühisturunõuetele järgmistel põhjustel:

— toetuskava sisaldas rahvuse tõttu diskrimineerivaid sätteid; muuhulgas olid laevaomanikud abi saamiseks kehtestatud tingimuse järgi kohustatud värbama oma laevadele ainult Sardiinia meremehi;

— kava läks vastuollu asutamisvabaduse põhimõttega, kuna abi saamiseks seati laevaomanikele muuhulgas tingimus, et peakontor peab asuma Sardiinias;

— kavaga nähti ette abi laevadesse investeerimise julgustamiseks viisil, mis võib minna vastuollu ühenduse õigusega.

### 2.3. **15. veebruari 1996. aasta seadusega nr 9 muudetud kava**

(18) Seaduse nr 20/1951 viimiseks vastavusse ühenduse õigusega ja asjakohaste direktiividega muutsid piirkondlikud ametiasutused algset toetuskava 15. veebruari 1996. aasta seadusega nr 9 (edaspidi „seadus nr 9/1996”) järgmisel viisil:

a) rahvuse tõttu diskrimineerivad sätted jäeti välja;

b) lisati uus tingimus, mille kohaselt lepiti kokku innovatiivsete, kõrgtehnoloogiliste laevade eelistamine;

c) tehti tehnilisi muudatusi: laen/liising ei tohtinud kesta üle 12 aasta ja pidi olema 70 % väiksem kui ettenähtud kulud, piirmääraga kuni 40 miljardit Itaalia liiri (ligikaudu 20 miljonit eurot) laeva kohta. Abi anti intressitoetusena, mis võrdus Itaalia laevandussektori laenude viitemäära alusel arvutatud tagastatava osamakse ja sama viitemäära alusel 36 % määraga arvutatud osamakse vahega;

d) kasutusele võeti süsteem kontrollimaks, et ühtede ja samade laenude/liisingute puhul ei makstaks toetust kaks korda (riigiasutustelt ja piirkondlikelt ametiasutustelt).

### 2.4. **Menetluse C 71/97 puhul väljendatud kahtlused**

(19) Oma 14. novembri 1997. aasta otsuses kahtles komisjon tõsiselt – märkides samas, et teatavakstehtud toetuskava ei sisaldanud enam diskrimineerivaid sätteid asutamisvabaduse suhtes – muudatuste sobivuses ühisturuga järgmistel põhjustel:

— tekkis oht sattuda vastuollu tollal kehtinud, laevaehitust käsitlevate ühenduse õigusaktidega; ([5])

— tekkis vastuolu toetuskava ja meretranspordile antava riigiabi tollal kehtinud suuniste vahel; ([6])

— esines ebaseaduslikku tegevusabi, mida anti soodustingimusel liisinguna laevade omandamiseks.

### 2.5. **Komisjoni otsus 98/95/EÜ**

(20) Otsuses 98/95/EÜ leidis komisjon, viitamata varem lisatud muudatustele, et algne toetuskava oli siiski riigiabi EÜ asutamislepingu artikli 92 lõike 1 tähenduses, kuna: a) toetust saavad ettevõtted vabastatakse rahalisest koormusest, mida neil tavalisel juhul tuleks kanda (tavaline turuintressimäär ja muud laenude/liisingute kulud); b) koormus kandub riigi ressurssidele (Sardiinia ametiasutustele); c) abi on valikuline (antakse vaid laevandussektorile); ja d) abi mõjutab liikmesriikidevahelist kaubandust.

([5]) Nõukogu 21. detsembri 1990. aasta direktiiv 90/684/EMÜ laevaehitusele antava abi kohta (EÜT L 380, 31.12.1990) ja nõukogu 22. detsembri 1995. aasta määrus (EÜ) nr 3094/95 laevaehitusele antava abi kohta (EÜT L 332, 30.12.1995), muudetud määrusega (EÜ) nr 1904/96 (EÜT L 251, 3.10.1996).

([6]) Ühenduses registreeritud laevade laevandustegevust käsitlevad finants- ja fiskaalmeetmed, SEK(89) 921 lõplik, 3. august 1989, ja ühenduse suunised riigiabi andmise kohta meretranspordile (EÜT C 205, 5.7.1997).

(21) Seoses punktiga d väidetakse menetluse algatamisotsuses, et „üle 90 % liikmesriikide kaupadest transporditakse Sardiiniasse meritsi ja üle 90 % Sardiinia kaupadest transporditakse liikmesriikidesse sama teed pidi". Samuti märgiti, et „65 % turistide liikumisest (reisijad ja autod) liikmesriikide ja Sardiinia vahel korraldavad laevandusettevõtted". Komisjon märkis veel, et Itaalia ametiasutuste tehtud märkustes ei vaidlustatud neid andmeid ega ka toetuskava liigitamist riigiabiks artikli 92 lõike 1 tähenduses.

(22) Ülaltoodu põhjal järeldas komisjon, et:

a) seaduse nr 11/1988 kohaselt antud toetus oli riigiabi vastavalt asutamislepingu artikli 92 lõikele 1 (praegu artikli 87 lõige 1);

b) abi anti EÜ asutamislepingu artikli 93 lõiget 3 (artikli 88 lõiget 3) rikkudes ja

c) selle punkti puhul ei saanud kohaldada ühtegi artiklis 92 ette nähtud erandit.

Seetõttu käskis komisjon Itaalial 1988. aasta toetuskava alusel antud ebaseadusliku toetuse tagasi võtta (artikkel 2).

### 2.6. **19. oktoobri 2000. aasta kohtuotsus ja selle õiguslikud tagajärjed**

(23) 19. oktoobri 2000. aasta kohtuotsusega (liidetud kohtuasjad C-15/98 ja C-105/99 *Itaalia ja Sardegna Lines* v *komisjon*) ([7]) tühistas Euroopa Kohus otsuse 98/95/EÜ, põhjendusel et selles ei käsitletud piisavalt ühenduse kaubandusele avaldatavat mõju.

(24) Kohus leidis, et komisjon – piirdudes oma väidetes vaid sellega, et abi oli valikuline ja mõeldud vaid Sardiinia laevandussektorile, et üle 90 % mandri ja Sardiinia vahelisest kaubatranspordist toimub meritsi ning et 65 % turistide liikumisest (reisijad ja autod) korraldavad laevandusettevõtted – ei suutnud anda teavet Sardiinia laevandusettevõtete ja muudes liikmesriikides asutatud ettevõtete vahelise konkurentsi kohta. Kohtu sõnutsi ei suutnud komisjon võtta sellega seoses arvesse asjaolu, et 1. jaanuaril 1999. aastal jäeti Vahemere saarekabotaaž liikmesriikidevaheliste meretransporditeenuste liberaliseerimisest välja.

(25) Samuti märkis kohus, et kuigi komisjon juhtis tähelepanu Sardiinia laevandusettevõtete toetuskava vastuolule asutamisvabaduse põhimõtetega ja keeluga diskrimineerida rahvuse tõttu, ei suutnud ta seda rikkumist liikmesriikidevahelise kaubanduse moonutamise tõestamisel aluseks võtta.

(26) 19. oktoobri 2000. aasta kohtuotsuse tulemusel alustati uuesti 24. juuni 1996. aasta otsusega algatatud ametlikku uurimismenetlust. Seetõttu peab komisjon uue lõpliku otsuse vastu võtma.

(27) Lisaks uue otsuse vastuvõtmisele pärast otsuse 98/95/EÜ kohtupoolset tühistamist peab komisjon otsustama ka seadusega nr 9/1996 loodud toetuskavasse – millega seoses algatati 14. novembril 1997. aastal uurimismenetlus – tehtavate muudatuste üle. Ehkki tollal otsustas komisjon kumbagi toetuskava eraldi vaadelda, peab ta nüüd neid kavu käesolevas otsuses ühiselt vaatlema, et määrata kindlaks nende üldised mõjud.

## 3. ITAALIA ESITATUD MÄRKUSED

### 3.1. **Menetlusega C 23/96 seoses esitatud tähelepanekud algse toetuskava kohta**

(28) Menetluses C 23/96 teavitasid Itaalia ametiasutused komisjoni oma 31. oktoobri 1996. aasta kirjaga algsesse toetuskavasse tehtud muudatustest, et viia kava nende arvamuse kohaselt kooskõlla ühenduse õigusega. Peamine muudatus oli maakonnaseaduse nr 9/1996 vastuvõtmine, millega eemaldati rahvuse tõttu diskrimineerivad sätted ning ka sätted, mis olid vastuolus asutamisvabadusega. Samuti teavitasid ametiasutused komisjoni otsese kontrollisüsteemi kasutuselevõtmisest, millega välistatakse võimalus anda abi ühele ettevõttele kaks korda (riigiasutustelt ja piirkondlikelt asutustelt).

(29) 11. oktoobri 1996. aasta kirjas ja 22. jaanuari 1997. aasta kirjas põhjendasid piirkondlikud ametiasutused vajadust seaduse nr 9/1996 muudatustest tulenevate meetmete järele muuhulgas ka Sardiinia raskete majandustingimustega, kuna see on „eesmärgi 1" piirkond.

([7]) Euroopa Kohtu lahendid, 2000, EKL I-8855.

### 3.2. **Menetlusega C 71/97 seoses esitatud tähelepanekud muudetud toetuskava kohta**

(30) Menetluse C 71/97 käigus esitatud märkustes juhtisid Itaalia ametiasutused tähelepanu sellele, et esiteks ei saanud nad kuidagi olla teadlikud komisjoni uurimismenetluse algatamisotsuses viidatud ühenduse õigusaktist, väites, et nõukogu määrus (EÜ) nr 3094/95, ([8]) muudetud nõukogu määrusega nr 1904/96, ja ühenduse 1997. aasta suunised meretranspordile antava riigiabi kohta olid avaldatud alles pärast seaduse nr 9/1996 vastuvõtmist.

(31) Teiseks rõhutas Itaalia, et seadusega nr 9/1996 ettenähtud meetmeid ei olnud rakendatud ning et kolmandad isikud ei olnud võtnud veel ühtegi rahalist kohustust. Samuti väitis Itaalia, et teatud meetmed olid vajalikud saarepiirkonna – nagu Sardiinia – kaupade ja reisijate meretranspordisektori mastaabisäästu puudumise kompenseerimiseks.

(32) Oma järeldustes kinnitasid Itaalia ametiasutused, et on valmis õigusakte muutma ja järgima kehtivaid ühenduse õigusakte.

## 4. **ABI HINDAMINE**

### 4.1. **Perioodil 1988–1996 kohaldatud algse toetuskava hindamine**

*Uue ebaseadusliku riigiabi olemasolu*

(33) Komisjoni arvates ei suutnud Itaalia ametiasutused täita asutamislepingu artikli 88 lõikes 3 (endine artikli 93 lõige 3) ettenähtud kohustusi, jättes teatamata kõnealusest Sardiinias registreeritud ettevõtteid (mis kavandasid laevu ehitada, omandada, rekonstrueerida, ümber ehitada või remontida) soosivast toetuskavast. Isegi kui toetuskava oli sisse seatud enne asutamislepingu jõustumist, muudeti seadustega nr 20/1951 ja nr 15/1954 loodud toetuskava oluliselt seadusega nr 11/1988. Seetõttu oleks aastal 1988 tehtud muudatustest tulnud teavitada komisjoni ja seetõttu kujutas see abi endast uut teatamata abi. Kuna aga Itaalia ametivõimud ei vaidlustanud kõnealust iseloomustust 24. juunil 1996. aastal algatatud menetluse järel esitatud märkustes, kinnitatakse see käesoleva otsusega.

(34) Komisjon leiab, et kõnealune meede on riigiabi asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses. Sardiinia ettevõtted on tublisti kasu saanud turumääradega võrreldes soodsamatest intressimääradest ning laenude ja liisingutega seotud kulude vähendamisest; sellega vabastati nad rahalisest koormusest, mida nad tavajuhul oleksid pidanud kandma. Koormus kandus riigi ressurssidele ja abi oli valikuline, kuna seda anti vaid laevandussektoris tegutsevatele ettevõtetele, mis olid asutatud Sardiinias.

(35) Samuti märgib komisjon, et meede mõjutas liikmesriikidevahelist kaubandust. Itaalia ametiasutuste rakendatud kava puudutab Sardiinia laevandusettevõtteid üldiselt, nii kabotaažitoimingutega kui rahvusvahelise transpordiga tegelevaid ettevõtteid. Ehkki vastab tõele, et määrusega nr 3577/92, ([9]) millega liberaliseeriti ühenduse merekabotaaži teenuste turg, jäeti välja Vahemere saarte kabotaaži liberaliseerimine kuni 1. jaanuarini 1999, vastab ka tõele, et kõnealuse määruse kohaldamisalast ei jäetud välja muudatusi kaubavahetuses mereveoteenuste turul liikmesriikide, eeskätt Prantsusmaa, Hispaania ja Itaalia mandriosa vahel. Sellega seoses tuleb märkida, et kõnealune abi ei piirdunud kabotaažiga, st Itaalia territoriaalvetes toimuvate mereveoteenustega, mis liberaliseeriti 1. jaanuaril 1999, vaid see puudutas ka rahvusvahelisi meretransporditeenuseid osutavaid Sardiinia laevandusettevõtteid, kusjuures need teenused olid liberaliseeritud juba aastal 1986, ([10]) nii et kõnealused ettevõtted said seega osaleda konkurentsis muude ühenduse ettevõtetega.

(36) Komisjoni valduses olevast teabest ([11]) nähtub, et ajavahemikul 1992–1997 toimus mereliiklus kaubanduslike meresõitudena (ja reisilaevandusena), mis väljusid Sardiinia sadamatest teistesse ELi ja EL-välistesse sadamatesse ning saabusid Sardiinia sadamatesse teistest ELi ja ELi-välistest sadamatest. Eelkõige tegutses Prantsusmaa ettevõte liinil Toulon–Sardiinia ja kaks Itaalia ettevõtet tegutses liinil Korsika–Sardiinia. Need asjaolud näitavad, et vaadeldaval perioodil (1988–1996) ilmnes mõju rahvusvaheliste meretransporditeenuste kaubandusele Itaalia ja teatud liikmesriikide vahel.

(37) Oma viimases kirjas kuupäevaga 8. märts 2007 kinnitasid Itaalia ametiasutused, et seaduse nr 11/1988 alusel antud rahaline toetus puudutas „24–138tonniste laevade ostmist"; väidetavalt leidsid need laevad kasutust peamiselt rannikuäärse meretranspordi tegevustes turul, mis ei olnud tollal konkurentsiks avatud. Siiski aidati toetuskavaga vähemalt kahel juhul omandada praame, mida kasutati reisijate ja sõidukite vedamiseks Sardiinia ja mandri vahel; sel puhul oleks olnud võimalik konkurents teiste Itaalia ja ühenduse ettevõtjate vahel. Itaalia ametiasutused väitsid, et nende valduses ei olnud teavet kaupade ja reisijate transpordi kohta Sardiinia ja muu Itaalia vahel ega Sardiinia ja muude ühenduse riikide vahel vaadeldava ajavahemiku jooksul.

([8]) Vt joonealune märkus 5.

([9]) Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž), EÜT L 364, 12.12.1992, lk 7.

([10]) Nõukogu 22. detsembri 1986. aasta määrus (EMÜ) nr 4055/86 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta liikmesriikide ning liikmesriikide ja kolmandate riikide vahelises mereveos, EÜT L 378, 31.12.1986.

([11]) Olbia sadamakapteni büroos registreeritud teave.

(38) Samuti tuleb märkida, et määrusega nr 3577/92 kabotaaži kohta ei välistatud konkurentsi olemasolu meretransporditurul tegutsevate ettevõtjate vahel, mis tegutsesid Sardiinia ja Itaalia mandriosa vahel enne 1. jaanuari 1999, kuna välismaistel ettevõtjatel oli küll lubatud osutada merekabotaaži teenuseid Itaalias, eeldusel et nad olid seal registreeritud, kuid nad ei saanud kasu Sardiinia laevandusettevõtetele mõeldud toetuskavadest. Seetõttu oli kõnealusel kaval heidutav mõju muude liikmesriikide laevandusettevõtjatele, kes soovinuks Itaalias avada Sardiiniale merekabotaaži teenuseid osutavaid haruettevõtteid, pidades silmas asjaolu, et nemad ei oleks saanud abi taotleda, samas kui nad oleksid pidanud konkureerima abi saavate ettevõtetega.

*Artikli 87 lõigetes 2 ja 3 ettenähtud erandite kohaldamatus*

(39) Ühtegi artikli 87 lõigetes 2 ja 3 (endised artikli 92 lõiked 2 ja 3) ettenähtud erandit ei saa kohaldada järgmistel põhjustel.

(40) Itaalia ametiasutuste väitel oli abi vajalik raskete majandustingimuste käes vaevleva piirkonna arengu võimaldamiseks.

(41) Kuigi Sardiinial on õigus saada piirkondlikku abi, ei saa kohaldada asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punktis a ettenähtud erandit, kuna kõnealust toetust ei antud mitte regionaalarengu edendamise eesmärgil, vaid pelgalt laevandusettevõtete huvides. Itaalia ametiasutused ei suutnud piisavalt näidata, kuidas Sardiinia laevandusettevõtteid soosivad toetuskavad edendasid regionaalarengut vastavalt tollal kehtinud ühenduse õigusaktidele, st vastavalt komisjoni teatisele artikli 92 lõike 3 punktide a ja c kohaldamismeetodi kohta piirkondliku abi suhtes. ([12]) Kuigi Sardiinia maakond oli nende regioonide loendis, mille kohta oli tehtud ettepanek pidada neid artikli 92 lõike 3 punktile a vastavate regioonideks (vt ülalmainitud teatise I lisa), ei ole tõendatud, et meede oli vajalik algsete investeeringute või töökohtade loomise abistamiseks või et seda oleks saanud pidada lühiajaliseks tegevusabiks konkreetsete või püsivate piirkondlike halvemuste kompenseerimiseks, võimaldades järjepidevat ja tasakaalustatud arengut, põhjustamata seejuures kõnealuse sektori ülemäärast mahtu.

(42) Samuti väidetakse teatises, et mis tahes piirkondliku abi puhul tuleb järgida ühenduse suuniseid konkreetsete tööstussektorite kohta, näiteks laevaehitussektori kohta, aga kõnealuse toetuskava puhul ei ole seda tehtud, nagu allpool näidatud.

([12]) Komisjoni teatis, milles käsitletakse meetodit artikli 92 lõike 3 punktide a ja c kohaldamiseks piirkondliku abi puhul, eelkõige jaotis I(6) (EÜT C 212, 12.8.1988), muudetud aastatel 1990 ja 1994 (EÜT C 163, 4.7.1990 ja EÜT C 364, 20.12.1994).

(43) Seetõttu ei olnud toetuse puhul abi ka artikli 87 lõike 3 punktis a toodud erandist.

(44) Samuti ei saa toetuda artikli 87 lõike 3 punktis c toodud erandile (abi kohta teatud majandustegevuse arengu soodustamiseks), kuna kõnealune kava ei vasta ajavahemikul 1988–1996 kehtinud ühenduse suunistele. Tollal kehtinud asjakohastes määrustes, nt 1989. aasta laevandusettevõtetele antava riigiabi suuniste I lisa II peatükis ([13]) sätestati sellise abi andmine tingimusel, et abi ei mõjuta kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega. Ülalmainitud suuniste seitsmendas lõikes on öeldud: „…Ühiseid huve tuleb teenida meetmetega, mille eesmärk on ennekõike hoida laevu ühenduse lipu all, teisisõnu võidelda suundumuse vastu kasutada kolmandate riikide lippe, eeskätt täiustades tehnilist sisseseadet ja teiseks värvates nendele laevadele nii palju ühenduse meremehi kui võimalik". Siinjuures ei andnud Itaalia ametiasutused piisavalt teavet, millega tõendada Sardiinia algse piirkondliku kava põhjendatavust laevade ohutuse täiustamisega või ühenduse meremeeste tööhõive kindlustamisega.

(45) 1989. aasta laevandusettevõtetele antava riigiabi suuniste I lisa peatükis II punktiga 6 nähti ette abi andmine laevandusettevõtetele laevade ehitamiseks, rekonstrueerimiseks või remontimiseks üksnes tingimusel, et see arvestatakse välja ühenduse õigusaktidega ning eelkõige nõukogu 26. jaanuari 1987. aasta direktiiviga 87/167/EMÜ laevaehitusele antava abi kohta ([14]) ja nõukogu direktiiviga 90/684/EMÜ ([15]) ning nõukogu määrusega (EÜ) nr 3094/95 ([16]) seatud piirides. Direktiivi 87/167/EMÜ artiklis 4 sätestatakse järgmist: laevaehitust ja laevade rekonstrueerimist soodustavat tootmisalast abi võidakse pidada ühisturuga kokkusobivaks, tingimusel et iga üksiklepingu toetamiseks antava abi kogusumma ei ületa sellega samaväärse toetusena ühtset ülemmäära, mis on väljendatud protsentides lepingu abieelsest väärtusest, edaspidi nimetatud ülemmäär.

(46) Laevatehastele antavat abi käsitlevatele ühenduse õigusaktidele – mille puhul ühendus ei pruugi erandit teha – vastavuse tagamise eest vastutavad riigiasutused. Kuna see kujutab endast selgelt kõnealuse abi vastavustingimust, peab liikmesriik tõendama vastavust ühenduse õigusele, pakkudes „komisjonile kogu vajalikku teavet taotletava erandi tingimuste täitmise kontrollimiseks" (Euroopa Kohus, kohtuasi C-364/90 *Itaalia* v *komisjon* [1993] ECR I-2097, paragrahv 20 *et seq.*).

([13]) SEK (89) 921 lõplik, 3. august 1989.
([14]) EÜT L 69, 12.3.1987, lk 55.
([15]) EÜT L 380, 31.12.1990, lk 1.
([16]) EÜT L 332, 30.12.1995, lk 1. Määrust on muudetud määrusega (EÜ) nr 1904/96 (EÜT L 251, 3.10.1996, lk 5).

(47) Kuna Itaalia ametiasutused ei ole andnud teavet selle kohta, kas antud toetuste kogusumma puhul järgiti direktiivi 87/167/EMÜ artiklis 4 sätestatud ülemmäära, ([17]) ja kuna puudub muu teave algse meetme vastavuse kohta nii mõlemale direktiivile kui ka määruse (EÜ) nr 3094/95 ([18]) artiklile 5, tuleb komisjonil teha järeldus, et see abi ei vasta ka laevaehituse suunistele. ([19])

(48) Veelgi enam – isegi nendele eranditele toetudes ei saa lubada asutamislepingu põhimõtetega vastuolus olevat toetuskava. Komisjon peab Sardiinia laevaehitajate toetuskava ühenduse õigusega kokkusobimatuks asjaolu tõttu, et mitu seadusega nr 11/1988 ette nähtud lisatingimust läks vastuollu asutamisvabaduse põhimõtetega (artikkel 52) ja rahvuse alusel diskrimineerimise keeluga (artikkel 6 ja artikli 48 lõige 2).

(49) Vastupidi asutamislepingu artiklile 52 nõuti toetuskava puhul mitte üksnes seda, et toetust saav ettevõte peab olema asutatud Sardiinias, vaid et ka selle halduskontorid ja mereveondustegevus ning samuti selle pealaod, depood ja abirajatised peavad alaliselt asuma ühes maakonna sadamas. Samuti sätestati toetuskavas, et toetust saava ettevõtte laevad (ja mitte ainult need, mille jaoks anti toetuskava raames laenu) peavad olema registreeritud Sardiinias.

(50) Lisaks pidi ettevõte üle 250tonnise kogumahutavusega laevade puhul – nagu seaduse 11/1988 artikli 99 punktis e ette nähtud ja nagu märgitud Euroopa Kohtu otsuses liidetud kohtuasjade C 15/98 ja C 105/99 (paragrahv 19) kohta – värbama minimaalse laevapere üksnes registreerimissadama üldnimekirjas registreeritud meeskonnaliikmete hulgast. Seega oli toetust saav ettevõte kohustatud värbama teatud protsendi kohalike meremeeste hulgast, isegi kui vajalikku tööd oleksid suutnud teha ka teised meremehed, ning järelikult rikuti põhimõtet, mis keelab diskrimineerimise rahvuse tõttu. Siit järeldub, et kõnealune abi on vastuolus ühenduse õiguse aluseks olevate põhimõtetega.

### 4.2. **Hinnang 1996. aastal jõustunud ja 15. veebruari 1996. aasta seadusega nr 9 muudetud algsele toetuskavale**

*Riigi toetuse olemasolu*

(51) Komisjon leiab, et seadusega nr 9/1996 muudetud toetuskavas käsitletakse riigi toetust artikli 87 lõike 1 tähenduses järgmistel põhjustel: a) toetust saavad ettevõtted vabanevad tänu soodustingimustel antavatele laenudele/liisingutele finantskohustustest, mida neil tavapäraste intressimäärade ja muude laenu/liisinguga seotud kulude korral tuleks kanda; b) nimetatud kohustused kaetakse riigi vahenditest; c) toetus on valikuline (ette nähtud laevandussektoris tegutsevatele ettevõtetele); ning d) toetus mõjutab liikmesriikidevahelist kaubandust, kuna muudetud kava kehtib laevandusettevõtete kohta, mille tegevuse eesmärk on osta, rekonstrueerida ja ümber ehitada kauba- ja reisijateveoteenuste osutamiseks mõeldud laevu, mille teekonna lähte- ja sihtpunkt on Sardiinia ja muud Sardiinia maakonna saared. Nagu eespool mainitud, ei tegutse toetusest kasu saavad ettevõtted mitte ainult 1. jaanuaril 1999. aastal liberaliseeritud kabotaažiturul, vaid ka 1986. aastal liberaliseeritud rahvusvahelisel meretransporditurul. ([20]) Kuna toetuskava jääb kehtima, mõjutab see jätkuvalt 1999. aastal täielikult liberaliseeritud valdkonna sisest konkurentsi.

(52) Itaalia ametivõimude 1996. aasta oktoobris ja 1997. aasta jaanuaris edastatud teabe kohaselt pole ükski abisaaja seaduse nr 9/1996 alusel toetust saanud. Kuna sellist toetust pole varem makstud, on komisjon seisukohal, et käesoleva otsuse tähenduses pole praegu vajalik hinnata vastavust ühenduse kehtivatele õigusnormidele. Arvestades, et toetust võidakse maksta edaspidi, on siiski vaja hinnata selle vastavust ühenduse kehtivatele õigusnormidele, st ühenduse 2004. aasta suunistele, mis käsitlevad meretranspordile osutatavat riigiabi ([21]) (edaspidi: „ühenduse 2004. aasta suunised").

([17]) Artiklis 4 öeldakse järgmist: laevaehitust ja laevade rekonstrueerimist soodustavat tootmisalast abi võidakse pidada ühisturuga kokkusobivaks, tingimusel et iga üksiklepingu toetamiseks antava abi kogusumma ei ületa sellega samaväärse toetusena ühtset ülemmäära, mis on väljendatud protsentides lepingu abieelsest väärtusest, edaspidi „ülemmäär".

([18]) Lõige 1: Laevaehituseks ja ümberehituseks, välja arvatud laevaomanikele või kolmandatele isikutele remontimiseks antavat abi võib pidada ühisturuga kokkusobivaks, kui see vastab OECD laevade ekspordikrediidi käitusleppele (1) või kõnealust käituslepet muutvale või asendavale mis tahes kokkuleppele […]. Lõige 3: Liikmesriigi antav abi oma laevaomanikele või selle riigi kolmandatele isikutele laevade ehitamiseks või rekonstrueerimiseks ei tohi põhjustada ega ähvardada põhjustada riigi laevatehaste ja teiste liikmesriikide laevatehaste vahelise konkurentsi moonutamist tellimuste esitamisel.

([19]) Laevaehitusega seotud sätete kohaldamisega seoses tuleb märkida, et – nagu kohtujurist oma otsuses (lõiked 34–38) väitis – kuigi laevaehitusele antav abi võib hõlmata ka laevaehitajatele antavat abi, käsitles komisjon 1988. aasta toetuskava põhjendatult kui laevaehitajale antavat abi, mida tuleks vaadelda üksnes asutamislepinguga kehtestatud tunduvalt vähenõudlikuma kohustusega seoses, kuna Itaalia ametiasutused ei täitnud ülalmainitud direktiivi artikliga 11 sätestatud teatamiskohustust.

([20]) Nõukogu 22. detsembri 1986. aasta määrus (EMÜ) nr 4055/86, mis käsitleb liikmesriikidevaheliste ning liikmesriikide ja kolmandate riikide vaheliste meretransporditeenuste osutamise vabadust, EÜT L 378, 31.12.1986.

([21]) Komisjoni teatis K (2004) 43 – ühenduse suunised meretranspordile osutatava riigiabi kohta, ELT C 13, 17.1.2004.

*Muudetud toetuskava vastuolud*

(53) Muudetud toetuskava ei sisalda enam rahvuslikku diskrimineerimist ega asutamisvabaduse piiramist võimaldavaid sätteid. Sellele vaatamata leiab komisjon, et muudetud toetuskava ei vasta ühenduse 2004. aasta suunistes sätestatud tingimustele ning artikli 87 lõike 3 punktides a ja c sätestatud erandeid ei saa rakendada alltoodud põhjustel.

(54) Vastavalt ühenduse 2004. aasta suuniste lõikele 5 moonutavad laevastiku uuendamiseks makstavad toetused üldjuhul konkurentsi. Seetõttu leiab komisjon, et kõnealused toetused ei ole osa struktuurireformist, mille eesmärk on vähendada üldist veomahtu, samuti ei aita need toetused kaasa laevade tehnilise varustatuse parandamisele ega toeta turvalisemate laevade kasutuselevõttu. Muudetud toetuskava raames makstavad toetused on ette nähtud uuenduslike ja kõrgtehnoloogiliste transpordimeetodite kasutuselevõtmiseks, kuid nimetatud tehnoloogiad ja seonduvad kulud pole täpselt määratletud, ja seega ei saa uue muudatuse mõju ulatust hinnata.

(55) Komisjon leiab, et toetuskava ei saa käsitleda piirkondliku toetusena ka ühenduse maakonnasuuniste paragrahvi 6 tähenduses. Kuigi Sardiinia on mahajäänud piirkond, ei ole Itaalia ametivõimud suutnud tõestada, et piirkond saab kõnealusest toetuskavast (ühenduse 2004. aasta suuniste peatüki 5 lõige 4) kasu ning et toetuskava vastab ühenduse kehtivatele piirkondlike toetuste reeglitele. ([22])

(56) Komisjon leiab, et varem nimetatud põhjustel kahjustab toetuskava teiste liikmesriikide majandust ning vastupidiselt ühistele huvidele kahjustab liikmesriikidevahelist konkurentsi (ühenduse 2004. aasta suuniste peatükk 2).

(57) Komisjon leiab ka, et vastavalt ühenduse 2004. aasta suunistele peab mis tahes investeeringutoetus vastama ühenduses laevaehitusvaldkonnas kehtestatud sätetele, st määrusele (EÜ) nr 1540/98. ([23]) Selle määruse artikli 3 lõikes 1 on sätestatud: „Kuni 31. detsembrini 2000 võib laevaehituse ja laevade rekonstrueerimise, kuid mitte laevaremondilepingute toetuseks antavat tootmisalast abi pidada ühisturuga kokkusobivaks, tingimusel et iga üksiklepingu toetuseks erinevates vormides kokku antav abisumma (sealhulgas laevaomanikule või kolmandatele isikutele antava abi toetuseekvivalent) ei ületaks toetuseekvivalendina ühtset abi ülempiiri […]". Võttes arvesse, et Itaalia pole esitanud teavet, mis tõestaks, et ühegi lepingu toetuseks mis tahes vormis makstud toetuse kogusumma ei ületa toetusekvivalendina lepingu abieelse väärtuse protsendina väljendatud üldist ülempiiri, tuleb tunnistada, et meede ei ole kooskõlas artikli 3 lõikega 1.

(58) Lisaks on määruse (EÜ) nr 1540/98 artikli 3 lõikes 4 sätestatud: „Kodu- või väismaistele laevaomanikele või kolmandatele isikutele laevade ehituseks või laevade rekonstrueerimiseks riigi poolt sooduslaenudena makstavaid toetusi võib pidada ühisturuga kokkusobivaks ja neile ei rakendata ülempiiri juhul, kui toetus on kooskõlas OECD nõukogu 3. augusti 1981. aasta määrusega (OECD laevade ekspordikrediidi käsituslepe) või nimetatud määrust muutva või asendava mis tahes lepinguga." Sellele vaatamata on komisjoni käsutuses teave, mille kohaselt muudetud toetuskava raames makstud toetused vastavad OECD nõukogu 3. augusti 1981. aasta nõuetele.

(59) Määruse (EÜ) nr 1540/98 artikli 6 kohaselt võib laevaehituseks, laevade rekonstrueerimiseks ja remondisadamatele uuendustegevuseks makstavaid toetusi pidada ühisturuga kokkusobivaks, kui toetusmäär ei ületa 10 %, ning eeldusel, et toetust kasutatakse täiesti uute toodete ja protsesside tööstuslikuks kasutuselevõtuks, st et neid tooteid ja protsesse ei kasuta ärieesmärgil ükski ühenduse samas valdkonnas tegutsev operaator, ning nendega ei kaasne tehnoloogilise ja majandusliku ebaõnnestumise ohtu. Käesolev toetust võib maksta ainult ja otseselt projekti uuendusosa investeeringute ja masinaehituse toetuseks ning toetuse summa ja toetusmäär peavad piirduma vähima vajalikuga ning olema vastavuses projekti riskitasemega. Nagu eespool mainitud, ei võimalda asjaolu, et muudetud toetuskava on mõeldud „uuenduslike ja kõrgtehnoloogiliste transpordimeetodite" toetamiseks, hinnata kirjeldatud muudatuse mõju, kuna puudub nimetatud tehnoloogiate ja seonduvate kulude täpne määratlus. Seetõttu leiab komisjon, et isegi muudetud kujul ei vasta toetuskava laevaehituses kohaldatavatele sätetele.

(60) Lõpuks, artikli 92 lõike 3 punktides a ja c sätestatud erandeid ei saa rakendada, kuna laevaehituseks makstavate toetuste vastavuse tagamine ühenduse õigusnormidele kuulub riigi ametvõimude vastutusalasse ning komisjon ei saa sellest kõrvale kalduda. Kuna see seab kahtluse alla toetuse kokkusobivuse, peavad liikmesriigid ühenduse õigusaktidele vastavuse tõendamiseks esitama komisjonile igakülgse teabe, mille alusel komisjon saab kontrollida kõnealuse erandi tingimuste täitmist.

([22]) Suunised riiklike regionaaltoetuste kohta aastateks 2007–2013, ELT C 54, 4.3.2006, lk 13.

([23]) Nõukogu 29. juuni 1998. aasta määrus nr 1540/98 laevaehituseks makstavate toetuste kohta, ELT L 202, 18.7.1998.

*Järeldused*

(61) Kokkuvõtteks tuleb tunnistada, et perioodil 1988–1996 rakendatud algne toetuskava on õigusvastane ja ühisturuga kokkusobimatu.

(62) Sellest tulenevalt peavad toetuse saajad maakonnaseaduse nr 11/1988 alusel sooduslaenudena saadud toetuse (kogusummas 12 697 450 000 Itaalia liiri) tagasi maksma vastavalt Itaalia õigusaktides sätestatud korrale ja normidele. Kuna liisinguteks ei ole toetust makstud, pole vajadust seda tagasi nõuda.

(63) Tagasimakstav toetus sisaldab abisaajale antud toetuse intressisummasid, mis on arvestatud väljamaksmise kuupäevast kuni toetuse tagasimaksmise kuupäevani.

(64) Kuna komisjon polnud võimeline kindlaks määrama igalt toetuse saajalt tagasinõutava toetuseelemendi või toetuse kogusumma suurust, hangivad Itaalia ametiasutused vastava teabe ja teavitavad komisjoni igalt toetuse saajalt tagasinõutava summa suurusest.

(65) 1996. aastast kehtiva ja seadusega nr 9/1996 muudetud toetuskava kohta märgib komisjon, et alates nimetatud aastast pole toetusi makstud, ning leiab, et kavas käsitletakse riiklikke toetusi, mis on ühisturuga kokkusobimatud. Kuna nimetatud eesmärgil pole toetusi makstud, puudub vajadus nende tagasinõudmiseks,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

*Artikkel 1*

15. mail 1951. aastal vastu võetud seaduse nr 20 alusel, mida on muudetud 4. juunil 1988. aastal vastuvõetud seadusega nr 11, on Sardiinia maakonna laevandusettevõtetele laenude ja liisingutena makstavad riiklikud toetused ühisturuga kokkusobimatud.

*Artikkel 2*

1. Itaalia kohustub võtma kõik vajalikud meetmed selleks, et nõuda toetuse saajatelt tagasi artiklis 1 kirjeldatud ebaseaduslikult väljamakstud toetussummad, võttes aluseks erinevuse toetuse saaja poolt tegelikult makstud intresside ja lisakulude kogusumma ning summa vahel, mis toetuse saaja oleks maksnud laenu väljamaksmise kuupäeval kehtinud intressimäärade ja lisakuludena tavapärastes turutingimustes.

2. Summad nõutakse tagasi viivitamata ja kooskõlas siseriiklike õigusaktidega eeldusel, et need õigusaktid võimaldavad käesoleva otsuse viivitamatut ja tõhusat elluviimist. Tagasimakstav toetus sisaldab toetuse abisaajale väljamaksmise kuupäevast kuni toetuse tagasimaksmise kuupäevani arvestatud intressisummasid.

3. Käesoleva otsuse teatavakstegemise kuupäeval tasumata laenumaksete sissenõudmiseks võtab Itaalia meetmed tagamaks, et laenusaaja tasub osamaksed vastavalt tavapärastele turutingimustele.

*Artikkel 3*

15. mail 1951. aastal vastu võetud seaduses nr 20 sätestatud ja 1966. aasta maakonnaseadusega nr 9 muudetud Sardiinia maakonna laevandusettevõtetele laenude ja liisingutena makstavate riiklike toetuste kava on ühisturuga kokkusobimatu.

*Artikkel 4*

Itaalia kohustub tühistama artiklites 1 ja 3 kirjeldatud toetuskava.

*Artikkel 5*

Itaalia kohustub kahe kuu jooksul alates käesoleva otsuse teatavakstegemise kuupäevast teavitama komisjoni otsuse täimiseks võetud meetmetest.

*Artikkel 6*

Käesolev otsus on adresseeritud Itaalia Vabariigile.

Brüssel, 10. juuli 2007

*Komisjoni nimel*

*asepresident*

Jacques BARROT