A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2007. július 10.)

az olasz állam által a szardíniai hajózás részére nyújtott C 23/96 (NN 181/95) és C 71/97 (N 144/97) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2007) 3257. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/92/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

azt követően, hogy az érintett feleket az említett cikkeknek megfelelően felkérte észrevételeik megtételére,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

(1) A Bizottság 1996. június 24-én kelt levelében ([1]) tájékoztatta az olasz hatóságokat arról, hogy a hajót építeni, beszerezni, átépíteni, átalakítani vagy javítani szándékozó hajózási társaságok részére Szardínia régió által létrehozott jogellenes támogatás (a továbbiakban: „eredeti támogatás") tekintetében megindítja az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése (a korábbi 93. cikk (2) bekezdése) szerinti eljárást.

(2) Az eljárás megindítását követően az olasz kormány 1996. október 31-én kelt levelében (DG VII-Közlekedési Főigazgatóság A/23443) megküldte észrevételeit a Bizottságnak. Szardínia régió hatóságai 1996. október 11-én kelt (DG VII-Közlekedési Főigazgatóság A/21870) és 1997. január 22-én kelt levelükben küldték meg észrevételeiket. Az eljárás megindításáról szóló határozat közzétételétől számított egy hónapos határidőn belül más tagállam vagy érdekelt harmadik fél nem tett észrevételt. Mindazonáltal meg kell jegyezni, hogy néhány érdekelt harmadik fél eljuttatta észrevételeit az említett határidő lejárta után.

(3) 1997. október 21-én a Bizottság elfogadta a 98/95/EK határozatot, ami a közös piaccal össze nem egyeztethetőnek ([2]) nyilvánította a szóban forgó támogatást. Erről a határozatról 1997. november 12-én (SG (97) D/9375) tájékoztatták az olasz hatóságokat.

(4) A Bizottság 1997. november 14-én kelt levelében tájékoztatta az olasz hatóságokat az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése (a korábbi 93. cikk (2) bekezdése) szerinti eljárás megindításáról szóló határozatáról a hajózási társaságok javára létrehozott eredeti támogatást ([3]) módosító, 1996. február 15-i 9. sz. szardíniai regionális törvény kapcsán. Az olasz hatóságok 1998. január 16-án (DG VII-Közlekedési Főigazgatóság A/1221) és 1997. december 23-án (DG VII-Közlekedési Főigazgatóság A/144) megtették észrevételeiket. Az eljárás megindításáról szóló határozat közzétételétől számított egy hónapos határidőn belül más tagállam vagy érdekelt harmadik fél nem tett észrevételt.

(5) Az Európai Közösségek Bírósága 2000. október 19-i ítéletében (az *Olasz Köztársaság és a Szardínia Lines – Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A. kontra az Európai Közösségek Bizottsága*, C-15/98. és C-105/99. egyesített ügyekben született ítélet) ([4]) hatályon kívül helyezte a 98/95/EK határozatot, mivel a Közösségen belüli kereskedelem befolyásolása meglétének tekintetében az indokolás elégtelen volt.

(6) A Bizottság 2006. november 23-i (D 2006 224962) levelére – amelyben tájékoztatást kért az olasz hatóságoktól – 2007. március 8-án (TRENA/26193) e-mailben érkezett válasz.

2. AZ INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA

2.1. Az eredeti támogatás

(7) Egy 1993-ban benyújtott panasz kapcsán jutott a Bizottság tudomására a hajót építeni, beszerezni, átépíteni, átalakítani vagy javítani szándékozó hajózási társaságok részére Szardínia régió által létrehozott támogatási rendszer. Nevezetesen, kedvező feltételekkel nyújtott kölcsönről és pénzügyi lízingről volt szó, kezdetben csak olyan vállalkozások számára, amelyek létesítő okirat szerinti székhelye, adózási illetősége és felszerelő kikötője Szardínia régió területén található.

([1]) C 23/96 (NN 181/95), HL C 368., 1996.12.6., 2. o.
([2]) HL L 20., 1998.1.27., 30. o.
([3]) C 71/97 (NN 144/97), HL C 386., 1997.12.20.
([4]) Európai Bírósági Határozatok Tára 2000., I-08855. o.

Az 1954. július 11-i 15. sz. törvénnyel módosított 1951. május 15-i 20. sz. regionális törvény

(8) A szóban forgó támogatási rendszert az 1951. május 15-i 20. sz. szardíniai regionális törvény (a továbbiakban „20/1951. sz. törvény") vezette be, amelyet később az 1954. július 11-i 15. sz. törvény (a továbbiakban „15/1954. sz. törvény") és az 1988. június 4-i 11. sz. törvény (a továbbiakban „11/1988. sz. törvény") módosított. A 15/1954. sz. törvénnyel módosított 20/1951. sz. törvény előírta egy kölcsön-alap létrehozását a hajót építeni, beszerezni, átépíteni, átalakítani vagy javítani szándékozó hajózási társaságok részére. Ilyen kölcsönt csak azok a társaságok kaphattak, amelyeknek létesítő okirat szerinti székhelye, adózási illetősége és felszerelő kikötője Szardínia régió területén található.

(9) E kölcsön mértéke nem haladhatta meg a befektetés 20 %-át olyan építési, átépítési és javítási munkák esetében, amelyekre a kérelmező az akkor hatályos nemzeti jogszabályok értelmében már támogatásban részesült. Amennyiben az akkor hatályos nemzeti jogszabályok értelmében a kérelmező nem részesült semmilyen támogatásban, a kölcsön mértéke nem haladhatta meg a befektetés 60 %-át.

(10) A 20/1951. sz. törvény értelmében a kölcsön kamatai, kezelési és járulékos költségei éves szinten nem haladhatták meg a kölcsön összegének 4,5 %-át, amennyiben a kedvezményezett vállalkozás az akkor hatályos nemzeti jogszabályok értelmében már támogatásban részesült, minden más esetben pedig a 3,5 %-ot (ami átlagosan 10–12 százalékpontos kamatcsökkenésnek felelt meg). A tőkét a kölcsönnel terhelt hajó tényleges üzembe helyezését követő harmadik évtől számított legfeljebb 12 éven belül kellett visszafizetni.

Az 1988. június 4-i 11. sz. regionális törvény

(11) A 11/1988. sz. regionális törvény 99. és 100. cikke alapvetően módosította a támogatási rendszert, de ezekről a módosításokról a Bizottságot nem értesítették. Mivel a támogatási rendszert módosították, az be nem jelentett támogatásnak minősül.

(12) A 20/1951. sz. törvényt az alábbi feltételekkel egészítették ki a kedvezményezett vállalkozások tekintetében:

„a) a vállalkozás létesítő okirat szerinti és tényleges székhelyének, adózási illetőségének és felszerelő kikötőjének, illetve – amennyiben rendelkezik ilyenekkel – főraktárának, lerakatának vagy járulékos berendezéseinek állandó jelleggel a régió valamely tengerparti városában kell lennie;

b) a vállalkozás tulajdonában lévő összes hajó a régió tengerhajózási adminisztrációs körzetéhez tartozzon;

c) a vállalkozás a régió kikötőit használja felszerelési tevékenysége központjaként, továbbá tevékenysége jellegéből adódóan ezen kikötőkben rendesen kössön ki és amennyiben rendszeres járatokat működtet, azok végállomása, illetve egy vagy több rendszeres kikötési helye a fenti kikötőkben legyen;

d) a vállalkozás vállalja, hogy a javítási munkálatokat a régió kikötőiben végzi, amilyen mértékben azt a hajótelephelyek operatív kapacitása lehetővé teszi, illetve amennyiben nem merül fel vis major körülmény, alapvető bérleti igény, nyilvánvaló gazdaságossági indok, vagy sürgős helyzet;

e) a 250 tonna űrtartalom feletti hajók legénysége tekintetében a vállalkozás vállalja, hogy kialakítja saját szolgálati időszakát, amely tartalmazza azon hajó legénységhez tartozó valamennyi tengerészkategóriát, amely vonatkozásában a támogatást kérte, és kizárólag a felszerelő kikötő általános szolgálati időszakában regisztrált legénységből választhat; továbbá e szolgálati időszakok keretén belül toborozza minden általános vagy rendkívüli esetben a hajó teljes legénységét, amelyre kizárólag a tengeri legénység kihelyezésével kapcsolatos nemzeti szabályokban előírt korlátozások vonatkoznak".

(13) A 11/1988. sz. törvény továbbá bevezette a szardíniai hatóságok részére azt a lehetőséget, hogy részletfizetési kedvezményt biztosítsanak pénzügyi lízing esetén, amennyiben a hajózási vállalkozások ezt a finanszírozási eszközt választanák a kölcsön helyett. E kedvezmény megegyezik az olaszországi hajózási kölcsönök esetében a piaci referenciakamat alapján ténylegesen fizetendő kamatok és egy azonos összegű, 5 %-os kamattal számított kölcsön kamatának különbségével (mintegy 10 százalékpontos átlagos kamatcsökkenést jelentő különbség).

(14) A szerződés értelmében azt a hajót, amelyre megadták a hozzájárulást, a bérlő a vételár 1 %-ának megfelelő összeg kifizetésével megvásárolhatja. Az olasz hatóságok szerint (1988. június 5-i levél és az arra 1998. július 1-jén kelt válaszlevél) a 11/1988. sz. törvény alapján egyetlen ilyen pénzügyi lízingszerződést sem kötöttek.

(15) A Bizottság birtokában lévő információk alapján az eredeti támogatás hatálybalépésétől összesen 12 697 450 000 ITL (mintegy 6,5 millió EUR) összegben nyújtottak kölcsönöket. Az utolsó finanszírozásról 1991 decemberében döntöttek volna.

(16) Az olasz hatóságok legutóbbi, 2007. március 8-i levelükben azt állítják, hogy az 1988. évi törvény alapján nyújtott finanszírozások a 24 és 138 tonna közötti űrtartalmú hajók megvásárlására vonatkoztak; e hajók főleg part menti szállításra szolgáltak egy olyan piacon, amely akkor még nem volt nyitott a verseny számára.

2.2. **A C 23/96. eljárás tárgyát képező eredeti támogatási rendszer kapcsán megfogalmazott kételyek**

(17) 1996. június 24-én, az eljárás megindításakor a Bizottság a rendelkezésére álló információk alapján a következő okok miatt komoly kételyeket fogalmazott meg a támogatás közös piaccal történő összeegyeztethetőségével kapcsolatban:

— a támogatási rendszer az állampolgárság alapján megkülönböztető szabályokat tartalmazott, mivel a támogatás nyújtásának feltételei között az is szerepelt, hogy a kedvezményezett vállalkozásoknak szardíniai hajószemélyzetet kell alkalmazniuk;

— a támogatási rendszer a letelepedési szabadság elvébe ütközött, mivel a támogatás feltétele többek között az volt, hogy a kedvezményezett vállalkozásoknak Szardínián kell lenniük;

— olyan támogatásokról volt szó, amelyek a közösségi szabályozást esetlegesen sértő módon kívánták ösztönözni a hajóbefektetéseket.

2.3. **Az 1996. február 15-i 9. sz. törvénnyel módosított támogatási rendszer**

(18) A 20/1951. sz. törvénynek a közösségi joggal és a vonatkozó irányelvekkel való összeegyeztethetősége érdekében a regionális hatóságok az 1996. február 15-i 9. sz. törvénnyel (a továbbiakban „9/1996. sz. törvény”) a következőképpen módosították az eredeti támogatási rendszert:

a) megszüntették az állampolgárság alapján történő megkülönböztetésre vonatkozó elemeket;

b) bevezettek egy új feltételt, amely szerint az innovatív és csúcstechnológiával rendelkező szállítóeszközök kedvezőbb elbírálásban részesülnek;

c) technikai változásokat vezettek be: a kölcsön/pénzügyi lízing nem haladhatta meg a tizenkét évet és mértéke nem haladhatta meg az előre látható költségek 70 %-át, illetve hajónként a 40 milliárd ITL-t (mintegy húszmillió EUR-t); a támogatást kamattámogatás formájában nyújtották, amelynek összege egyenlő az olaszországi hajózási iparágban nyújtott kölcsönök vonatkozásában az amortizációs ráta alapján számított referencia-kamatláb és az ugyanazon referencia-kamatláb 36 %-ának megfelelő kamata alapján számított kamat különbségével.

d) bevezettek egy, az ugyanazon kölcsönök/pénzügyi lízingek kétszeres támogatását (a nemzeti és a regionális hatóságok által) kiküszöbölő, ellenőrző rendszert.

2.4. **A C 71/97. eljárás kapcsán megfogalmazott kételyek**

(19) 1997. november 14-i határozatában a Bizottság – annak ellenére, hogy tudomásul vette, hogy a bejelentett támogatási rendszer már nem tartalmazott olyan rendelkezéseket, amelyek a letelepedési jog megsértése révén megkülönböztetést alkalmaznának – a következő okok miatt komoly kételyeket fogalmazott meg a módosítások közös piaccal való összeegyeztethetősége tekintetében:

— összeférhetetlenség áll fenn az adott időpontban – a hajóépítésre vonatkozó – hatályos közösségi szabályokkal ([5]),

— a támogatási rendszer ellentmond az abban az időpontban hatályos, a tengeri szállítás területén nyújtható állami támogatásokra vonatkozó iránymutatásoknak ([6]),

— olyan, a hajóvásárláshoz kedvező feltételű pénzügyi lízing formájában nyújtott támogatási rendszer áll fenn, amely jogellenes.

2.5. **A 98/95/EK bizottsági határozat**

(20) A 98/95/EK határozatában a Bizottság – anélkül, hogy nyilatkozott volna a későbbiekben hozott módosításokról – állami támogatásnak nyilvánította az eredeti támogatási rendszer alapján nyújtott támogatásokat, mivel: a) „a kedvezményezett vállalkozások olyan pénzügyi teher alól mentesülnek, amelyet egyébként viselniük kellene (piaci kamatláb és egyéb, a kölcsönnel és a pénzügyi lízinggel kapcsolatos, járulékos költségek); b) ezt a terhet állami forrásból fedezik (különösen a regionális hatóságok); c) a támogatás szelektív (kizárólag a hajózási vállalkozásokra vonatkozik); d) a támogatás érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.

([5]) A hajóépítéshez nyújtott támogatásról szóló, 1990. december 21-i 90/684/EGK tanácsi irányelv (HL L 380., 1990.12.31.) és a 1904/96/EK rendelettel (HL L 251., 1996.10.3.) módosított, a hajóépítéshez nyújtott támogatásról szóló, 1995. december 22-i 3094/95/EK tanácsi rendelet (HL L 332., 1995.12.30.).

([6]) A Közösségben lajstromozott hajók üzemeltetésével kapcsolatos pénzügyi és adóügyi intézkedések, (SEC(89) 921 végleges) 1989. augusztus 3., és a tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatásról szóló közösségi iránymutatások (HL C 205., 1997.7.5.).

(21) Az eljárás megindításáról szóló határozat d) pontja vonatkozásában megállapították, hogy „a tagállamokból érkező áruk több mint 90 %-át tengeri úton szállítják Szardíniába, a Szardíniáról érkező áruknak pedig több mint 90 %-át ugyanezen az útvonalon szállítják a tagállamokba. Megállapították továbbá, hogy a tagállamok és Szardínia közötti idegenforgalom 65 %-át (utasok és járművek) hajózási vállalkozások bonyolítják le". A Bizottság továbbá megállapította, hogy az olasz hatóságok észrevételeikben nem vitatták ezen adatokat, sem a támogatási rendszer 92. cikk (1) bekezdése szerinti állami támogatásként való minősítését.

(22) Az előzőek fényében a Bizottság az alábbi következtetésekre jutott:

a) a 11/1988. sz. törvény alapján nyújtott pénzügyi támogatás a Szerződés 92. cikkének (1) bekezdése (a jelenlegi 87. cikk (1) bekezdése) szerint állami támogatásnak minősül,

b) a támogatást az EK-Szerződés 93. cikke (3) bekezdésének (88. cikk (3) bekezdés) megsértésével nyújtották,

c) ebben az esetben nem lehetett alkalmazni egyik, a 92. cikkben meghatározott eltérést sem.

A Bizottság ezért úgy rendelkezett, hogy Olaszország térítse vissza az 1988. évi támogatási rendszer alapján nyújtott jogellenes támogatásokat (2. cikk).

2.6. **A 2000. október 19-i ítélet és annak jogi következményei**

(23) Az Európai Közösségek Bírósága 2000. október 19-i ítéletében (*Olasz Köztársaság és Szardínia Lines – Servizi Marittimi della Sardinia S.p.A. kontra Európai Közösségek Bizottsága* C-15/98. és C-105/99. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet) [7] hatályon kívül helyezte a 98/95/EK határozatot, mivel a Közösségen belüli kereskedelem torzulásának meglétére vonatkozó indokolás elégtelen volt.

(24) A Bíróság megállapította, hogy a Bizottság – azon kívül, hogy kimondta, hogy a támogatás szelektív és azt a szardíniai hajózási ágazat számára tartották fenn, illetve azt, hogy az áruszállítás a kontinens és Szardínia között több mint 90 %-ban tengeri úton történik, valamint hogy a tagállamok és Szardínia közötti idegenforgalom (utasok és járművek) 65 %-át szardíniai hajózási vállalkozások bonyolítják le – nem nyújtott információt a Szardínián és a más tagállamokban letelepedett hajózási vállalkozások közötti versenyről. A Bíróság véleménye szerint a Bizottság e tekintetben nem vette figyelembe azt a körülményt, miszerint az 1999. január 1-jéig a földközitengeri szigetekkel folytatott kabotázst kizárták a tagállamok tengeri szállítási szolgáltatásainak liberalizációja alól.

(25) A Bíróság végül megállapította, hogy – bár a Bizottság megállapította, hogy a szardíniai kereskedelmi hajóflottát működtető vállalkozásoknak nyújtott támogatás rendszere sértette a letelepedési szabadság alapvető elveit, valamint az állampolgárság alapján történő megkülönböztetés tilalmát – a tagállamok közötti kereskedelem torzulásának bizonyítását nem erre a jogsértésre alapozta.

(26) A 2000. október 19-i ítélet elrendelte az 1996. június 24-én indított hivatalos vizsgálati eljárás újraindítását. A Bizottság feladata tehát, hogy új, végleges határozatot fogadjon el.

(27) Az 98/95/EK határozat Bíróság általi hatályon kívül helyezését követően a Bizottságnak az új határozat elfogadásán túl nyilatkoznia kell az 1997. november 14-én indított vizsgálati eljárás tárgyát képező, a rendszer 9/1996. sz. törvénnyel bevezetett módosításáról. Bár akkor a Bizottság úgy határozott, hogy a két támogatási rendszert külön vizsgálja, e határozat alapján együttes súlyuk meghatározása érdekében együtt kell vizsgálnia azokat.

3. **OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI**

3.1. **A C 23/96. sz. eljárás keretében az eredeti támogatási rendszerrel kapcsolatban tett észrevételek**

(28) A C 23/96. sz. eljárás keretében az olasz hatóságok 1996. október 31-i levelükben tájékoztatták a Bizottságot az eredeti támogatás azon célból tervezett módosításairól, hogy – véleményük szerint – az összeegyeztethető legyen a közösségi joggal. A fő változás a 9/1996. sz. regionális törvény elfogadása volt, amely eltörölte az állampolgárságon alapuló megkülönböztető, illetve a letelepedési szabadságot sértő rendelkezéseket. Tájékoztatták továbbá a Bizottságot egy olyan közvetlen ellenőrzési rendszer bevezetéséről, amellyel kiküszöbölhetővé válik a támogatások kétszeres (a nemzeti és a regionális hatóságok általi) nyújtása.

(29) A regionális hatóságok 1996. október 11-i és 1997. január 22-i levelükben igazolták a 9/1996. sz. törvény módosításaiból eredő intézkedések szükségességét, többek között az „I. célkitűzésbe" sorolt Szardínia régió nehéz gazdasági helyzetével.

[7] Európai Bírósági Határozatok Tára 2000., I-08855. o.

3.2. **A C 71/97. sz. eljárás keretében a módosított támogatási rendszerrel kapcsolatban tett észrevételek**

(30) A C 71/97. sz. eljárás keretében benyújtott észrevételeikben az olasz hatóságok mindenekelőtt azzal érveltek, hogy nem ismerhették azt a közösségi rendelkezést, amelyre a Bizottság a vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában hivatkozott, mivel az 1904/96/EK tanácsi rendelettel módosított 3094/95/EK tanácsi rendelet ([8]), illetve a tengeri szállításra vonatkozó állami támogatásokról szóló, 1997. évi közösségi iránymutatásokat csak a 9/1996. sz. törvény elfogadását követően tették közzé.

(31) Olaszország másodsorban hangsúlyozta, hogy a 9/1996. sz. törvényben előírt intézkedéseket nem hajtották végre és nem vállaltak semmilyen pénzügyi kötelezettséget harmadik felek irányába. Olaszország azt állította továbbá, hogy az előírt intézkedésekre azért volt szükség, hogy a tengeri áru- és utasszállítási ágazatban kialakítsák a méretgazdaságosságot egy olyan elszigetelt régióban, mint Szardínia.

(32) Következtetésükben az olasz hatóságok kijelentették, hogy hajlandóak a törvény szövegének módosítására és a hatályos közösségi szabályozás egészének betartására.

4. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

4.1. **Az 1988–1996-os időszakban alkalmazandó eredeti támogatási rendszer értékelése**

Újabb, jogellenes állami támogatás megléte

(33) A Bizottság úgy véli, hogy az olasz hatóságok azzal, hogy nem jelentették be a szóban forgó, a Szardínia régióban hajót építeni, beszerezni, átépíteni, átalakítani vagy javítani szándékozó hajózási vállalkozások részére létrehozott támogatási rendszert, megsértették a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdésében (a korábbi 93. cikk (3) bekezdése) szereplő kötelezettséget. Valójában, még akkor is, ha a támogatási rendszert a Szerződés hatálybalépése előtt vezették be, a 11/1988. sz. törvény jelentős mértékben módosította a 20/1951. sz. és a 15/1954. sz. törvénnyel bevezetett támogatási rendszert. Ezért az 1988-ban bevezetett módosításokat be kellett volna jelenteni a Bizottságnak, így ez újabb, be nem jelentett támogatásnak minősül. E minősítést az olasz hatóságok sehol nem vitatták az 1996. június 24-én indított eljárást követően benyújtott észrevételeikben, következésképpen az e határozatban megerősítést nyert.

(34) A Bizottság megállapítja, hogy a vizsgált intézkedés a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül. A szardíniai vállalkozások ugyanis a piaci kamatokhoz képest kedvezőbb kamathoz jutottak és a kölcsönnel és pénzügyi lízinggel kapcsolatos, egyéb járulékos költségeik is csökkentek; tehát olyan pénzügyi teher alól mentesültek, amelyet rendes körülmények között viselniük kellett volna. A Bizottság megjegyzi, hogy e terheket állami forrásokból finanszírozták, a támogatás pedig szelektív, mivel azt csak a szardíniai székhellyel rendelkező, a hajózási ágazatban működő hajózási vállalkozások részére tartották fenn.

(35) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az intézkedés érinti a tagállamok közötti kereskedelmet. Az olasz hatóságok által bevezetett támogatási rendszer ugyanis a szardíniai hajózási vállalkozásokra általánosságban vonatkozik, akár tagállamokon belüli, akár nemzetközi szállítási tevékenységet végeznek. Amennyiben igaz, hogy a tengeri kabotázs-szolgáltatás piacát a Közösségen belül liberalizáló 3577/92/EK rendelet ([9])1999. január 1-jéig kizárta a földközi-tengeri szigetekkel folytatott kabotázs liberalizációját, ugyanúgy igaz, hogy e rendelet nem zárja ki hatálya alól a különböző tagállamok – különösen a Franciaország, Spanyolország és Olaszország kontinentális része – közötti tengeri szolgáltatások piacán folytatott kereskedelem befolyásolását. E tekintetben megállapítható, hogy a szóban forgó támogatás nem korlátozódott a kabotázsra, azaz az 1999. január 1. után liberalizált, olasz felségvizeken belül végzett tengeri szolgáltatásokra, hanem érintette azokat a szardíniai hajózási vállalkozásokat is, amelyek a már 1986 ([10]) óta liberalizált nemzetközi tengeri szállítási piacon nyújtottak szolgáltatásokat, és amelyek ennél fogva versenyezhettek más közös piaci szereplőkkel.

(36) Valójában a Bizottság birtokában lévő adatokból ([11]) az derül ki, hogy 1992 és 1997 között egyebek között működött egy szardíniai kikötőkből induló és oda beérkező, más, közösségi és nem közösségi úticélokra irányuló tengeri kereskedelmi (és körutazási célú) hajóforgalom. Különösen meg kell említeni egy francia vállalkozás jelenlétét, amely Toulonban működött szardíniai úticéllal, valamint két – Korzika és Szardínia között működő – olasz vállalkozást. E körülmények azt bizonyítják, hogy abban az időszakban (1988 és 1996 között) a tengeri szállítási nemzetközi szolgáltatások kereskedelme jelen volt Olaszország és bizonyos tagállamok között.

(37) Az olasz hatóságok 2007. március 8-i utolsó levelükben fenntartják, hogy a 11/1988. sz. törvény alapján nyújtott támogatás „24–138 tonna űrtartalmú hajók vásárlására” vonatkozott; e hajók főleg a tengerpart menti szállítási tevékenységeket látták el olyan piacon, amely akkoriban még nem volt nyitott a piaci verseny előtt. Mindazonáltal kiderül, hogy legalább két esetben a támogatást Szardínia és a kontinens között közlekedő utas- és gépjárműszállító komphajó vásárlására fordították, amelyek versenyezhettek a nemzeti és közösségi piac más szereplőivel. Az olasz hatóságok kijelentették, hogy nem rendelkeznek semmilyen adattal sem a Szardínia és az Olaszország többi része közötti, sem a Szardínia és a többi közösségi ország közötti utas- és áruforgalomról a szóban forgó időszakban.

([8]) Lásd 5. lábjegyzet.

([9]) A szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 364., 1992.12.12.).

([10]) A tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról szóló, 1986. december 22-i 4055/86/EGK tanácsi rendelet (HL L 378., 1986.12.31.).

([11]) Az olbiai révkapitányság által rögzített adatok.

(38) Meg kell jegyezni továbbá, hogy a kabotázsról szóló 3577/92/EK rendelet azt sem zárta ki, hogy 1999. január 1-jét megelőzően piaci verseny álljon fenn a tengeri szállítási piacon a Szardínia és az olasz félsziget között működő vállalkozások között, mivel külföldi vállalkozások is nyújthattak tengeri kabotázs-szolgáltatást Olaszországban, ha e tagállamban lajstromoztatták hajóikat, azonban nem részesülhettek a szardíniai hajóflották számára fenntartott támogatási rendszerből. Így e rendszer eltántorította más tagállamok hajózási vállalkozásait attól, hogy leányvállalatokat nyissanak Olaszországban a Szardíniával folytatandó tengeri kabotázs-szolgáltatás nyújtására, figyelembe véve, hogy semmiképpen nem részesülhettek volna a szóban forgó támogatásból és olyan piaci szereplőkkel kellett volna versenyezniük, akik viszont megkaphatták ezt a támogatást.

A 87. cikk (2) és (3) bekezdése szerinti eltérések alkalmazhatóságának hiánya

(39) Az alábbi okok miatt nem alkalmazható a 87. cikk (2) és (3) bekezdésében (a korábbi 92. cikk (29) és (3) bekezdésében) előírt eltérések egyike sem.

(40) Az olasz hatóságok azt állítják, hogy a támogatásra azért volt szükség, hogy lehetővé tegye egy nehéz gazdasági körülményekkel rendelkező régió fejlődését.

(41) Jóllehet Szardínia regionális támogatásra jogosult, a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontjában előírt eltérés nem alkalmazható, mivel a szóban forgó támogatást nem a regionális fejlődés előmozdítása jogcímén nyújtották, hanem azok kizárólag a hajózási vállalkozásoknak kedveztek. Valójában az olasz hatóságok nem bizonyították kellőképpen, hogy a szardíniai tengeri hajózási vállalkozásoknak szóló támogatási rendszer milyen módon tette volna lehetővé az akkor alkalmazandó közösségi szabályok – azaz a regionális támogatások esetében a 92. cikk (3) bekezdése a) és c) pontja regionális támogatásokra történő alkalmazásának módjáról szóló bizottsági közlemény [12] – értelmében a régió fejlesztését. Annak ellenére, hogy a szardíniai régió is szerepel a 92. cikk (3) bekezdésének a) pontja céljából javasolt régiók között, (lásd a fent említett közlemény I. mellékletét), nem bizonyították, hogy az intézkedés szükséges lenne az induló befektetések vagy munkahelyteremtés támogatásához, sem azt, hogy olyan időben korlátozott és közvetlen működési támogatásként lehetne figyelembe venni azt, amely a régió sajátos vagy tartós hátrányait hivatott ellensúlyozni, lehetővé téve a fenntartható és kiegyensúlyozott fejlődést, anélkül, hogy kapacitástöbbletet idézne elő az adott ágazatban.

(42) A közlemény továbbá kimondja, hogy minden regionális támogatásnak figyelembe kell vennie az adott ipari ágazatra – mint például a hajóépítési ágazatra – vonatkozóan előírt közösségi iránymutatásokat, ami nem történt meg a szóban forgó támogatási rendszer esetében, amint az az alábbiakban bebizonyosodik.

(43) A támogatásra tehát nem vonatkozik a 87. cikk (3) bekezdésének a) pontjában előírt eltérés.

(44) Nem lehet hivatkozni a 87. cikk (3) bekezdésének c) pontjában meghatározott, bizonyos gazdasági tevékenységek fejlődésének elősegítésére irányuló támogatásra vonatkozó eltérésre sem, mivel a szóban forgó rendszer nem követte az 1988–1996-os időszakban hatályos közösségi iránymutatásokat. Az akkoriban e tárgyban hatályos szabályozás – azaz a hajózási vállalkozásoknak nyújtható állami támogatásról szóló 1989-es iránymutatások I. mellékletének II. fejezete [13] – valójában kimondta, hogy e támogatás csak azzal a feltétellel nyújtható, ha nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben. A fenti iránymutatások hetedik pontja szerint: „ (…) A közös érdeket elsősorban a hajók közösségi lobogó alatt történő megtartására irányuló olyan intézkedések szolgálhatják, amelyek szembehelyezkednek a harmadik országok lobogói használatának tendenciájával, különösen javítják a műszaki felszerelést, másodsorban pedig a közösségi tengerészek lehető legnagyobb számát biztosítják e hajók fedélzetén". A vizsgált esetben az olasz hatóságok nem nyújtottak elegendő információt annak bizonyítására, hogy a Szardínia régiónak nyújtott eredeti támogatási rendszer a hajók biztonságának javításával vagy a közösségi tengerészek foglalkoztatásának megóvásával lett volna indokolható.

(45) A hajózási vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról szóló, 1989. évi, fent említett iránymutatások I. melléklete II. fejezetének 6. pontja továbbá előírta, hogy ez utóbbiak részére hajóépítés, hajóátalakítás vagy hajójavítás céljából csak azzal a feltétellel nyújtható támogatás, ha azt a közösségi szabályozásban és különösen a hajógyártás támogatásáról szóló, 1987. január 26-i 87/167/EGK tanácsi irányelvnek [14] megfelelően számítják ki, amely irányelvet később a 90/684/EGK tanácsi irányelv [15] és a 3094/95/EK tanácsi rendelet [16] követett. A 87/167/EGK irányelv 4. cikke kimondja: a hajóépítési és hajóátalakítási támogatásokat akkor lehet a közös piaccal összeegyeztethetőnek tekinteni, ha a megítélt támogatás teljes összege egyetlen szerződés tekintetében sem haladja meg a támogatást megelőzően – támogatási egyenértékben, a szerződéses érték százalékában – kifejezett, a továbbiakban „maximumnak" nevezett közös felső határt.

(46) E tekintetben a nemzeti hatóságok feladata a hajógyártási támogatásokra vonatkozó közösségi szabályozás betartásának biztosítása, amelytől a Bizottság nem térhet el. Mivel – nyilvánvaló módon – a közösségi szabályozás betartása a szóban forgó támogatások összeegyeztethetőségének egyik feltétele, a tagállamnak ezt azzal kell bizonyítania, hogy „minden olyan adatot a Bizottság rendelkezésére bocsát, amely lehetővé teszi, hogy a Bizottság ellenőrizze a tagállam által igénybe venni kívánt eltérés feltételeinek meglétét" (a C-364/90. sz. Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet [EBHT 1993., I-2097. o.] 20. és az azt követő pontjai).

[12] 1990-ben és 1994-ben (HL C 163., 1990.7.4. és HL C 364., 1994.12.20.) módosított, a 92. cikk (3) bekezdésének a) és c) pontjának alkalmazási módjáról szóló bizottsági közlemény (HL C 212., 1988.8.12.), és különösen I. fejezetének (6) bekezdése.

[13] SEC (89) 921 végleges, 1989. augusztus 3.

[14] HL L 69., 1987.3.12., 55. o.

[15] HL L 380., 1990.12.31., 1. o.

[16] HL L 332., 1995.12.30., 1. o. Az 1904/96/EK (HL L 251., 1996.10.3., 5. o.) rendelettel módosított rendelet.

(47) Mivel az olasz hatóságok nem nyújtottak semmilyen tájékoztatást arra vonatkozóan, hogy a nyújtott támogatás teljes összege megfelel a 87/167/EGK irányelv 4. cikkében ([17]) előírt maximumnak, továbbá az eredeti intézkedés fent említett irányelvnek, illetve a 3094/95/EK rendelet 5. cikkének ([18]) való megfelelőségére vonatkozó információk hiányában, a Bizottságnak azt a következtetést kell levonnia, hogy a támogatások nem felelnek meg a hajóépítésről szóló szabályoknak sem ([19]).

(48) Továbbá ezen eltérésekre nem lehet hivatkozni olyan támogatási rendszer engedélyezésére, amely ellentétes a Szerződés alapelveivel. Valójában a Bizottság úgy véli, hogy a hajóflottát működtető szardíniai vállalkozásoknak nyújtott támogatási rendszer nem összeegyeztethető a közösségi joggal, mivel a 11/1988. törvénnyel bevezetett különféle kiegészítő feltételek sértik a letelepedés szabadságának (52. cikk) és az állampolgárságon alapuló megkülönböztetés tilalmának (6. cikk és 48. cikk (2) bekezdés) alapelveit.

(49) A támogatási rendszer – megsértve a Szerződés 52. cikkét – valójában nemcsak azt írta elő, hogy a kedvezményezett vállalkozásnak Szardínián kell letelepednie, hanem azt is, hogy székhelyének és a tengeri szállítási tevékenységek végzésének, illetve esetlegesen a fő raktárak, lerakatok és járulékos berendezések állandó helyének a régió valamely kikötőjében kell lennie. Előírta továbbá, hogy a kedvezményezett vállalkozást (és nem csak azokat, amelyek a támogatás keretében előfinanszírozásban részesültek) Szardínián kell bejegyezni.

(50) Továbbá – amint az a 11/1988. sz. törvény 99. cikkének e) pontjából kiderül és amint azt a Bíróság a 2000. október 19-i ítéletében (19. pont) megállapította – a 250 tonna űrtartalom feletti hajók esetében a vállalkozásnak a hajó szardíniai felszerelő kikötőjében, rendes műszakba bejegyzett, minimális létszámú tengerészt kellett foglalkoztatnia. Tehát a kedvezményezett vállalkozások kötelesek voltak meghatározott százalékban helyi tengerészeket alkalmazni akkor is, ha máshonnan származó tengerészek is el tudták volna végezni az adott munkát, megsértve így az állampolgárságon alapuló bármiféle megkülönböztetés tilalmának elvét. Ebből következően a szóban forgó támogatás ellentétes a közösségi jog alapelveivel.

4.2. **Az 1996. február 15-i 9. sz. törvénnyel módosított, 1996 óta hatályos eredeti támogatás értékelése**

Állami támogatás megléte

(51) A Bizottság úgy véli, hogy a 9/1996. sz. törvénnyel módosított támogatási rendszer a 87. cikk (1) bekezdésének értelmében az alábbi okoknál fogva állami támogatás: a) a támogatásban részesülő vállalkozások – azáltal, hogy piaci kamatláb- és egyéb, a kölcsönnel és pénzügyi lízinggel kapcsolatos járulékosköltség-kedvezményben részesülnek – olyan pénzügyi teher alól mentesülnek, amelyet egyébként viselniük kellene; b) ezt a terhet állami forrásokból fedezik; c) a támogatás szelektív, mivel kizárólag a hajózási ágazatban működő vállalkozásokra vonatkozik; d) a támogatás érinti a tagállamok közötti kereskedelmet, mivel a módosított támogatási rendszer a Szardíniából, vagy Szardínia szigeteiről induló és odaérkező hajókat vásárló, építő vagy átalakító, áru- vagy utasszállító hajózási vállalkozásokra irányul. Valójában – amint arról már szó volt – azok a vállalkozások, amelyek részesülhetnek a támogatásból, nemcsak az 1999. január 1. után liberalizált kabotázspiacon működnek, hanem a már 1986 ([20]) óta liberalizált nemzetközi tengeri szállítási piacon is. Tehát minden kétséget kizáróan a támogatás – a jelenleg is hatályos intézkedésein keresztül – továbbra is érinti a piaci versenyt az 1999 óta teljes mértékben liberalizált ágazatban.

(52) Az 1996 októberében és az 1997 januárjában az olasz hatóságok által megküldött információk szerint a 9/1996. sz. törvény alapján senki sem részesült a támogatásból. Mivel e támogatást nem nyújtották a múltban, a Bizottság úgy véli, hogy e határozatában nincsen szükség az akkor hatályos közösségi szabályokkal való összeegyeztethetőség értékelésére. Mindazonáltal – mivel e támogatások még nyújthatóak a jövőben – értékelni kell a jelenleg hatályos közösségi szabályokkal, azaz a tengeri szállításra vonatkozó állami támogatásokról szóló, 2004. évi közösségi iránymutatásokkal ([21]) (a továbbiakban: „2004. évi közösségi iránymutatások") való összeegyeztethetőségüket.

([17]) A 4. cikk a következőképpen rendelkezik: A hajóépítésre és átalakításra nyújtott támogatás azzal a feltétellel tekinthető összeegyeztethetőnek a közös piaccal, ha a szerződésenként megítélt támogatás teljes összege nem haladja meg a támogatást megelőzően támogatási egyenértékben a szerződéses érték százalékában kifejezett, közös felső határt, a továbbiakban „maximumot".

([18]) (1) bekezdés: Az államilag támogatott hitelkedvezmény vagy garancia formájában a kereskedelmi hajóflottát működtető társaságoknak, illetve harmadik személyeknek hajójavítás és átalakítás kivételével hajóépítésre nyújtott támogatás összeegyeztethetőnek tekinthető a közös piaccal, amennyiben összhangban van a hajóknak nyújtott exporthitelekről szóló OECD tanácsi állásfoglalással, vagy bármely, ezt módosító, vagy felváltó megállapodással. […]. (3) bekezdés: A valamely tagállam által a hajóflottát működtető társaságoknak, illetve harmadik személyeknek hajóépítésre és átalakításra nyújtott állami támogatás nem torzítja a tagállam és a más tagállamok telephelyei közötti versenyt a megbízások kapcsán és azzal nem fenyeget.

([19]) Másrészt – ami a hajóépítésre vonatkozó szabályok alkalmazását illeti – a főtanácsnok következtetéseinek (34–38. pont) megfelelően meg kell jegyezni, hogy jóllehet egy hajóépítésre nyújtott támogatás magába foglalhatja a kereskedelmi hajóflottát működtető társaságok támogatását, a Bizottság helyesen vélte úgy, hogy az 1988-as támogatási programot, mint a kereskedelmi hajóflottát működtető társaságoknak nyújtott támogatást – amennyiben az olasz hatóságok nem tettek eleget a fenti irányelv 11. cikkében előírt értesítési kötelezettségnek – kizárólag a Szerződésben előírt, kedvezőbb kötelezettség tekintetében kell vizsgálni.

([20]) A tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról szóló, 1986. december 22-i 4055/86/EGK tanácsi rendelet (HL L 378., 1986.12.31.).

([21]) A Bizottság közleménye C(2004)43 – Közösségi iránymutatások a tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatásról (HL C 13., 2004.1.17.).

A módosított támogatási rendszer összeegyeztethetetlensége

(53) A módosított támogatási rendszer már nem tartalmaz az állampolgárság alapján megkülönböztető vagy a letelepedés szabadságát sértő rendelkezéseket. A Bizottság mindazonáltal úgy véli, hogy a módosított támogatási rendszer nem felel meg a 2004. évi közösségi iránymutatásokban meghatározott feltételeknek és nem vonatkoznak rá a 87. cikk (3) bekezdésének a) és c) pontjában előírt eltérések az alábbiakban leírt okok miatt.

(54) A 2004. évi közösségi iránymutatások (5) bekezdése értelmében a flottafelújításra nyújtott támogatások általában hajlamosak a verseny torzítására. Ez esetben a Bizottság úgy véli, hogy a szóban forgó támogatások nem illeszkednek egy, a globális kapacitás csökkentésére irányuló szerkezeti reformba, továbbá az sem céljuk, hogy javítsák a hajók fedélzeti felszerelését, vagy biztonságosabb hajók használatát mozdítsák elő. E tekintetben – az ilyen technológiák és a hozzájuk tartozó költségek meghatározásának hiányában – az a körülmény, hogy a módosított támogatási rendszerrel a támogatások „innovatív és csúcstechnológiájú szállítási" módokra irányulnak, nem teszi lehetővé a bevezetett módosítás tényleges súlyának értékelését.

(55) A Bizottság úgy véli, hogy a támogatás a regionális közösségi iránymutatások (6) bekezdése szerint még regionális támogatásnak sem minősíthető. Valójában – noha Szardínia hátrányos helyzetű régió – az olasz hatóságok nem bizonyították kellőképpen, hogy a régió előnyhöz jut a szóban forgó támogatással (a 2004. évi közösségi iránymutatások 5. fejezetének (4) bekezdése), sem azt, hogy a támogatás megfelel a regionális támogatások tekintetében hatályos közösségi szabályoknak ([22]).

(56) A Bizottság továbbá – a már kifejtett indokok alapján – úgy véli, hogy a támogatási rendszer kárt okoz más tagállamok gazdaságának és a közös érdekkel ellentétes mértékben torzítja a tagállamok közötti versenyt (a 2004. évi közösségi iránymutatások 2. fejezete).

(57) A Bizottság továbbá megállapítja, hogy – a 2004. évi közösségi iránymutatások értelmében – az esetleges befektetési támogatásoknak meg kell felelniük a hajóépítési ágazatra alkalmazandó közösségi rendelkezéseknek, azaz az 1540/98/EK rendeletnek ([23]). Meg kell jegyezni, hogy e rendelet 3. cikkének (1) bekezdése így szól: „2000. december 31-ig csak a hajóépítési és átalakítási támogatási szerződésekre adott gyártási támogatások tekinthetők a közös piaccal összeegyeztethetőnek – a hajójavításra adott támogatások viszont nem –, azzal a feltétellel, hogy az adott szerződésre megítélt támogatás teljes összege (beleértve minden, a felszerelőnek, vagy harmadik félnek nyújtott támogatási egyenértéket) a támogatást megelőzően támogatási egyenértékben nem haladja meg a szerződéses érték százalékában kifejezett, közös felső határt […]". Mivel Olaszország nem szolgáltatott semmilyen információt arról, hogy az egyes szerződésekre nyújtott valamennyi fajta támogatás teljes összege nem haladja meg a támogatást megelőzően támogatási egyenértékben a szerződéses érték százalékában kifejezett, közös felső határt, azt kell megállapítani, hogy az intézkedés nem felel meg a 3. cikk (1) bekezdésének.

(58) Ezen túlmenően, az 1540/983/EK rendelet 3. cikkének (4) bekezdése kimondja: „Az államilag támogatott hitelkedvezmények formájában a belföldi vagy külföldi hajótulajdonosoknak, illetve harmadik személyeknek hajóépítésre nyújtott támogatás összeegyeztethetőnek tekinthető a közös piaccal, és nem tartozik bele a működési támogatás összegébe, amennyiben összhangban vannak az 1981. augusztus 3-i (a hajóknak nyújtott exporthitelekről szóló) OECD tanácsi állásfoglalással, vagy az azt módosító, illetve felváltó bármely megállapodással". A Bizottság mindazonáltal rendelkezik olyan információkkal, amelyek arra utalnak, hogy a módosított támogatási rendszer tiszteletben tartja az 1981. augusztus 3-i OECD tanácsi állásfoglalást.

(59) A 1540/98/EK rendelet 6. cikke értelmében a meglévő hajóépítő telephelyek innovációjához, a hajójavításhoz és átalakításhoz nyújtott támogatások a közös piaccal összeegyeztethetőnek tekinthetők 10 %-os maximális bruttó támogatási intenzitásig, amennyiben azokat olyan innovatív termékek és eljárások ipari alkalmazására nyújtják, amelyek ténylegesen és alapvetően újak, vagy nem alkalmazzák az ágazat más szereplői az Európai Unión belül és fennáll a technológiai vagy ipari kudarc kockázata. E támogatásoknak továbbá a kizárólag a projekt innovatív részére irányuló fejlesztési befektetésekkel és tevékenységekkel kapcsolatos költségekre kell korlátozódniuk, valamint összegüknek és intenzitásuknak a projekt kockázatosságát figyelembe véve a még nélkülözhetetlen, lehető legkisebbnek kell lenniük. Így – a fentiekben kifejtetteknek megfelelő – azon körülmény, amely szerint a módosított támogatási rendszer „innovatív és csúcstechnológiájú" szállítási módokra vonatkozik, nem teszi lehetővé az elvégzett módosítások tényleges súlyának értékelését az ilyen technológiák és költségük meghatározásának hiányában. Következésképpen a Bizottságnak arra kell következtetnie, hogy a módosított támogatási rendszer sem felel meg a hajóépítésről szóló szabályoknak.

(60) Végül, a 92. cikk (3) bekezdésének a) és c) pontja szerinti eltérések nem alkalmazhatóak, mivel a nemzeti hatóságok feladata a közösségi szabályozás betartásának biztosítása a hajógyártási támogatások tekintetében, amitől a Bizottság nem térhet el. Mivel a közösségi szabályozás betartása nyilvánvalóan a szóban forgó támogatások összeegyeztethetőségének feltétele, azt a tagállamnak kell bizonyítania azzal, hogy megküld minden olyan dokumentumot, ami lehetővé teheti a Bizottság számára a kért eltéréshez szükséges feltételek teljesülésének ellenőrzését.

([22]) A 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális támogatásról szóló iránymutatások (HL C 54., 2006.3.4., 13. o.).

([23]) A hajóépítéshez nyújtott állami támogatásról szóló, 1998. június 29-i 1540/98/EK tanácsi rendelet (HL L 202., 1998.7.18.).

Következtetések

(61) Következésképpen az eredeti támogatási rendszer 1988 és 1996 közötti időszakban történő alkalmazásának módja jogellenes és a közös piaccal nem összeegyeztethető.

(62) Ebből következően a 11/1988. sz. regionális törvény értelmében hitelként nyújtott (12 697 450 000 ITL teljes összegű) támogatást a kedvezményezetteknek vissza kell szolgáltatniuk az olasz jog eljárási rendje és rendelkezései szerint. Figyelembe véve, hogy semmilyen támogatást nem nyújtottak pénzügyi lízing jogcímen, annak visszavételéről nem kell rendelkezni.

(63) A visszatérítendő támogatás részét képezi a támogatás rendelkezésre bocsátásától a visszatérítésig esedékes kamat is.

(64) Mivel a Bizottság nem tudta közvetlenül számszerűsíteni az egyes kedvezményezettek tekintetében sem az egyes támogatásokat, sem a visszatérítendő támogatás teljes összegét, az olasz hatóságok feladata, hogy ezeket meghatározzák és tájékoztassák a Bizottságot az egyes kedvezményezettek által visszatérítendő összegekről.

(65) A 9/1996. törvénnyel módosított, 1996-tól hatályos támogatást illetően a Bizottság megállapítja, hogy attól az évtől semmilyen támogatást nem nyújtottak, de arra következtet, hogy e támogatási rendszer a közös piaccal nem összeegyeztethető állami támogatás. Figyelembe véve, hogy semmilyen támogatást nem nyújtottak e jogcímen, annak visszavételéről nem kell rendelkezni,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Szardínia régió hajózási vállalkozásainak az 1988. június 4-i 11. sz. törvénnyel módosított, 1951. május 15-i 20. sz. törvény alapján hitel és pénzügyi lízing formájában nyújtott állami támogatás a közös piaccal nem összeegyeztethető.

2. cikk

(1) Olaszország megtesz minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy az 1. cikkben említett és már jogellenesen folyósított támogatást – amely megegyezik a kedvezményezettek által egyébként rendes piaci körülmények között viselendő, a szerződéskötés időpontjában érvényes kamatok és járulékos költségek teljes összegének, valamint a kedvezményezettek által ténylegesen megfizetett kamatok és járulékos költségek teljes összegének különbségével – a kedvezményezettektől beszedje.

(2) A visszatérítést a nemzeti jog szerinti eljárások keretében haladéktalanul elvégzik, amennyiben az ilyen eljárások e határozat azonnali és hatékony végrehajtását lehetővé teszik. A visszatérítendő támogatás magába foglalja a támogatás rendelkezésre bocsátásától a visszatérítésig esedékes kamatot is.

(3) Az e határozatról történő értesítéskor még esedékes hitelrészletek tekintetében Olaszország biztosítja, hogy ezek kölcsönbevevő általi törlesztése a rendes piaci feltételek mellett történik.

3. cikk

Az 1996-os, 9. sz. regionális törvénnyel módosított, 1951. május 15-i 20. sz. törvény alapján a Szardínia régió számára hitel és pénzügyi lízing formájában nyújtott állami támogatási rendszer a közös piaccal nem összeegyeztethető.

4. cikk

Olaszország az 1. és 3. cikkben említett támogatási rendszert hatályon kívül helyezi.

5. cikk

Az e határozatról való értesítést követő két hónapon belül Olaszország tájékoztatja a Bizottságot a határozatnak való megfelelés érdekében tett intézkedésekről.

6. cikk

E határozat címzettje az Olasz Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2007. július 10-én.

a Bizottság részéről

Jacques BARROT

alelnök