KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 10 päivänä heinäkuuta 2007,

Italian valtion Sardinian merenkulkualan hyväksi toteuttamasta tukijärjestelmästä C 23/96 (NN 181/95) ja C 71/97 (N 144/97)

(tiedoksiannettu numerolla K(2007) 3257)

(Ainoastaan italiankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2008/92/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Komissio ilmoitti 24 päivänä kesäkuuta 1996 päivätyllä kirjeellä [1] Italian viranomaisille päätöksestään aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa (entisessä 93 artiklan 2 kohdassa) määrätty menettely liittyen laittomaan tukijärjestelmään, jonka Sardinian alue oli toteuttanut sellaisten laivayhtiöiden hyväksi, jotka haluavat rakentaa, hankkia, muuntaa tai korjata aluksia (jäljempänä 'alkuperäinen tukijärjestelmä').

(2) Menettelyn aloittamisen jälkeen Italian hallitus toimitti omat huomautuksensa komissiolle 31 päivänä lokakuuta 1996 päivätyllä kirjeellä (DG VII–Liikenne A/23443). Sardinian alueen viranomaiset toimittivat huomautuksensa 11 päivänä lokakuuta 1996 (DG VII–Liikenne A/21870) ja 22 päivänä tammikuuta 1997 päivätyillä kirjeillä. Muut jäsenvaltiot sen enempää kuin kolmannet osapuolet eivät esittäneet huomautuksia määräajassa, joka oli yksi kuukausi menettelyn aloittamista koskevan päätöksen julkaisemisesta. On kuitenkin mainittava, että eräät kolmannet osapuolet ovat esittäneet huomautuksia kyseisen määräajan jälkeen.

(3) Komissio teki 21 päivänä lokakuuta 1997 päätöksen 98/95/EY, jonka mukaan kyseinen tukijärjestely ei sovellu yhteismarkkinoille [2]. Päätös annettiin tiedoksi Italian viranomaisille 12 päivänä marraskuuta 1997 (SG (97) D/9375).

(4) Komissio ilmoitti 14 päivänä marraskuuta 1997 päivätyllä kirjeellä Italian viranomaisille päätöksestään aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa (entisessä 93 artiklan 2 kohdassa) määrätty menettely liittyen 15 päivänä helmikuuta 1996 annettuun Sardinian aluelakiin N:o 9, jolla muutetaan laivayhtiöiden hyväksi toteutettua alkuperäistä tukijärjestelyä [3]. Italian viranomaiset esittivät huomautuksensa 16 päivänä helmikuuta 1998 (DG VII–Liikenne A/1221) ja 23 päivänä joulukuuta 1997 (DG VII–Liikenne A/144). Muut jäsenvaltiot sen enempää kuin kolmannet osapuolet eivät esittäneet huomautuksia määräajassa, joka oli yksi kuukausi menettelyn aloittamista koskevan päätöksen julkaisemisesta.

(5) Euroopan yhteisöjen tuomioistuin kumosi päätöksen 98/95/EY 19 päivänä lokakuuta 2000 antamallaan tuomiolla (tuomio asiassa *Italian tasavalta ja Sardegna Lines – Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A. vastaan Euroopan yhteisöjen komissio*, yhdistetyt asiat C-15/98 ja C-105/99) [4]. Kumoamisen syynä oli, ettei päätöksessä 98/95/EY ollut riittävästi perusteltu vaikutuksia yhteisön sisäiseen kauppaan.

(6) Komission 23 päivänä marraskuuta 2006 toimittamaan kirjeeseen (D 2006 224962), jossa se pyysi tietoja Italian viranomaisilta, saatiin vastaus sähköpostitse 8 päivänä maaliskuuta 2007 (TRENA/26193).

2. TOIMENPITEEN KUVAUS

2.1 Tukijärjestely

(7) Komissio sai vuonna 1993 tehdyn valituksen myötä tiedon tukijärjestelmästä, jonka Sardinian alue oli toteuttanut sellaisten laivayhtiöiden hyväksi, jotka haluavat rakentaa, hankkia, muuntaa tai korjata aluksia. Kyse oli erityisesti tavanomaista edullisemmin ehdoin myönnetyistä laina- ja leasingsopimuksista, jotka oli alun perin määrä myöntää ainoastaan sellaisille yhtiöille, joiden päätoimipaikka, verotuskotipaikka ja rekisteröintisatama olivat Sardinian alueella.

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

[2] EYVL L 20, 27.1.1998, s. 30.

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

[4] Kok. 2000, s. I-08855.

15 päivänä toukokuuta 1951 annettu aluelaki N:o 20 sellaisena kuin se on muutettuna 11 heinäkuuta 1954 annetulla lailla N:o 15

(8) Kyseinen tukijärjestely luotiin 15 päivänä toukokuuta 1951 annetulla Sardinian aluelailla N:o 20 (jäljempänä 'laki 20/1951'), jota on myöhemmin muutettu 11 päivänä heinäkuuta 1954 annetulla aluelailla N:o 15 (jäljempänä 'laki 15/1954') ja 4 päivänä kesäkuuta 1988 annetulla aluelailla N:o 11 (jäljempänä 'laki 11/1988'). Laissa 20/1951, sellaisena kuin se on muutettuna lailla 15/1954, säädettiin rahastosta, josta oli määrä myöntää lainoja laivayhtiöille, joilla oli aie rakentaa, hankkia, muuntaa tai korjata aluksia. Lainoja oli tarkoitus myöntää ainoastaan sellaisille yhtiöille, joiden päätoimipaikka, verotuskotipaikka ja rekisteröintisatama olivat Sardinian alueella.

(9) Lain 20/1951 mukaan lainojen suuruus ei voinut olla yli 20 prosenttia rakennus-, muuntamis- tai korjaustöiden investoinneista niissä tapauksissa, joissa hakija oli jo saanut kyseisiä töitä varten tukea tuolloin voimassa olleen kansallisen lainsäädännön nojalla. Sen sijaan tapauksissa, joissa hakija ei ollut saanut tukea kansallisen lainsäädännön nojalla, lainojen enimmäissuuruus oli 60 prosenttia investoinneista.

(10) Lain 20/1951 mukaan korot, palkkiot ja muut lainan sivukulut olivat vuodessa enintään 4,5 % lainan pääomasta, jos lainan saanut yhtiö oli jo saanut tukea kansallisen lainsäädännön nojalla, ja kaikissa muissa tapauksissa enintään 3,5 % (koronalennus keskimäärin 10–12 prosenttiyksikköä). Pääoma oli määrä maksaa takaisin enintään 12 vuosieränä alkaen kolmannesta vuodesta sen jälkeen, kun alus, jota varten laina oli myönnetty, oli otettu käyttöön.

11 kesäkuuta 1988 annettu aluelaki N:o 11

(11) Lain 11/1988 99 ja 100 §:llä tehtiin merkittäviä muutoksia tukijärjestelyyn, mutta muutoksista ei ilmoitettu komissiolle. Tukijärjestelmä muodosti siis muutetussa muodossaan ilmoittamattoman tuen.

(12) Lain 20/1951 mukaisiin ehtoihin, joiden mukaisesti tukea voitiin myöntää yhtiöille, oli lisätty seuraavat ehdot:

”a) yrityksen päätoimipaikka, keskushallinto ja meriliikennetoiminta ja, soveltuvissa tapauksissa, tärkeimmät varastot ja varikot sekä yrityksen toimintaa tukevat laitteet sijaitsevat pysyvästi jossakin alueen satamassa;

b) kaikki yrityksen omistamat alukset on ilmoitettu rekisteriin alueen satamissa;

c) yritys käyttää alueen satamia liikennetoimintansa keskuspaikkana ja pitää niitä kyseiseen toimintaan liittyvinä tavanomaisina käyntisataminaan, ja mahdollisen säännöllisen liikenteen päätesatamana tai säännöllisenä käyntisatamana on oltava yksi tai useampi alueen satamista;

d) yritys sitoutuu teettämään kunnostustöitä alueen satamissa, mikäli Sardinian telakoilla on tarvittava toimintakapasiteetti eikä töille ole force majeure -esteitä, pakollisista leasingsopimuksen ehdoista johtuvia esteitä tai ilmeisiä taloudellisia tai ajallisia esteitä;

e) yritys velvoitetaan kokoamaan bruttovetoisuudeltaan yli 250 tonnin aluksia varten erityismiehitys, joka kattaa kaikki tukihakemuksen kohteena olevan aluksen miehityksessä tarvittavat miehistöluokat ja johon kuuluu ainoastaan rekisteröintisataman yleiseen merimieslueteloon merkittyjä miehistön jäseniä, sekä palkkaamaan kyseisistä luetteloista koko tarvittava yleinen ja erityinen miehistö, ainoina rajoittavina tekijöinä miehistön palkkaamista koskevat kansalliset säännökset”.

(13) Laissa 11/1988 Sardinian viranomaisille annettiin myös mahdollisuus myöntää avustusta leasingsopimusten kuluihin, jos laivayhtiö käytti lainan sijaan leasingsopimusta. Avustus on yhtä suuri kuin lainasta aiheutuvien, Italian laivayhtiöihin sovellettavan kaupallisen viitekoron mukaan laskettavien tosiasiallisten lainakustannusten sekä saman summan lainaamisesta aiheutuvien, 5 prosentin korolla laskettavien lainakustannusten välinen erotus (erotus vastaa noin 10 prosenttiyksikön keskimääräistä koronalennusta).

(14) Sopimuksen päättyessä leasingoikeuden haltija voi hankkia omistukseensa alukset, joita varten avustusta on maksettu, yhtä prosenttia ostohinnasta vastaavalla hinnalla. Italian viranomaisten toimittamien tietojen mukaan (kirje 5.6.1988 ja vastaus 1.7.1998) lain 11/1988 nojalla ei ollut allekirjoitettu yhtäkään leasingsopimusta.

(15) Komission hallussa olevien tietojen mukaan alkuperäisen tukijärjestelmän voimaantulon jälkeen lainoja on myönnetty yhteensä 12 697 450 000 Italian liiran (noin 6,5 milj. euron) arvosta. Komission hallussa olevien tietojen mukaan viimeinen rahoituspäätös tehtiin joulukuussa 1991.

(16) Italian viranomaiset ilmoittavat viimeksi toimittamassaan 8 päivänä maaliskuuta 2007 päivätyssä kirjeessä, että lain 11/1988 nojalla myönnetyn rahoituksen tarkoituksena oli bruttovetoisuudeltaan 24–138 tonnin alusten hankkiminen. Italian viranomaisten mukaan kyseiset alukset oli tarkoitettu pääasiassa rannikkoliikenteeseen markkinoilla, joita ei tuolloin ollut vielä avattu kilpailulle.

2.2 **Alkuperäisestä tukijärjestelmästä esitetyt epäilykset menettelyssä C 23/96**

(17) Aloittaessaan menettelyn 24 päivänä kesäkuuta 1996 komissio totesi hallussaan olevien tietojen perusteella vakavasti epäilevänsä tuen soveltuvuutta yhteismarkkinoille seuraavista syistä:

— tukijärjestelmä sisälsi määräyksiä, joihin liittyi kansalaisuuteen perustuvaa syrjintää, koska tuensaajayritykset muun muassa velvoitettiin tuen ehtona palkkaamaan aluksiinsa sardinialaista miehistöä,

— järjestelmä oli sijoittautumisvapauden periaatteen vastainen, koska tuen saamisen ehtona oli muun muassa, että tuensaajayritysten päätoimipaikka oli Sardiniassa,

— järjestelmä sisälsi tukea alusinvestointien edistämiseksi sellaisin säännöin, että se vaaransi yhteisön sääntöjen noudattamisen.

2.3 **Tukijärjestelmä sellaisena kuin se on muutettuna 15 päivänä helmikuuta 1996 annetulla lailla N:o 9**

(18) Saattaakseen lain 20/1951 yhteisön oikeuden ja asiaa koskevien direktiivien mukaiseksi alueelliset viranomaiset muuttivat tukijärjestelmää 15 päivänä helmikuuta 1996 annetulla aluelailla N:o 9 (jäljempänä 'laki 9/1996') seuraavasti:

a) kohdat, joilla liikenteenharjoittajia syrjitään kansalaisuuden perusteella, on poistettu;

b) tuelle on asetettu uusi ehto, jonka mukaan etusijalle asetetaan innovatiiviset, kehittynyttä teknologiaa hyödyntävät kuljetusmuodot;

c) tukeen on tehty teknisiä muutoksia: laina- tai leasingsopimusten kesto ei saanut ylittää kahtatoista vuotta eikä niiden suuruus saanut olla yli 70 % arvioiduista kustannuksista, joiden aluskohtainen yläraja oli 40 miljardia Italian liiraa (n. 20 miljoonaa euroa); tuki myönnettiin korkotukena, joka on samansuuruinen kuin niiden lainakustannusten välinen erotus, jotka aiheutuvat koron ollessa toisaalta Italian merenkulun alalle myönnettävien lainojen viitekorko ja toisaalta 36 % kyseisestä viitekorosta;

d) käyttöön on otettu järjestelmä, jolla varmistetaan, että tukea ei myönnetä kahteen kertaan (sekä keskus- että alueviranomaisten toimesta) samaa laina- tai leasingsopimusta varten.

2.4 **Menettelyssä C 71/97 esitetyt epäilykset**

(19) Komissio otti 14 päivänä marraskuuta 1997 tekemässään päätöksessä huomioon sen, ettei ilmoitettu tukijärjestelmä enää sisältänyt kansalaisuussyrjintään johtavia (erityisesti sijoittautumisoikeuden vastaisia) sääntöjä, mutta toi esille vakavia epäilyksiä muutosten soveltuvuudesta yhteismarkkinoille seuraavista syistä:

— tuolloin voimassa olleiden laivanrakennusteollisuutta koskeneiden yhteisön sääntöjen ([5]) kanssa saattoi syntyä ristiriitoja,

— tukijärjestelmä oli tuolloin voimassa olleiden meriliikenteen valtiontukea koskevien yhteisön suuntaviivojen ([6]) vastainen,

— tukijärjestelmä sisälsi laitonta toimintatukea (alusten hankkimiseen myönnettävä pehmeäehtoinen rahoitusleasing).

2.5 **Komission päätös 98/95/EY**

(20) Ottamatta kantaa myöhemmin tehtyihin muutoksiin komissio katsoi päätöksessään 98/95/EY, että alkuperäisessä tukijärjestelmässä myönnetyt tuet olivat valtiontukea, koska: a) "tukea saavat yritykset vapautuvat rahoituksellisesta rasitteesta, joka niihin tavallisesti kohdistuisi (tavanomainen kaupallinen korkokanta ja muut laina- ja leasingsopimuksiin liittyvät maksut); b) tämä rasite maksetaan valtion varoista (Sardinian viranomaiset); c) tuki on valikoivaa (se on suunnattu vain laivaliikenteelle); d) tuki vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan".

([5]) Neuvoston direktiivi 90/684/ETY, annettu 21 päivänä joulukuuta 1990, laivanrakennusteollisuudelle myönnettävästä tuesta (EYVL L 380, 31.12.1990) ja neuvoston asetus (EY) N:o 3094/95, annettu 22 päivänä joulukuuta 1995, laivanrakennusteollisuudelle myönnettävästä tuesta (EYVL L 332, 30.12.1995), sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 1904/96 (EYVL L 251, 3.10.1996).

([6]) Yhteisössä rekisteröityjen alusten käyttöön liittyvät rahoitus- ja verotoimenpiteet (SEC(89) 921 lopullinen, 3.8.1989) ja yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtion tuelle (EYVL C 205, 5.7.1997).

(21) Kohdan d osalta menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä huomautettiin, että ”yli 90 prosenttia Sardiniaan menevistä jäsenvaltioiden tuotteista kuljetetaan meritse ja että yli 90 prosenttia jäsenvaltioihin tulevista Sardiniasta peräisin olevista tuotteista kuljetetaan samalla tavoin. Lisäksi huomautettiin, että laivayhtiöt hoitavat 65 prosenttia yhteisön ja Sardinian välisestä turistiliikenteestä (matkustajat ja autot).” Komissio totesi myös, että Italian viranomaiset eivät huomautuksissaan kiistäneet edellä mainittuja lukuja eivätkä tukijärjestelmän luokittelua 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi.

(22) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoi seuraavaa:

a) lain 11/1988 nojalla myönnetty taloudellinen tuki oli perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa (nykyisessä 87 artiklan 1 kohdassa) tarkoitettua valtiontukea,

b) tuki oli myönnetty EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan (nykyisen 88 artiklan 3 kohdan) vastaisesti ja

c) tapaukseen ei voitu soveltaa yhtäkään 92 artiklan mukaista poikkeusta.

Komissio määräsi siksi Italian perimään takaisin vuoden 1988 tukijärjestelmän mukaisesti laittomasti myönnetyt tuet (2 artikla).

2.6 **19 päivänä lokakuuta annettu tuomio ja sen juridiset seuraukset**

(23) Euroopan yhteisöjen tuomioistuin kumosi päätöksen 98/95/EY 19 päivänä lokakuuta 2000 antamallaan tuomiolla (tuomio asiassa *Italian tasavalta ja Sardegna Lines – Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A. vastaan Euroopan yhteisöjen komissio*, yhdistetyt asiat C-15/98 ja C-105/99) ([7]). Kumoamisen syynä oli, että päätöksessä 98/95/EY ei ollut riittävästi perusteltu vaikutuksia yhteisön sisäiseen kauppaan.

(24) Tuomioistuin katsoi tuomiossaan, että rajoittuessaan toteamaan, että tuki on valikoivaa ja suunnattu Sardinian merenkulkusektorille ja että yli 90 prosenttia mantereen ja Sardinian välisestä rahdista kuljetetaan meritse ja laivayhtiöiden osuus on 65 prosenttia turistiliikenteestä (matkustajat ja autot), komissio ei ollut maininnut mitään sardinialaisten laivayhtiöiden ja muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden laivayhtiöiden välisestä kilpailusta. Tuomioistuimen mukaan komissio ei ollut ottanut huomioon sitä tosiseikkaa, että jäsenvaltioiden sisäisten meriliikennepalvelujen avaaminen kilpailulle ei 1 päivään tammikuuta 1999 saakka koskenut Välimeren saarten kabotaasiliikennettä.

(25) Tuomioistuin myös totesi, että vaikka komissio oli tuonut esille, että sardinialaisten laivayhtiöiden hyväksi toteutettu tukijärjestelmä oli vastoin sijoittautumisvapauden ja kansalaisuussyrjintäkiellon perusperiaatteita, komissio ei ollut nojautunut tähän periaatteiden loukkaamiseen osoittaakseen vaikutukset jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(26) Tuomioistuimen 19 päivänä lokakuuta 2000 antamassa tuomiossa määrättiin 24 päivänä kesäkuuta 1996 tehdyllä päätöksellä aloitettu muodollinen tutkintamenettely avattavaksi uudelleen. Komission on siksi tehtävä uusi lopullinen päätös.

(27) Sen lisäksi, että komission on tehtävä uusi päätös, joka korvaa tuomioistuimen kumoaman päätöksen 98/95/EY, sen on otettava kantaa lailla 9/1996 tehtyihin tukijärjestelmän muutoksiin, joita koski 14 päivänä marraskuuta 1997 aloitettu tutkintamenettely. Vaikka komissio oli alun perin aikonut tutkia kyseiset kaksi järjestelmää erikseen, sen on tässä päätöksessä tarkasteltava niitä yhdessä niiden kokonaisvaltaisen vaikutuksen määrittämiseksi.

3. **ITALIAN HUOMAUTUKSET**

3.1 **Alkuperäistä tukijärjestelmää koskevat huomautukset menettelyssä C 23/96**

(28) Italian viranomaiset ilmoittivat menettelyn C 23/96 puitteissa 31 päivänä lokakuuta 1996 kirjeitse komissiolle alkuperäiseen tukijärjestelmään tehdyistä muutoksista, joiden myötä se Italian viranomaisten mukaan oli saatettu yhteisön oikeuden mukaiseksi. Tärkein muutos oli uusi aluelaki N:o 9/1996, jolla poistettiin kansalaisuussyrjintään johtavat ja sijoittautumisvapauden vastaiset säännökset. Lisäksi Italian viranomaiset ilmoittivat ottaneensa käyttöön suoran valvontamekanismin estääkseen sen, että tuki myönnetään kahdesti (sekä keskus- että alueviranomaisten toimesta).

(29) Alueviranomaiset esittivät 11 päivänä lokakuuta 1996 ja 22 päivänä tammikuuta 1997 päivätyissä kirjeissään, että lailla N:o 9/1996 tehdyistä muutoksista johtuvien toimenpiteiden perusteluna ovat muun muassa (”tavoite 1” -alueeksi luokitellun) Sardinian vaikeat taloudelliset olosuhteet.

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

3.2 **Muutettua tukijärjestelmää koskevat huomautukset menettelyssä C 71/97**

(30) Italian viranomaiset totesivat menettelyssä C 71/97 ensinnäkin, etteivät ne voineet tuntea sitä yhteisön lainsäädäntöä, johon komissio viittasi päätöksessään aloittaa tutkintamenettely, koska neuvoston asetus (EY) N:o 3094/95 ([8]), sellaisena kuin se oli muutettuna neuvoston asetuksella N:o 1904/96, samoin kuin meriliikenteen valtiontukea koskevat vuoden 1997 yhteisön suuntaviivat julkaistiin vasta lain N:o 9/1996 antamisen jälkeen.

(31) Toiseksi Italia korosti, että laissa N:o 9/1996 säädettyjä toimenpiteitä ei ollut toteutettu ja ettei kolmansille osapuolille ollut annettu rahoitussitoumuksia. Lisäksi Italia esitti, että määritetyt toimenpiteet olivat tarpeen, koska Sardinian kaltainen saarialue ei voinut hyödyntää mittakaavaetuja merten tavara- ja henkilöliikenteessä.

(32) Italian viranomaiset totesivat lopuksi olevansa valmiita muuttamaan lain tekstiä ja noudattamaan täysin yhteisön lainsäädäntöä.

4. **TUEN ARVIOINTI**

4.1 **Vuosina 1988–1996 sovelletun alkuperäisen tukijärjestelmän arviointi**

Uuden laittoman valtiontuen olemassaolo

(33) Komissio katsoo, että koska Italian viranomaiset eivät tehneet ilmoitusta kyseisen tukijärjestelmän toteuttamisesta sellaisten Sardiniassa rekisteröityjen yritysten hyväksi, jotka aikoivat rakentaa, hankkia, muuntaa tai korjata aluksia, ne jättivät noudattamatta EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan (entisen 93 artiklan 3 kohdan) mukaiset velvoitteensa. Vaikka tukijärjestelmä oli otettu käyttöön ennen EY:n perustamissopimuksen voimaantuloa, lakien 20/1951 ja 15/1954 myötä käyttöönotettua tukijärjestelmää oli muutettu merkittävästi lailla 11/1988. Vuonna 1988 tehdyt muutokset olisi siis pitänyt ilmoittaa komissiolle, ja ne muodostavat näin ollen ilmoittamattoman uuden tuen. Italian viranomaiset eivät kiistäneet tätä arviointia huomautuksissaan, jotka ne esittivät 24 päivänä kesäkuuta 1996 aloitetussa menettelyssä, minkä vuoksi se vahvistetaan tässä päätöksessä.

(34) Komissio katsoo, että tarkasteltava oleva toimenpide on perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Sardinialaiset yritykset käytännössä hyötyivät markkinakorkoja edullisemmista korkokannoista sekä laina- ja leasingsopimuksiin liittyvien sivukulujen alennuksesta; niiden saama hyöty oli siis se, että ne vapautuivat taloudellisesta rasitteesta, joka niille olisi normaalioloissa langennut. Komissio toteaa, että tuki rahoitettiin julkisista varoista ja että se oli valikoivaa, koska se suunnattiin merenkulkualalla toimiville ja Sardiniaan sijoittautuneille yrityksille.

(35) Komissio katsoo myös, että tuki vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Italian viranomaisten toteuttama tukijärjestelmä on suunnattu Sardinian laivayhtiöille ylipäänsä, toimivatpa ne kabotaasiliikenteessä tai kansainvälisessä liikenteessä. Vaikka on totta, että asetuksessa N:o 3577/92 ([9]), jolla meriliikenteen kabotaasi vapautettiin kilpailulle yhteisön sisällä, jätettiin Välimeren saaret vapauttamisen ulkopuolelle 1 päivään tammikuuta 1999 saakka, on totta sekin, etteivät kyseisen asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle voi jäädä vaikutukset jäsenvaltioiden välisillä meriliikennepalvelujen markkinoilla, tässä tapauksessa erityisesti Ranskan, Espanjan ja manner-Italian välillä. Tässä yhteydessä on huomattava, että tuki ei rajoittunut kabotaasiin eli Italian aluevesirajojen sisäpuolella harjoitettavaan meriliikenteeseen, joka vapautettiin kilpailulle 1 päivästä tammikuuta 1999 alkaen, vaan koski myös sellaisia sardinialaisia laivayhtiöitä, jotka harjoittivat (jo vuodesta 1986 kilpailulle vapautettua ([10])) kansainvälistä meriliikennettä ja jotka näin ollen saattoivat kilpailla muiden yhteisön liikenteenharjoittajien kanssa.

(36) Komission hallussa olevien tietojen ([11]) mukaan vuosina 1992–1997 Sardinian satamista ja satamiin harjoitettiin muun muassa kauppamerenkulkua (ja risteilyliikennettä) siten, että joko lähtö- tai määräpaikkana oli muita yhteisössä tai yhteisön ulkopuolella sijaitsevia kohteita. Erityisesti mainittakoon ranskalainen Toulonista Sardiniaan liikennöinyt yhtiö ja kaksi italialaista yritystä, jotka liikennöivät Korsikasta Sardiniaan. Tämä osoittaa, että kyseisenä ajanjaksona (1988–1996) Italian ja tiettyjen muiden jäsenvaltioiden väliseen meriliikennepalvelujen kauppaan kohdistui vaikutus.

(37) Italian viranomaiset ilmoittivat viimeksi toimittamassaan kirjeessä 8 päivältä maaliskuuta 2007, että lain 11/1988 nojalla myönnetyn rahoituksen tarkoituksena oli ”bruttovetoisuudeltaan 24–138 tonnin alusten hankkiminen”. Italian viranomaisten mukaan nämä alukset oli tarkoitettu pääasiassa rannikkoliikenteeseen markkinoilla, joita ei tuolloin vielä ollut avattu kilpailulle. Tukijärjestelmää on kuitenkin ainakin kahdessa tapauksessa käytetty lauttojen hankkimiseen matkustajien ja autojen kuljettamiseksi Sardinian ja mantereen välillä. Näiden lauttojen oli mahdollista kilpailla kotimaisten ja yhteisön liikenteenharjoittajien kanssa. Italian viranomaiset ilmoittivat, ettei niillä ollut käytössään tietoja Sardinian ja muun Italian välisestä ja Sardinian ja muiden yhteisön jäsenvaltioiden välisestä henkilö- ja tavaraliikenteestä kyseisen ajanjakson aikana.

([8]) Katso alaviite 5.

([9]) Neuvoston asetus (ETY) N:o 3577/92, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi), EYVL L 364, 12.12.1992.

([10]) Neuvoston asetus (ETY) N:o 4055/86, annettu 22 päivänä joulukuuta 1986, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen, EYVL L 378, 31.12.1986.

([11]) Olbian satamakonttorin rekisteröimät tiedot.

(38) On myös huomattava, että kabotaasiliikennettä koskeva asetus N:o 3577/92 ei sulkenut pois yritysten välisen kilpailun olemassaoloa Sardinian ja Italian niemimaan välisillä meriliikennemarkkinoilla 1 päivää tammikuuta 1999 edeltävänä kautena, koska ulkomaisilla yrityksillä oli oikeus tarjota kabotaasipalveluja Italiassa rekisteröimällä aluksensa kyseiseen jäsenvaltioon. Ne eivät kuitenkaan voineet hyötyä kyseisestä tukijärjestelmästä, joka oli varattu sardinialaisille laivayhtiöille. Tukijärjestelmä toimi näin ollen lannisteena muiden jäsenvaltioiden laivayhtiöille tytäryhtiöiden luomisessa Italiaan Sardinian kabotaasin liikennöimiseksi, kun otetaan huomioon, etteivät ne olisi voineet missään tapauksessa hyötyä kyseisestä tuesta ja niiden olisi pitänyt kilpailla muiden liikenteenharjoittajien kanssa, joilla oli mahdollisuus saada tätä tukea.

87 artiklan 2 ja 3 kohdassa määrättyjen poikkeusten soveltumattomuus tukeen

(39) Yhtäkään EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 2 ja 3 kohdassa (entisessä 92 artiklan 2 ja 3 kohdassa) määrättyä poikkeusta ei voida soveltaa syistä, jotka mainitaan seuraavassa.

(40) Italian viranomaiset toteavat, että tuki oli tarpeen, jotta olisi voitu mahdollistaa vaikeissa taloudellisissa olosuhteissa kamppailevan alueen kehitys.

(41) Vaikka Sardinia onkin aluekehitystukeen oikeutettu alue, perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdassa määrättyä poikkeusta ei voida soveltaa, koska tarkasteltavana olevaa tukea ei ollut myönnetty tukena taloudellisen kehityksen edistämiseen, vaan se rajoittui pelkästään laivayhtiöihin. Italian viranomaiset eivät ole riittävällä tavalla osoittaneet, miten sardinialaisten laivayhtiöiden hyväksi toteutettu tukijärjestelmä olisi mahdollistanut aluekehityksen tuolloin voimassa olleiden yhteisön sääntöjen mukaisesti, jotka sisältyivät komission tiedonantoon perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan a ja c alakohdan soveltamisesta aluetukeen ([12]). Vaikka Sardinia sisältyikin luetteloon alueista, joita oli ehdotettu 92 artiklan 3 kohdan a alakohdan piiriin (ks. mainitun tiedonannon liite I), ei ole voitu näyttää toteen, että tukitoimenpide olisi ollut tarpeen tukena alkuinvestointeihin tai työpaikkojen luomiseen tai että sitä olisi voitu pitää ajallisesti rajoitettuna toimintatukena, jolla kompensoidaan alueen erityisiä tai pysyviä haittoja ja joka mahdollistaa kestävän ja tasapainoisen kehityksen johtamatta liikakapasiteettiin kyseisellä sektorilla.

(42) Tiedonannossa todettiin myös, että kaikessa aluetuessa on noudatettava yhteisön suuntaviivoja eri elinkeinoelämän aloilla (kuten laivanrakennuksessa) myönnettävälle valtiontuelle. Näin ei kuitenkaan ole laita tarkasteltavana olevassa tukijärjestelmässä, kuten jäljempänä osoitetaan.

(43) Tukeen ei näin ollen voida soveltaa 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaista poikkeusta.

(44) Liioin ei voida vedota 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaiseen poikkeukseen, joka koskee tukea tietyn taloudellisen toiminnan kehityksen edistämiseen, koska tarkasteltavana olevassa tukijärjestelmässä ei noudateta vuosina 1988–1996 voimassa olleita yhteisön suuntaviivoja. Tuolloin voimassa olleiden sääntöjen (laivayhtiöille myönnettävää valtiontukea koskevat suuntaviivat vuodelta 1989, niiden liitteen I luku II ([13])) mukaan tukea voitiin myöntää sillä ehdolla, ettei se muuttanut kaupan ehtoja yhteisen edun vastaisella tavalla. Mainittujen suuntaviivojen seitsemännessä kohdassa mainitaan, että yhteistä etua palvelisivat toimenpiteet, joilla pyrittäisiin ensinnäkin pitämään alukset yhteisön lipun alla eli vastustamaan suuntausta purjehtia kolmansien maiden lipun alla (erityisesti parantamalla teknistä varustusta) ja toiseksi pestaamalla näille aluksille mahdollisimman suuressa määrin yhteisön merenkulkijoita. Italian viranomaiset eivät ole esittäneet riittäviä tietoja osoittaakseen, että Sardinian alueen alkuperäistä tukijärjestelmää olisi voitu perustella alusten turvallisuuden parantamisella tai yhteisön merenkulkijoiden työllisyyden suojaamisella.

(45) Laivayhtiöille myönnettävää valtiontukea koskevien vuoden 1989 suuntaviivojen liitteen I luvun II kohdan 6 mukaan laivayhtiöille voitiin myöntää tukea alusten rakentamista, muuntamista tai korjaamista varten ainoastaan sillä ehdolla, että tuki määritetään niissä rajoissa, jotka vahvistetaan yhteisön lainsäädännössä ja erityisesti laivanrakennusteollisuudelle myönnettävistä tuista 26 päivänä tammikuuta 1987 annetussa neuvoston direktiivissä 87/167/ETY ([14]) ja sitä seuranneissa neuvoston direktiivissä 90/684/ETY ([15]) ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 3094/95 ([16]). Direktiivin 87/167/ETY 4 artiklan mukaan laivanrakennuksen ja -muuntamisen tukia voidaan pitää yhteismarkkinoille soveltuvina, jos yksittäiselle sopimukselle myönnetyn tuen määrä avustusekvivalentteina laskettuna ei ylitä ylintä yhteistä kattoa, jäljempänä 'katto', joka ilmaistaan prosenttiosuutena tukea edeltävästä sopimusarvosta.

(46) Tässä yhteydessä kansallisten viranomaisten velvollisuutena on osoittaa, että jäsenvaltiossa noudatetaan telakoille myönnettävää tukea koskevaa yhteisön lainsäädäntöä, josta komissio ei voi poiketa. Koska kyseisen vaatimuksen noudattaminen on selvästikin ehto sille, että tuki soveltuu yhteismarkkinoille, jäsenvaltion on osoitettava yhteisön lainsäädännön noudattaminen antamalla kaikki tiedot, joiden perusteella komissio voi tarkistaa, että haetun poikkeuksen ehdot täyttyvät (Euroopan yhteisöjen tuomioistuin, asia C-364/90, *Italia v. komissio*, Kok. 1993, s. I-2097, kohdasta 20 eteenpäin).

([12]) Komission tiedonanto 92 artiklan 3 kohdan a ja c alakohdan soveltamisesta valtiontukeen, erityisesti luku I, kohta 6 (EYVL C 212, 12.8.1988). Tiedonanto sellaisena kuin se on muutettuna vuosina 1990 ja 1994 (EYVL C 163, 4.7.1990 ja EYVL C 364, 20.12.1994).

([13]) SEC(89) 921 lopullinen, 3.8.1989.

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

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

([16]) EUVL L 332, 30.12.1995, s. 1. Asetus sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 1904/96 (EYVL L 251, 3.10.1996, s. 5).

(47) Koska Italian viranomaiset eivät ole antaneet tietoja siitä, onko myönnetyn tuen kokonaismäärä direktiivin 87/167/ETY 4 artiklassa ([17]) määrätyn enimmäismäärän rajoissa, ja koska ei ole käytettävissä muita tietoja liittyen siihen, onko alkuperäinen tukijärjestelmä sen enempää mainitun direktiivin kuin asetuksen (EY) N:o 3094/95 5 artiklankaan ([18]) mukainen, komission on tehtävä se päätelmä, ettei tuki ole myöskään laivanrakennusteollisuutta koskevien sääntöjen mukainen ([19]).

(48) Lisäksi näihin poikkeuksiin ei voida vedota sellaisen tuen hyväksymiseksi, joka on perustamissopimuksen yleisten periaatteiden vastainen. Komissio katsoo, että sardinialaisten varustamojen hyväksi toteutettu tukijärjestelmä on ristiriidassa yhteisön oikeuden kanssa, koska lailla 11/1988 käyttöönotetut lisäehdot loukkasivat sijoittautumisvapauden (artikla 52) ja kansallisuussyrjintäkiellon (6 artikla ja 48 artiklan 2 kohta) perusperiaatteita.

(49) Tukijärjestelmä oli perustamissopimuksen 52 artiklan vastainen, koska tukea saadakseen yritysten oli oltava Sardiniaan sijoittautuneita ja kaiken lisäksi yrityksiä, joiden päätoimipaikka, keskushallinto ja meriliikennetoiminta ja, soveltuvissa tapauksissa, tärkeimmät varastot ja varikot sekä yrityksen toimintaa tukevat laitteet sijaitsivat pysyvästi jossakin alueen satamassa. Lisäksi ehtona oli, että kaikki tuensaajayrityksen alukset – ei yksinomaan tukijärjestelmän mukaista tukea saavat alukset – oli rekisteröitävä Sardiniassa.

(50) Lisäksi, kuten lain 11/1988 99 artiklan e alamomentissa säädetään ja yhteisöjen tuomioistuimen 19 päivänä lokakuuta 2000 antamassa tuomiossa todetaan (kohta 19), jos on kyse bruttovetoisuudeltaan yli 250 tonnin aluksista, yrityksen on pestattava miehistöön vähimmäisosuus merimiehiä, jotka on merkitty aluksen (sardinialaisen) rekisteröintisataman yleiseen merimiesluetteloon. Tuensaajayritys velvoitettiin näin ollen ottamaan palvelukseen tietty prosenttiosuus paikallisia merenkulkijoita, vaikka muualta tulevat merimiehet olisivat voineet suorittaa vaaditun työn. Tämä oli vastoin periaatetta, jonka mukaan kaikenlainen kansalaisuuteen perustuva syrjintä on kiellettyä. Näistä syistä kyseinen tuki on vastoin yhteisön oikeuden perusperiaatteita.

4.2 **Arvio alkuperäisestä tukijärjestelmästä sellaisena kuin se on muutettuna 15 päivänä helmikuuta 1996 annetulla lailla N:o 9 (voimassa vuodesta 1996)**

Valtiontuen olemassaolo

(51) Komissio katsoo, että lailla 9/1996 muutettu tukijärjestelmä on EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtion tukea, koska: a) tukea saavat yritykset vapautuvat rahoituksellisesta rasitteesta, joka niihin tavallisesti kohdistuisi, koska ne saavat korkotukea ja alennuksia muissa laina- ja leasingsopimuksiin liittyvissä kustannuksissa; b) kyseisen rasite maksetaan edelleen julkisista varoista; c) tuki on valikoivaa, koska se suunnataan edelleen merenkulkualan yrityksille ja d) toimenpide vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, koska muutettu tukijärjestelmä on suunnattu laivayhtiöille, jotka aikovat hankkia, rakentaa ja muuntaa tavara- ja henkilöliikenteen aluksia, joiden lähtö- ja määräsatama on Sardiniassa tai muilla Sardinian alueen saarilla. Kuten edellä todetaan, yritykset, jotka voivat hyötyä tuesta, eivät toimi yksinomaan kabotaasimarkkinoilla, jotka vapautettiin kilpailulle 1 päivästä tammikuuta 1999 alkaen, vaan myös kansainvälisen meriliikenteen markkinoilla, jotka olivat olleet auki kilpailulle vuodesta 1986 alkaen ([20]). Joka tapauksessa ei ole epäilystä siitä, etteikö tukijärjestelmä voimassa ollessaan edelleen vaikuttaisi kilpailuun sektorilla, joka on ollut kokonaan vapautettu kilpailulle vuodesta 1999 lähtien.

(52) Italian viranomaisten lokakuussa 1996 ja tammikuussa 1997 toimittamien tietojen mukaan yksikään tuensaaja ei ole saanut tukea lain 9/1996 nojalla. Koska lain 9/1996 nojalle ei ole myönnetty tukia, komissio katsoo, ettei tässä päätöksessä ole tarpeen arvioida sitä, oliko tukijärjestelmä tuolloin voimassa olleiden yhteisön sääntöjen mukainen. Näitä tukia voidaan kuitenkin myöntää tulevaisuudessa, minkä vuoksi on arvioitava, onko tukijärjestelmä tällä hetkellä voimassa olevien yhteisön sääntöjen mukainen. Kyseessä ovat yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle vuodelta 2004 ([21]), jäljempänä 'vuoden 2004 yhteisön suuntaviivat'.

([17]) Kyseisen 4 artiklan mukaan laivanrakennuksen ja -muuntamisen tukia voidaan pitää yhteismarkkinoille soveltuvina, jos yksittäiselle sopimukselle myönnetyn tuen määrä avustusekvivalentteina laskettuna ei ylitä ylintä yhteistä kattoa, jäljempänä 'katto', joka ilmaistaan prosenttiosuutena tukea edeltävästä sopimusarvosta.

([18]) Artiklan 1 kohta: Varustamoille tai kolmansille osapuolille laivanrakennukseen tai laivojen rakenteen muuttamiseen mutta ei laivankorjaukseen valtion lainojen tai takausten muodossa myönnettävän tuen voidaan katsoa soveltuvan yhteismarkkinoille sillä edellytyksellä, että tuki noudattaa OECD:n alusten vientiluottoja koskevan järjestelyn määräyksiä tai muita tätä järjestelyä muuttavia tai sen korvaavia sopimuksia. […]. Artiklan 3 kohta: Jäsenvaltion varustamoilleen tai muille tämän valtion kolmansille osapuolille laivanrakennukseen tai laivojen rakenteen muuttamiseen myöntämä tuki ei saa vääristää eikä uhata vääristää kyseisen jäsenvaltion ja muiden jäsenvaltioiden telakoiden välistä kilpailua tilausten tekemisessä.

([19]) Laivanrakennusteollisuutta koskevien sääntöjen soveltamiseen liittyen on huomattava – kuten julkisasiamies totesi päätelmissään (kohdat 34–38) –, että vaikka laivanrakennukselle myönnettävä tuki voi sisältää tukea varustamoille, komissio oli toiminut oikein pitäessään vuoden 1988 tukijärjestelmää varustamoille suunnattuna tukena, joka oli arvioitava ainoastaan suhteessa perustamissopimuksessa määrättyyn vähemmän vaativaan velvoitteeseen, koska Italian viranomaiset olivat lyöneet laimin edellä mainitun direktiivin 11 artiklassa säädetyn ilmoitusvelvoitteen.

([20]) Neuvoston asetus (ETY) N:o 4055/86, annettu 22 päivänä joulukuuta 1986, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen, EYVL L 378, 31.12.1986.

([21]) Komission tiedonanto K(2004) 43 – Yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle, EUVL C 13, 17.1.2004.

Muutetun tukijärjestelmän soveltumattomuus yhteismarkkinoille

(53) Uusi tukijärjestelmä ei sisällä uusia säännöksiä, jotka johtaisivat syrjintään kansalaisuuden perusteella tai loukkaisivat sijoittautumisvapautta. Komissio katsoo kuitenkin, että muutettu tukijärjestelmä ei täytä vuoden 2004 yhteisön suuntaviivojen ehtoja eikä siihen voida soveltaa perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a ja c alakohdan mukaisia poikkeuksia syistä, jotka mainitaan seuraavassa.

(54) Vuoden 2004 yhteisön suuntaviivojen 5 kohdan ehtojen mukaan tuki, joka on myönnetty laivaston uusimista varten, pyrkii vääristämään kilpailua. Tarkasteltavana olevassa tapauksessa komissio katsoo, että kyseiset tuet eivät ole osa rakenneuudistusta, jolla olisi tarkoitus vähentää kokonaiskapasiteettia, eikä niiden tarkoituksena ole liioin parantaa laitteita aluksilla tai edistää turvallisempien alusten käyttöä. Tässä yhteydessä se seikka, että muutetussa tukijärjestelmässä tukien kohteena ovat ”innovatiiviset, kehittynyttä teknologiaa hyödyntävät kuljetusmuodot”, ei anna mahdollisuutta arvioida muutosten varsinaista soveltamisalaa, koska kyseistä teknologiaa ja siihen liittyviä kustannuksia ei ole määritelty.

(55) Komissio katsoo, ettei tukijärjestelmää voida myöskään pitää yhteisön aluetukisuuntaviivojen 6 kohdassa tarkoitettuna aluetukena. Vaikka Sardinia on määritelty heikommassa asemassa olevaksi alueeksi, Italian viranomaiset eivät ole riittävästi osoittaneet, että alue saisi hyötyä kyseisestä tukijärjestelmästä (vuoden 2004 yhteisön suuntaviivojen 5 kohdan neljäs alakohta) tai että järjestelmä olisi voimassa olevien yhteisön aluetukisääntöjen ([22]) mukainen.

(56) Lisäksi komissio katsoo, että edellä mainituista syistä tukijärjestelmällä on haitallinen vaikutus muiden jäsenvaltioiden talouteen ja että se vääristää jäsenvaltioiden välistä kilpailua yhteisen edun vastaisella tavalla (vuoden 2004 suuntaviivojen 2 kohta).

(57) Komissio toteaa myös, että mahdollisen investointituen on vuoden 2004 yhteisön suuntaviivojen mukaan oltava laivanrakennukseen sovellettavan yhteisön lainsäädännön eli asetuksen (EY) N:o 1540/98 ([23]) mukaista. Kyseisen asetuksen 3 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa: ”Joulukuun 31 päivään 2000 saakka laivanrakennus- ja laivakonversiosopimuksille, mutta ei laivankorjaussopimuksille, myönnettävää tuotantotukea voidaan pitää yhteismarkkinoille soveltuvana sillä edellytyksellä, että yksittäiselle sopimukselle myönnettyjen kaikkien tukimuotojen yhteismäärä (mukaan lukien kaikkien varustamolle tai kolmannelle osapuolelle myönnettyjen tukien avustusekvivalentti) ei ylitä avustusekvivalenttina laskettuna tuen yhteistä enimmäismäärää, joka ilmaistaan prosenttiosuutena tukea edeltävästä sopimusarvosta […]”. Koska Italia ei ole antanut tietoja liittyen siihen, ylittääkö tietylle sopimukselle myönnettyjen kaikkien tukimuotojen yhteismäärä avustusekvivalenttina laskettuna yhteisen enimmäismäärän, joka ilmaistaan prosenttiosuutena tukea edeltävästä sopimusarvosta, joudutaan toteamaan, ettei toimenpide ole 3 artiklan 1 kohdan mukainen.

(58) Asetuksen (EY) N:o 1540/98 3 artiklan 4 kohdassa säädetään lisäksi seuraavaa: ”Kansallisille tai ulkomaisille varustamoille tai kolmansille osapuolille laivanrakennukseen tai laivakonversioon julkista tukea saavien lainajärjestelyjen muodossa myönnetyn tuen voidaan katsoa soveltuvan yhteismarkkinoille, eikä sitä oteta huomioon enimmäismäärässä, sillä edellytyksellä, että tuki noudattaa Taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestön (OECD) neuvoston 3 päivänä elokuuta 1981 alusten vientiluottoja koskevasta järjestelystä antamaa päätöslauselmaa tai muita tätä järjestelyä muuttavia tai sen korvaavia sopimuksia.” Komissiolla on käytössään tietoja, jotka osoittavat, että muutetun tukijärjestelmän mukainen tuki noudattaa OECD:n neuvoston 3 päivänä elokuuta 1981 antamaa päätöslauselmaa.

(59) Asetuksen (EY) N:o 1540/98 6 artiklan mukaan olemassa oleville laivanrakennus-, laivankorjaus- ja laivakonversioyrityksille innovaatioihin myönnettävää tukea voidaan pitää yhteismarkkinoille soveltuvana, jos sen osuus bruttomäärästä on korkeintaan kymmenen prosenttia, sillä edellytyksellä, että se liittyy sellaisten tuotteiden ja menetelmien teolliseen sovellukseen, jotka ovat aidosti ja olennaisesti uusia eli joita muut alan toimijat yhteisössä eivät vielä käytä kaupallisesti ja joihin liittyy tekninen tai teollinen riski. Nämä tuet on lisäksi rajoitettava kattamaan investointi- ja kehittämiskustannukset, jotka liittyvät suoraan ja yksinomaan hankkeen innovatiiviseen osaan, ja niiden suuruus ja intensiteetti on rajoitettava vähimpään välttämättömään ottaen huomioon hankkeeseen liittyvän riskitaso. Kuten edellä todetaan, se seikka, että muutetussa tukijärjestelmässä tukien kohteena ovat ”innovatiiviset, kehittynyttä teknologiaa hyödyntävät kuljetusmuodot”, ei kuitenkaan anna mahdollisuutta arvioida muutosten varsinaista soveltamisalaa, koska kyseistä teknologiaa ja siihen liittyviä kustannuksia ei ole määritelty. Näin ollen komission on todettava, ettei muutettukaan tukijärjestelmä ole laivanrakennusteollisuutta koskevien sääntöjen mukainen.

(60) Lopuksi on todettava, että perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan a ja c alakohdan mukaisia poikkeuksia ei voida soveltaa, koska kansallisilla viranomaisilla on velvollisuus osoittaa, että jäsenvaltiossa on noudatettu telakoille myönnettävää tukea koskevaa yhteisön lainsäädäntöä, josta komissio ei voi poiketa. Koska kyseisen vaatimuksen noudattaminen on selvästikin ehto sille, että tuki soveltuu yhteismarkkinoille, jäsenvaltion on osoitettava yhteisön lainsäädännön noudattaminen antamalla kaikki tiedot, joiden perusteella komissio voi tarkistaa, että haetun poikkeuksen ehdot täyttyvät.

([22]) Alueellisia valtiontukia koskevat suuntaviivat vuosille 2007–2013, EUVL C 54, 4.3.2006, s. 13.

([23]) Neuvoston asetus (EY) N:o 1540/98 laivanrakennusteollisuudelle myönnettävästä tuesta, EYVL L 202, 18.7.1998.

Päätelmät

(61) Komissio toteaa päätelmänään, että vuosina 1988–1996 sovellettu alkuperäinen tukijärjestelmä on laiton eikä sovellu yhteismarkkinoille.

(62) Tämän vuoksi lainoista johtuva tukimäärä (yhteensä 12 697 450 000 Italian liiraa), joka on myönnetty tavanomaista edullisemmin ehdoin aluelain 11/1988 nojalla, on perittävä takaisin tuensaajilta Italian laissa säädettyjen menettelyjen ja sääntöjen mukaisesti. Koska tukea ei ole myönnetty leasingsopimusten muodossa, tältä osin ei tarvitse määrätä takaisinperintää.

(63) Takaisinperittävään määrään sisällytetään korko alkaen siitä, kun tuki asetettiin tuensaajan käyttöön, tuen todelliseen takaisinperintään asti.

(64) Koska komissio ei ole voinut määrittää suoraan tukielementtiä eikä kultakin tuensaajalta takaisinperittävää kokonaismäärää, on Italian viranomaisten tehtävänä määrittää kyseiset tiedot ja ilmoittaa komissiolle kultakin tuensaajalta takaisinperittävä määrä.

(65) Mitä tulee lailla 9/1996 muutettuun ja vuodesta 1996 alkaen voimassa olleeseen tukijärjestelmään, komissio toteaa, ettei sen perusteella ole maksettu tukia mainitusta vuodesta alkaen, mutta katsoo sen muodostavan yhteismarkkinoille sopimatonta valtiontukea. Koska tukea ei ole myönnetty tämän tukijärjestelmän perusteella, tältä osin ei tarvitse määrätä takaisinperintää,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Valtiontuki, joka on myönnetty laivayhtiöille lainojen ja leasingsopimusten muodossa 15 päivänä toukokuuta 1951 annetun Sardinian aluelain N:o 20, sellaisena kuin se on muutettuna 4 päivänä kesäkuuta 1988 annetulla lailla N:o 11, mukaisesti, ei sovellu yhteismarkkinoille.

2 artikla

1. Italian on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet periäkseen tuensaajilta takaisin 1 artiklassa tarkoitetun tuen, joka on annettu laittomasti niiden käyttöön ja joka on yhtä suuri kuin niiden korko- ja muiden maksujen kokonaismäärä, jotka tuensaaja olisi maksanut lainasopimuksen tekopäivänä sovelletuin tavanomaisin markkinaehdoin tehdystä lainasopimuksesta, vähennettynä tuensaajan tosiasiallisesti maksamien korko- ja muiden maksujen kokonaismäärällä.

2. Takaisinperintä on toteutettava viipymättä kansallisessa laissa säädettyjen menettelyjen mukaisesti, jos niissä mahdollistetaan tämän päätöksen välitön ja tehokas täytäntöönpano. Takaisinperittävään tukeen sisällytetään korko alkaen siitä, kun tuki asetettiin tuensaajien käyttöön, tuen todelliseen takaisinperintään asti.

3. Jos lainasopimuksen hoitaminen on tämän päätöksen tiedoksiantamisen päivänä edelleen kesken, Italian on varmistettava, että lainan ottaja hoitaa loput lainasopimuksesta tavanomaisin markkinaehdoin.

3 artikla

Valtiontukijärjestelmä, joka on toteutettu lainojen ja leasingsopimusten muodossa laivayhtiöiden hyväksi 15 päivänä toukokuuta 1951 annetun Sardinian aluelain N:o 20, sellaisena kuin se on muutettuna vuonna 1996 annetulla aluelailla N:o 9, mukaisesti, ei sovellu yhteismarkkinoille.

4 artikla

Italian on poistettava 1 ja 3 artiklassa tarkoitettu tukijärjestelmä.

5 artikla

Italian on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta sen noudattamiseksi toteuttamansa toimenpiteet.

6 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 10 päivänä heinäkuuta 2007.

Komission puolesta

Jacques BARROT

Varapuheenjohtaja