KOMISIJOS SPRENDIMAS

2007 m. liepos 10 d.

dėl Italijos valstybės pagalbos schemos Sardinijos laivybos sektoriui (C 23/96 (NN 181/95) ir C 71/97 (N 144/97))

(pranešta dokumentu Nr. C(2007) 3257)

(Tekstas autentiškas tik italų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(2008/92/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos Bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 88 straipsnio 2 dalies pirmąją pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal pirmiau nurodytus straipsnius,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 1996 m. birželio 24 d. raštu [1] Komisija pranešė Italijos valdžios institucijoms savo sprendimą pradėti EB sutarties 88 straipsnio 2 dalyje (buvusi 93 straipsnio 2 dalis) nustatytą procedūrą dėl Sardinijos taikytos neteisėtos pagalbos schemos, skirtos laivus statančioms, perkančioms, perstatančioms, keičiančioms arba remontuojančioms laivybos įmonėms (toliau – pradinė pagalbos schema).

(2) Pradėjus procedūrą, Italijos vyriausybė 1996 m. spalio 31 d. raštu (DG VII-Transportas A/23443) išsiuntė Komisijai savo pastabas. Sardinijos regiono valdžios institucijos savo pastabas išsiuntė 1996 m. spalio 11 d. (DG VII-Transportas A/21870) ir 1997 m. sausio 22 d. raštais. Kitos valstybės narės ir trečiosios suinteresuotosios šalys iki nustatyto termino, t. y. per mėnesį nuo sprendimo pradėti procedūrą paskelbimo, pastabų nepateikė. Tačiau reikia pažymėti, kad kai kurios trečiosios suinteresuotosios šalys savo pastabas pateikė pasibaigus minėtam terminui.

(3) 1997 m. spalio 21 d. Komisija priėmė Sprendimą 98/95/EB, nustatantį šios pagalbos schemos nesuderinamumą su bendrąja rinka [2]. 1997 m. lapkričio 12 d. šis sprendimas (SG (97) D/9375) buvo praneštas Italijos valdžios institucijoms.

(4) 1997 m. lapkričio 14 d. raštu Komisija pranešė Italijos valdžios institucijoms savo sprendimą pradėti EB sutarties 88 straipsnio 2 dalyje (buvusi 93 straipsnio 2 dalis) nustatytą procedūrą dėl 1996 m. vasario 15 d. Sardinijos regioninio įstatymo Nr. 9, iš dalies pakeitusio pradinę laivybos įmonėms taikytą pagalbos schemą [3]. Italijos valdžios institucijos savo pastabas pateikė 1998 m. sausio 16 d. (DG VII-Transportas A/1221) ir 1997 m. gruodžio 23 d. (DG VII-Transportas A/144). Kitos valstybės narės ir trečiosios suinteresuotosios šalys iki nustatyto termino, t. y. per mėnesį nuo sprendimo pradėti procedūrą paskelbimo, pastabų nepateikė.

(5) 2000 m. spalio 19 d. Europos Bendrijų Teisingumo Teismo sprendimu (sprendimas *Italijos Respublika ir „Sardegna Lines“ – „Servizi Marittimi della Sardegna“ S.p.A. prieš Europos Bendrijų Komisiją*, sujungtos bylos C-15/98 ir C-105/99) [4] Sprendimas 98/95/EB buvo panaikintas dėl nepakankamų įrodymų, kad Bendrijos vidaus prekyba yra iškreipiama.

(6) Į Komisijos 2006 m. lapkričio 23 d. raštą (D 2006 224962), kuriame buvo prašoma Italijos valdžios institucijų informacijos, buvo atsakyta 2007 m. kovo 8 d. elektroniniu laišku (TRENA/26193).

2. PRIEMONĖS APRAŠYMAS

2.1. Pradinė schema

(7) Iš 1993 m. pateikto skundo Komisija sužinojo apie Sardinijos regiono taikomą pagalbos schemą laivybos įmonėms, norinčioms statyti, pirkti, perstatyti arba remontuoti laivus. Pagalbos schemos esmė – paskoloms ir finansinei nuomai, sudaromos lengvatinės sąlygos, iš pradžių skirtos tik įmonėms, kurių būstinė, mokesčių mokėtojo adresas ir laivo įregistravimo uostas yra Sardinijos regione.

[1] C 23/96 (NN 181/95), OL C 368, 1996 12 6, p. 2.
[2] OL L 20, 1998 1 27, p. 30.
[3] C 71/97 (NN 144/97), OL C 386, 1997 12 20.
[4] 2000 m. Teismo praktikos rinkinys, p. I-08855.

1951 m. gegužės 15 d. regioninis įstatymas Nr. 20, iš dalies pakeistas 1954 m. liepos 11 d. įstatymu Nr. 15

(8) Ši schema buvo nustatyta 1951 m. gegužės 15 d. Sardinijos regioniniu įstatymu Nr. 20 (toliau – Įstatymas Nr. 20/1951), vėliau iš dalies pakeista 1954 m. liepos 11 d. regioniniu įstatymu Nr. 15 (toliau – Įstatymas Nr. 15/1954) ir 1988 m. birželio 4 d. regioniniu įstatymu Nr. 11 (toliau – Įstatymas Nr. 11/1988). Įstatyme Nr. 20/1951, iš dalies pakeistame Įstatymu Nr. 15/1954, buvo numatyta įsteigti paskolų fondą, skirtą laivus statančioms, perkančioms, perstatančioms arba remontuojančioms laivybos įmonėms. Šios paskolos galėjo būti suteikiamos tik įmonėms, kurių būstinė, mokesčių mokėtojo adresas ir laivo įregistravimo uostas yra Sardinijos regione.

(9) Šios paskolos negalėjo viršyti 20 % investicijų į statybos, perstatymo arba remonto darbus tuo atveju, jei pareiškėjui jau buvo suteikta pagalba pagal tuo metu galiojančius nacionalinius teisės aktus. Jei nebuvo suteikta jokia pagalba pagal tuo metu galiojančius nacionalinius teisės aktus, paskolos negalėjo viršyti 60 % investicijų.

(10) Pagal Įstatymą Nr. 20/1951 paskolų palūkanos, komisiniai ir papildomos išlaidos per metus negalėjo viršyti 4,5 % paskolos sumos, jei pagalbą gaunanti įmonė jau buvo gavusi pagalbą pagal nacionalinius teisės aktus, ir 3,5 % – visais kitais atvejais (palūkanos sumažinamos vidutiniškai 10–12 %). Suma turėjo būti grąžinta ne vėliau kaip per 12 metų, skaičiuojant nuo trečiųjų metų, kai laivas, kuriam suteikta paskola, faktiškai pradeda veiklą.

1988 m. birželio 4 d. regioninis įstatymas Nr. 11

(11) Įstatymo Nr. 11/1988 99 ir 100 straipsniais buvo padaryti esminiai pagalbos schemos pakeitimai, tačiau apie šiuos pakeitimus Komisijai nebuvo pranešta. Taigi iš dalies pakeista pagalbos schema buvo pagalba, apie kurią nepranešta.

(12) Įstatyme Nr. 20/1951 numatytos pagalbos suteikimo pagalbą gaunančioms įmonėms sąlygos buvo papildytos šiomis sąlygomis:

„a) įmonės pagrindinė ir veikianti būstinė, administracija ir laivo įregistravimo uostas, taip pat pagrindiniai sandėliai, saugyklos ir papildomi įrenginiai, jei jų yra, turi būti viename iš regiono uostų;

b) visi įmonei priklausantys laivai turi būti registruoti regiono uostuose;

c) įmonė turi naudoti regiono uostus kaip savo laivyno veiklos centrus ir juose paprastai sustoti, jei to reikia vykdomai veiklai, o jei vykdo reguliarius reisus, jų maršruto sustojimai arba vienas ar daugiau nuolatinių įplaukimų į uostą turi būti pirmiau minėtuose uostuose;

d) įmonė turi prisiimti įsipareigojimą atlikti remonto darbus regiono uostuose, jei jų dokai yra pajėgūs juos atlikti ir jei nekliudo *force majeure* atvejai arba neišvengiami frachtavimo poreikiai bei akivaizdžios ekonominės ir laikinos priežastys;

e) laivams, kurių talpa didesnė nei 250 tonų, įmonė turi sudaryti specialią įgulą, į kurią patektų visos laivui, kuriam prašoma pagalbos, reikalingos jūreivių kategorijos; sudarant įgulą remtis laivo įregistravimo uosto personalo sąrašu, pagal kurį sudaryti visą laivo įgulą – bendrą ir specializuotą, atsižvelgiant į nacionalinės teisės aktuose nustatytus jūreivių įdarbinimo apribojimus.“

(13) Įstatyme Nr. 11/1988 taip pat buvo numatyta galimybė Sardinijos valdžios institucijoms teikti pagalbą finansinės nuomos būdu, jei laivybos įmonės pasirinktų šią finansavimo formą kaip alternatyvą paskolai. Ši pagalba yra lygi skirtumo tarp paskolos faktinių palūkanų pagal orientacinę rinkos normą už kreditą laivybos įmonėms Italijoje ir tokio pat dydžio sumos paskolos palūkanų, apskaičiuotų pagal 5 % normą, vertei (skirtumas yra vidutinis palūkanų normos sumažinimas maždaug 10 %).

(14) Pasibaigus sutarčiai, nuomininkas gali nusipirkti laivą, kuriam suteikta pagalba, sumokėjęs 1 % pirkinio kainos. Italijos valdžios institucijų teigimu (1988 m. birželio 5 d. raštas ir 1998 m. liepos 1 d. atsakymas), remiantis Įstatymu Nr. 11/1988 nebuvo pasirašyta nė viena finansinės nuomos sutartis.

(15) Remiantis Komisijos turima informacija, nuo pradinės pagalbos schemos galiojimo pradžios buvo suteikta paskolų už bendrą 12 697 450 000 Italijos lirų (ITL) (maždaug 6,5 mln. EUR) sumą. Paskutinį finansavimą buvo nuspręsta suteikti 1991 m. gruodžio mėn.

(16) Paskutiniame 2007 m. kovo 8 d. rašte Italijos valdžios institucijos teigia, kad finansavimai, suteikti remiantis 1988 m. įstatymu, buvo skirti tik laivams, kurių bendra talpa yra 24–138 tonos, pirkti; šie laivai daugiausia buvo skirti kabotažo veiklai rinkoje, kuri tuo metu dar nebuvo atvira konkurencijai.

2.2. **Iškilusios abejonės dėl pradinės pagalbos schemos, kuriai taikoma procedūra C 23/96**

(17) Pradedant procedūrą, 1996 m. birželio 24 d. Komisija, remdamasi turima informacija, labai suabejojo dėl pagalbos suderinamumo su bendrąja rinka dėl šių priežasčių:

— pagalbos schemoje buvo dėl tautybės diskriminuojančių nuostatų, kadangi tarp pagalbos gavimo sąlygų buvo numatyta, jog pagalbą gaunančios įmonės turės samdyti sardų įgulą;

— schema prieštaravo įsisteigimo laisvės principui, nes pagalbai, be kita ko, buvo taikoma sąlyga, kad ją gaunančių įmonių būstinė turi būti Sardinijoje;

— pagalba, skirta investicijoms į laivus skatinti, pagal schemą buvo teikiama tokia tvarka, kad galėjo pažeisti Bendrijos teisės aktus.

2.3. **Schema, iš dalies pakeista 1996 m. vasario 15 d. įstatymu Nr. 9**

(18) Siekdamos Įstatymą Nr. 20/1951 suderinti su Bendrijos teise ir su susijusiomis direktyvomis, regioninės valdžios institucijos 1996 m. vasario 15 d. įstatymu Nr. 9 (toliau – Įstatymas Nr. 9/1996) iš dalies pakeitė pradinę pagalbos schemą taip, kaip toliau nurodyta:

a) buvo panaikintos dėl tautybės diskriminuojančios nuostatos;

b) buvo įtraukta nauja sąlyga, pagal kurią pirmenybė būtų teikiama naujoviškoms ir aukštųjų technologijų transporto priemonėms;

c) buvo padaryti techninio pobūdžio pakeitimai: paskolų (finansinės nuomos) trukmė negalėjo viršyti dvylikos metų, jos neturėjo viršyti 70 % iš anksto apmokėtų išlaidų, didžiausia laivui skiriama suma – 40 mlrd. ITL (maždaug 20 mln. EUR); pagalba buvo teikiama kaip palūkanų subsidijos, lygi skirtumui tarp įmokos už paskolą, paskaičiuotos pagal orientacinę palūkanų normą, taikomą paskoloms Italijos laivybos sektoriui, ir įmokos už paskolą, paskaičiuotos pagal palūkanų normą, lygią 36 % tos pačios orientacinės palūkanų normos;

d) buvo sukurta kontrolės sistema, kad pagalba nebūtų du kartus suteikta (nacionalinės valdžios institucijų ir regioninės valdžios institucijų) toms pačioms paskoloms (finansinei nuomai).

2.4. **Abejonės, išreikštos per procedūrą C 71/97**

(19) Nors ir atsižvelgdama į faktą, kad pagalbos schemoje, apie kurią buvo pranešta, nebebuvo diskriminuojančių įsisteigimo teisę pažeidžiančių nuostatų, Komisija 1997 m. lapkričio 14 d. sprendime išreiškė rimtų abejonių dėl pakeitimų suderinamumo su bendrąja rinka dėl šių priežasčių:

— nesuderinamumo su tuo metu galiojusiais Bendrijos teisės aktais dėl laivų statybos rizika ([5]),

— pagalbos schemos prieštaravimo tuo metu galiojusioms gairėms dėl valstybės pagalbos jūrų transporto priemonėms ([6]),

— neteisėtos pagalbos veiklai, suteiktos finansinės nuomos forma lengvatinėmis sąlygomis laivams pirkti, buvimo.

2.5. **Komisijos sprendimas 98/95/EB**

(20) Sprendime 98/95/EB Komisija, nepareiškusi nuomonės apie vėliau padarytus pakeitimus, pagal pradinę schemą suteiktą pagalbą laikė valstybės pagalba dėl to, kad: „a) pagalbą gaunančios įmonės yra atleistos nuo finansinio įsipareigojimo, kurį paprastai turėtų vykdyti (rinkos palūkanų norma ir kitos papildomos išlaidos už paskolą ir finansinę nuomą); b) šis įsipareigojimas yra vykdomas iš viešųjų lėšų (ypač regioninės valdžios institucijų); c) pagalba yra tikslinė (skirta tik laivybos įmonėms); d) pagalba turi įtakos valstybių narių tarpusavio prekybai.“

([5]) 1990 m. gruodžio 21 d. Tarybos direktyva 90/684/EEB dėl pagalbos laivų statybai, OL L 380, 1990 12 31, ir 1995 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 3094/95 dėl pagalbos laivų statybai, OL L 332, 1995 12 30, iš dalies pakeistas Reglamentu (EB) Nr. 1904/96, OL L 251, 1996 10 3.

([6]) Finansinės ir fiskalinės priemonės, susijusios su Bendrijoje registruotų laivų veikla, SEC(89) 921 galutinis, 1989 m. rugpjūčio 3 d., ir Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos jūrų transportui, OL C 205, 1997 7 5.

(21) Sprendime pradėti procedūrą dėl d punkto buvo pabrėžta, kad „daugiau nei 90 % valstybių narių prekių į Sardiniją yra vežama jūra ir daugiau nei 90 % Sardinijos prekių į valstybes nares vežama tokiu pat būdu. Be to, buvo išaiškinta, kad laivybos bendrovės valdo 65 % turistų srauto (keleiviai ir transporto priemonės) tarp valstybių narių ir Sardinijos“. Be to, Komisija pažymėjo, kad Italijos valdžios institucijos savo pastabose neginčijo nei šių duomenų, nei to, kad pagalbos schema laikoma valstybės pagalba pagal 92 straipsnio 1 dalį.

(22) Atsižvelgdama į pirmiau minėtus faktus, Komisija padarė išvadą, kad:

a) finansinė pagalba, suteikta remiantis Įstatymu Nr. 11/1988, buvo valstybės pagalba pagal Sutarties 92 straipsnio 1 dalį (dabar 87 straipsnio 1 dalis);

b) pagalba buvo suteikta pažeidžiant EB sutarties 93 straipsnio 3 dalį (88 straipsnio 3 dalis); ir

c) šiuo atveju negalėjo būti taikoma jokia 92 straipsnyje numatyta leidžianti nukrypti nuostata.

Taigi Komisija nusprendė, kad Italija susigrąžintų neteisėtą pagalbą, suteiktą pagal 1988 m. pagalbos schemą (2 straipsnis).

2.6. **2000 m. spalio 19 d. sprendimas ir jo teisinės pasekmės**

(23) Europos Bendrijų Teisingumo Teismas 2000 m. spalio 19 d. sprendimu (sprendimas *Italijos Respublika ir „Sardegna Lines“ – „Servizi Marittimi della Sardegna“ S.p.A prieš Europos Bendrijų Komisiją*, sujungtos bylos C-15/98 ir C-105/99) ([7]) panaikino Sprendimą 98/95/EB dėl nepakankamų įrodymų, kad yra iškraipoma Bendrijos prekyba.

(24) Teisingumo Teismas konstatavo, jog Komisija tik pažymėjo, kad pagalba yra tikslinė ir skirta Sardinijos laivybos sektoriui, kad daugiau nei 90 % prekių tarp žemyno ir Sardinijos yra vežama jūra ir kad 65 % turistų (keleivių su automobiliais) perkelia laivybos įmonės, bet išsamiau neapibūdino Sardinijos laivybos įmonių ir kitose valstybėse narėse įsikūrusių laivybos įmonių tarpusavio konkurencijos. Teisingumo Teismo nuomone, Komisija šiuo atžvilgiu neįvertino aplinkybės, kad iki 1999 m. sausio 1 d. kabotažas su Vidužemio jūros salomis valstybėse narėse nebuvo liberalizuotas kartu su jūros transporto paslaugomis.

(25) Galiausiai Teisingumo Teismas pabrėžė, jog Komisija, nors ir konstatavo, kad Sardinijos laivų savininkams nustatyta pagalbos schema pažeidė pagrindinius įsisteigimo laisvės ir nediskriminavimo dėl tautybės principus, nesirėmė šiuo pažeidimu, kad įrodytų valstybių narių tarpusavio prekybos iškraipymą.

(26) Priėmus 2000 m. spalio 19 d. sprendimą vėl pradėta oficiali tyrimo procedūra, kuri jau buvo pradėta 1996 m. birželio 24 d. sprendimu. Todėl Komisijai reikia priimti naują galutinį sprendimą.

(27) Be naujo sprendimo, kurį Komisija turi priimti Teisingumo Teismui panaikinus Sprendimą 98/95/EB, ji privalo pasisakyti ir dėl schemos pakeitimų, padarytų Įstatymu Nr. 9/1996, kuriam buvo taikoma 1997 m. lapkričio 14 d. pradėta tyrimo procedūra. Komisija kadaise buvo nusprendusi dvi schemas tirti atskirai, o šiame sprendime ji turi atlikti bendrą abiejų schemų tyrimą, kad nustatytų jų bendrą svarbą.

3. **ITALIJOS KOMENTARAI**

3.1. **Pastabos apie pradinę pagalbos schemą, pateiktos įgyvendinant procedūrą C 23/96**

(28) Pagal procedūrą C 23/96 1996 m. spalio 31 d. rašte Italijos valdžios institucijos Komisiją informavo apie jų padarytus pradinės pagalbos schemos pakeitimus, kad pranešus apie juos schema taptų suderinama su Bendrijos teise. Pagrindinis pakeitimas buvo regioninio Įstatymo Nr. 9/1996, kuriuo buvo panaikintos dėl tautybės diskriminavusios ir įsisteigimo laisvę pažeidusios nuostatos, priėmimas. Be to, jos Komisijai pranešė, jog sukūrė kontrolės mechanizmą, kurio tikslas – apsaugoti, kad pagalba nebūtų suteikta du kartus (nacionalinės valdžios institucijų ir regioninės valdžios institucijų).

(29) 1996 m. spalio 11 d. ir 1997 m. sausio 22 d. raštuose regioninės valdžios institucijos Įstatymo Nr. 9/1996 pakeitimais nustatytų priemonių būtinybę, be kita ko, teisino ir sunkiomis Sardinijos regiono, priskiriamo „I objekto“ kategorijai, ekonominėmis sąlygomis.

([7]) 2000 m. Teismo praktikos rinkinys, p. I-08855.

3.2. **Pastabos apie iš dalies pakeistą pagalbos schemą, pateiktos įgyvendinant procedūrą C 71/97**

(30) Dėl pastabų, pateiktų įgyvendinant procedūrą C 71/97, Italijos valdžios institucijos teisinosi, pirma, negalėjusios žinoti apie Bendrijos teisės aktus, kuriais Komisija rėmėsi savo sprendime pradėti tyrimo procedūrą, ir konkrečiai teigė, kad Tarybos reglamentas (EB) Nr. 3094/95 ([8]), iš dalies pakeistas Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1904/96, taip pat 1997 m. Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos jūrų transportui buvo paskelbti jau priėmus Įstatymą Nr. 9/1996.

(31) Antra, Italija pabrėžė, kad Įstatyme Nr. 9/1996 numatytos priemonės nebuvo taikytos ir nebuvo prisiimta jokio finansinio įsipareigojimo, susijusio su trečiosiomis šalimis. Be to, Italija teigė, jog numatytos priemonės buvo būtinos siekiant išspręsti problemą, atsiradusią dėl to, kad tokiame izoliuotame regione kaip Sardinija nėra masto ekonomijos prekių ir keleivių jūrų transporto sektoriuje.

(32) Galiausiai Italijos valdžios institucijos nurodė, kad yra pasirengusios pakeisti įstatymo tekstą ir laikytis visų galiojančių Bendrijos teisės aktų.

4. **PRIEMONĖS ĮVERTINIMAS**

4.1. **1988–1996 m. taikytos pradinės schemos įvertinimas**

Naujos neteisėtos valstybės pagalbos buvimas

(33) Komisija laikosi nuomonės, kad Italijos valdžios institucijos, nepranešusios apie šią pagalbos schemą, skirtą Sardinijoje registruotoms laivus statančioms, perkančioms, perstatančioms, keičiančioms arba remontuojančioms įmonėms, pažeidė Sutarties 88 straipsnio 3 dalyje (buvusi 93 straipsnio 3 dalis) nurodytą įpareigojimą. Iš tiesų net jei schema buvo sukurta prieš įsigaliojant Sutarčiai, Įstatymu Nr. 11/1988 buvo padaryta daug pagalbos schemos, sukurtos Įstatymais Nr. 20/1951 ir Nr. 15/1954, pakeitimų. Taigi apie 1988 m. padarytus pakeitimus Komisijai turėjo būti pranešta, todėl tai yra laikoma nauja pagalba, apie kurią nebuvo pranešta. Be to, tokio įvertinimo Italijos valdžios institucijos pastabose, pateiktose prasidėjus 1996 m. birželio 24 d. procedūrai, neginčijo, dėl to jis yra patvirtinamas ir šiame sprendime.

(34) Komisija konstatuoja, kad aptariamoji priemonė yra valstybės pagalba pagal Sutarties 87 straipsnio 1 dalį. Iš tiesų Sardinijos įmonėms buvo taikoma sumažinta palūkanų norma, palyginti su rinkos norma, ir jų papildomos išlaidos, susijusios su paskolomis ir finansine nuoma, buvo sumažintos; taigi jos buvo atleistos nuo finansinio įsipareigojimo, kurį įprastomis sąlygomis būtų turėjusios vykdyti. Komisija pažymi, kad šis įsipareigojimas buvo finansuotas iš viešųjų lėšų, o pagalba buvo tikslinė, kadangi skirta įmonėms, veikiančioms laivybos sektoriuje ir įsikūrusioms Sardinijoje.

(35) Be to, Komisija pažymi, kad priemonė turi įtakos valstybių narių tarpusavio prekybai. Iš tiesų Italijos valdžios institucijų nustatyta schema yra skirta apskritai Sardinijos laivybos įmonėms – tiek užsiimančioms kabotažu, tiek tarptautiniais vežimais. Iš tikrųjų į Reglamentą Nr. 3577/92 ([9]), kuriuo Bendrijoje liberalizuojama kabotažo jūrų paslaugų rinka, iki 1999 m. sausio 1 d. nebuvo įtrauktas kabotažo su Vidužemio jūros salomis liberalizavimas, tačiau taip pat tiesa ir tai, kad į šio reglamento taikymo sritį patenka ir neigiamas poveikis įvairių valstybių narių, ypač Prancūzijos, Ispanijos ir Italijos žemyninių dalių, jūrų paslaugų rinkai. Dar reikia pridurti, kad ši pagalba neapsiribojo tik kabotažu, t. y. jūrų paslaugomis, teikiamomis Italijos teritorijai priklausančiuose vandenyse, kurios buvo liberalizuotos 1999 m. sausio 1 d., bet buvo skirta ir Sardinijos laivybos įmonėms, teikiančioms tarptautines jūrų transporto paslaugas, liberalizuotas dar 1986 m. ([10]), todėl įmonės galėjo konkuruoti su kitais Bendrijos ūkio subjektais.

(36) Iš tiesų, Komisijos turimais duomenimis ([11]), 1992–1997 m. vyko, be kita ko, ir prekybos laivų (bei kruizinių laivų), išvykstančių iš Sardinijos uostų ir atvykstančių į juos, plaukiančių kitų priklausančių bei nepriklausančių Bendrijai vietų link ir atplaukiančių iš jų, judėjimas jūroje. Ypač reikia atkreipti dėmesį į vieną Prancūzijos bendrovę, vykdžiusią reisus iš Tulono Sardinijos kryptimi, ir į dvi Italijos bendroves, vykdžiusias reisus iš Korsikos Sardinijos link. Šios aplinkybės rodo, kad tuo laikotarpiu (1988–1996 m.) buvo daromas poveikis tarptautinio jūrų transporto paslaugoms, teikiamoms tarp Italijos ir tam tikrų valstybių narių.

(37) Savo paskutiniame 2007 m. kovo 3 d. rašte Italijos valdžios institucijos teigia, kad pagal Įstatymą Nr. 11/1988 suteiktas finansavimas buvo skirtas „laivams, kurių talpa yra 24–138 tonos, įsigyti“; šie laivai daugiausia būtų buvę skirti kabotažo veiklai, kuri tuo metu nebuvo atvira konkurencijai. Vis dėlto žinoma, kad bent dviem atvejais schema buvo pritaikyta įsigyti keltams, skirtiems keleiviams ir automobiliams vežti tarp Sardinijos ir žemyno, o tai galėjo sudaryti konkurenciją kitiems nacionaliniams ir Bendrijos ūkio subjektams. Italijos valdžios institucijos pareiškė neturinčios jokių duomenų apie keleivių ir prekių vežimą aptariamuoju laikotarpiu nei tarp Sardinijos ir likusios Italijos dalies, nei tarp Sardinijos ir kitų Bendrijos valstybių.

([8]) Žr. 5 išnašą.

([9]) 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3577/92, taikantis laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas), OL L 364, 1992 12 12.

([10]) 1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 4055/86 dėl laisvės teikti paslaugas principo taikymo jūrų transporto paslaugoms tarp valstybių narių bei valstybių narių ir trečiųjų šalių, OL L 378, 1986 12 31.

([11]) Olbijos uosto kapitono užregistruoti duomenys.

(38) Be to, reikėtų pažymėti, kad Reglamente Nr. 3577/92 dėl kabotažo neneigiamas įmonių konkurencijos jūrų transporto tarp Sardinijos ir Italijos pusiasalio rinkoje buvimas iki 1999 m. sausio 1 d., nes užsienio įmonės, užregistravusios savo laivus šioje valstybėje narėje, turėjo teisę teikti jūrų kabotažo paslaugas Italijoje, tačiau negalėjo pasinaudoti Sardinijos laivybai skirta pagalbos schema. Vėliau šios schemos poveikis buvo toks, kad kitų valstybių narių laivybos įmonės ėmė bijoti Italijoje steigti filialus, teikiančius jūrų kabotažo paslaugas su Sardinija, atsižvelgdamos į tai, kad bet kokiu atveju nebūtų galėjusios gauti šios pagalbos ir būtų turėjusios konkuruoti su kitais ūkio subjektais, kurie galėjo gauti šią pagalbą.

87 straipsnio 2 ir 3 dalyse numatytų leidžiančių nukrypti nuostatų netaikymas

(39) Dėl toliau išvardytų priežasčių negali būti taikoma nė viena iš 87 straipsnio 2 ir 3 dalyse (buvusios 92 straipsnio 2 ir 3 dalys) numatytų leidžiančių nukrypti nuostatų.

(40) Italijos valdžios institucijos tvirtina, kad pagalba buvo būtina siekiant paskatinti regiono, kurio ekonominės sąlygos yra sunkios, vystymąsi.

(41) Nors Sardinija yra regionas, atitinkantis regioninei pagalbai gauti keliamus reikalavimus, vis dėlto Sutarties 87 straipsnio 3 dalies a punkte numatyta leidžianti nukrypti nuostata negali būti taikoma, kadangi ši pagalba nebuvo suteikta kaip pagalba, skirta regiono vystymuisi skatinti, o apsiribojo tik laivybos įmonėms suteiktu pranašumu. Iš tiesų Italijos valdžios institucijos pakankamai neįrodė, kaip Sardinijos laivybos įmonėms skirta pagalbos schema būtų paskatinusi regiono vystymąsi pagal tuomet taikytus Bendrijos teisės aktus, t. y. Komisijos pranešimo apie 92 straipsnio 3 dalies a ir c punktų taikymo regioninei pagalbai metodą ([12]). Nors Sardinijos regionas yra įrašytas į regionų, kuriems gali būti taikomas 92 straipsnio 3 dalies a punktas, sąrašą (žr. pirmiau minėto pranešimo I priedą), vis dėlto nebuvo įrodyta, kad priemonė buvo būtina kaip pagalba pradinėms investicijoms ar darbo vietoms kurti arba kad ją būtų galima laikyti pagalba veiklai, skirta apibrėžtam laikui ir ypatingiems arba nuolatiniams regiono trūkumams kompensuoti skatinant tvarų ir proporcingą vystymąsi bei nesudarant pajėgumų pertekliaus aptariamajame sektoriuje.

(42) Be to, pranešime tvirtinama, kad bet kokia regioninė pagalba turi būti teikiama laikantis Bendrijos gairių, numatytų tam tikriems sektoriams, taip pat ir laivų statybos sektoriui, tačiau šioje pagalbos schemoje, kaip bus toliau įrodyta, taip nėra.

([12]) Komisijos pranešimas apie 92 straipsnio 3 dalies a ir c punktų, ypač I skyriaus 6 dalies, taikymo regioninei pagalbai metodą (OL C 212, 1988 8 12), iš dalies pakeistas 1990 ir 1994 m. (OL C 163, 1990 7 4 ir OL C 364, 1994 12 20).

(43) Taigi pagalbai negali būti taikoma 87 straipsnio 3 dalies a punkte numatyta leidžianti nukrypti nuostata.

(44) Taip pat negalima taikyti 87 straipsnio 3 dalies c punkte numatytos leidžiančios nukrypti nuostatos, susijusios su pagalba, skirta tam tikrai ekonominei veiklai palengvinti, kadangi šioje schemoje nesilaikoma 1988–1996 m. galiojusių Bendrijos gairių. Iš tiesų tuo metu galiojusiuose susijusiuose teisės aktuose, t. y. 1989 m. gairių dėl valstybės pagalbos laivybos įmonėms priedo II skyriuje ([13]), buvo numatyta, jog pagalba gali būti suteikta, jeigu prekybai nebus daromas bendrajam interesui prieštaraujantis poveikis. Pirmiau minėtų gairių septintojoje dalyje skelbiama: „Bendrajam interesui tarnautų priemonės, skirtos visų pirma laivams, plaukiojantiems su Bendrijos vėliava, išlaikyti, t. y. jei būtų priešinamasi tendencijai naudoti trečiųjų šalių vėliavas, ypač gerinant technologinę įrangą, antra, kaip šių laivų įgulą samdant kiek įmanoma daugiau Bendrijos jūreivių.“ Šiuo atveju Italijos valdžios institucijos nepateikė pakankamai informacijos, kad įrodytų, jog Sardinijos regiono pirminę pagalbos schemą būtų galima pateisinti didesniu laivų saugumu arba Bendrijos jūreivių darbo vietų saugojimu.

(45) Be to, pirmiau minėtų 1989 m. gairių dėl valstybės pagalbos laivybos įmonėms I priedo II skyriaus 6 dalyje buvo numatyta, kad pagalba laivų statybai, perstatymui arba remontui joms gali būti išmokėta, jeigu ji bus apskaičiuota neperžengiant Bendrijos teisės aktuose, ypač 1987 m. sausio 26 d. Tarybos direktyvoje 87/167/EEB dėl pagalbos laivų statybai ([14]), po kurios buvo priimta Tarybos direktyva 90/684/EEB ([15]) ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 3094/95 ([16]), nustatytų ribų. Direktyvos 90/684/EEB 4 straipsnyje buvo nustatyta, kad pagalba gamybai, skiriama laivams statyti ir perstatyti, gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka, jeigu bendra kiekvienai sutarčiai skirtos pagalbos suma neviršys, kaip subsidijos ekvivalentas, bendros maksimalios ribos, išreikštos iki pagalbos suteikimo sutartyje nustatytos vertės procentais (toliau – riba).

(46) Šiuo atžvilgiu nacionalinės valdžios institucijos turėtų garantuoti, kad yra laikomasi Bendrijos teisės aktų dėl pagalbos laivų statybai, nuo kurių Komisija negali leisti nukrypti. Akivaizdu, kad jei tai yra šios pagalbos suderinamumo sąlyga, valstybė narė įrodyti, jog yra laikomasi Bendrijos teisės aktų, turi nurodydama „visas detales, kurios [Komisijai] leistų patvirtinti, kad yra įvykdytos prašytos leidžiančios nukrypti nuostatos sąlygos“ (Europos Bendrijų Teisingumo Teismas, sprendimas *Italija prieš Komisiją*, C-364/90, 1993, Rink. p. I-2097, 20 ir tolesni punktai).

([13]) 1989 m. rugpjūčio 3 d., SEC (89) 921 galutinis.
([14]) OL L 69, 1987 3 12, p. 55.
([15]) OL L 380, 1990 12 31, p. 1.
([16]) OL L 332, 1995 12 30, p. 1. Reglamentas, iš dalies pakeistas Reglamentu (EB) Nr. 1904/96 (OL L 251, 1996 10 3, p. 5).

(47) Kadangi Italijos valdžios institucijos nepateikė jokios informacijos, kad bendra suteiktos pagalbos suma neviršija Direktyvos 87/167/EEB ([17]) 4 straipsnyje numatytos maksimalios ribos, ir nesant jokios kitos informacijos dėl pradinės priemonės suderinamumo tiek su pirmiau minėta direktyva, tiek su Reglamento (EB) Nr. 3094/95 ([18]) 5 straipsniu, Komisija yra priversta daryti išvadą, kad pagalba neatitinka ir teisės aktų dėl laivų statybos ([19]).

(48) Be to, šiomis leidžiančiomis nukrypti nuostatomis negalima remtis pritariant pagalbos schemai, kuri prieštarauja bendriesiems Sutarties principams. Iš tiesų Komisija laikosi nuomonės, kad Sardinijos laivų savininkams skirta pagalbos schema yra nesuderinama su Bendrijos teise dėl to, kad kai kurios Įstatyme Nr. 11/1988 nustatytos papildomos sąlygos pažeidė pagrindinius įsisteigimo laisvės (52 straipsnis) ir bet kokios nediskriminavimo dėl tautybės (6 ir 48 straipsnių 2 dalis) principus.

(49) Iš tiesų, pažeidžiant Sutarties 52 straipsnį, pagalbos schemoje buvo nustatyta ne tik tai, kad pagalbą gaunanti bendrovė turėjo būti įsteigta Sardinijoje, bet ir tai, kad administracijos būstinė bei jūrų transporto veikla ir prireikus – pagrindiniai sandėliai, saugyklos ir papildomi įrenginiai nuolat būtų viename iš regiono uostų. Be to, joje buvo numatyta, kad visi pagalbą gaunančios įmonės laivai (ne tik tie, kuriems buvo skirtos paskolos pagal schemą) privalėjo būti registruoti Sardinijoje.

(50) Be to, kaip matyti Įstatymo Nr. 11/1988 99 straipsnio e punkte ir kaip paaiškėjo iš 2000 m. spalio 19 d. Teisingumo Teismo sprendimo (19 punktas), tuo atveju, kai laivų talpa buvo didesnė nei 250 tonų, įmonė turėjo samdyti minimalų jūreivių, įrašytų į Sardinijos uosto personalo sąrašą, skaičių. Taigi gaunanti pagalbą įmonė buvo įpareigota samdyti tam tikrą procentą vietos jūreivių, net jei kitos kilmės jūreiviai būtų sugebėję atlikti numatytą darbą, taip pažeidžiant bet kokios nediskriminavimo dėl tautybės principą. Iš to darytina išvada, kad ši pagalba prieštarauja pagrindiniams Bendrijos teisės principams.

4.2. **Pradinės schemos, iš dalies pakeistos 1996 m. vasario 15 d. įstatymu Nr. 9, galiojančiu nuo 1996 m., įvertinimas**

Valstybės pagalbos buvimas

(51) Komisija laikosi nuomonės, kad Įstatymu Nr. 9/1996 iš dalies pakeista schema yra valstybės pagalba pagal 87 straipsnio 1 dalį, dėl šių priežasčių: a) gaunančios pagalbą įmonės yra atleistos nuo finansinio įsipareigojimo, kurį paprastai turėtų vykdyti suteikiant lengvatas palūkanų normoms ir kitoms papildomoms išlaidoms už paskolas bei finansinę nuomą; b) šis įsipareigojimas yra finansuojamas iš valstybės lėšų; c) pagalba yra tikslinė, kadangi ji skirta tik laivybos sektoriuje veikiančioms įmonėms, ir d) priemonė turi įtakos valstybių narių tarpusavio prekybai, kadangi iš dalies pakeista schema yra skirta įmonėms, norinčioms pirkti, statyti ir perstatyti laivus, kurie bus skirti prekėms ir keleiviams vežti ir kurių išvykimo vieta bei kryptis bus Sardinija ir kitos sardų salos. Iš tiesų, kaip jau buvo minėta, pagalbą galinčios gauti įmonės veikia ne tik kabotažo rinkoje, liberalizuotoje 1999 m. sausio 1 d., bet ir tarptautinio jūrų transporto rinkoje, liberalizuotoje 1986 m. ([20]) Bet kokiu atveju neabejotina, kad tokia schema, kokia iki šiol galioja, ir toliau turės įtakos 1999 m. visiškai liberalizuotame konkurencijai sektoriuje.

(52) Remiantis Italijos valdžios institucijų perduota informacija, 1996 m. spalio ir 1997 m. sausio mėn. nė vienas pagalbos gavėjas negavo pagalbos pagal Įstatymą Nr. 9/1996. Kadangi tokia pagalba praeityje nebuvo suteikta, Komisija laikosi nuomonės, kad šiame sprendime nebūtina vertinti suderinamumą su tuo metu galiojusiais Bendrijos teisės aktais. Vis dėlto, atsižvelgiant į tai, kad tokia pagalba galėtų būti suteikta ateityje, būtina patikrinti suderinamumą su galiojančiais Bendrijos teisės aktais, t. y. su 2004 m. Bendrijos gairėmis dėl valstybės pagalbos jūrų transportui ([21]) (toliau – 2004 m. Bendrijos gairės).

([17]) 4 straipsnyje numatyta: pagalba gamybai, skiriama laivams statyti ir perstatyti, gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka, jeigu bendra kiekvienai sutarčiai skirtos pagalbos suma neviršys, kaip subsidijos ekvivalentas, bendros maksimalios ribos, išreikštos iki pagalbos suteikimo sutartyje nustatytos vertės procentais (toliau – riba).

([18]) 1 dalis: pagalba, skiriama valstybės remiamų paskolų ir garantijų forma laivų savininkams arba trečiosioms šalims laivų statybai arba perstatymui, bet ne remontui, gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka, jeigu ji atitinka EBPO susitarimą dėl eksporto kreditų laivams sąlygas arba bet kokio šį susitarimą papildančio ar pakeičiančio susitarimo nuostatas […]. 3 dalis: pagalba, kurią valstybė narė skiria savo laivų savininkams arba trečiosioms šalims toje valstybėje laivams statyti ar jiems perstatyti (techniškai pertvarkyti), neturi iškreipti toje valstybėje narėje esančių laivų statyklų ir laivų statyklų kitose valstybėse narėse konkurencijos dėl užsakymų ir nekelti tokio iškreipimo pavojaus.

([19]) Be to, dėl teisės aktų dėl laivų statybos taikymo reikia pažymėti, kad, kaip savo išvadose teigė generalinis advokatas (34–38 punktai), nors prie pagalbos laivų statybai gali būti priskirta pagalba laivų savininkams, Komisija teisingai laikė 1988 m. pagalbos schemą pagalba laivų savininkams, kuri turėtų būti nagrinėjama atsižvelgiant tik į sutartyje nustatytą palankesnį mokestinį įpareigojimą, kadangi Italijos valdžios institucijos nusižengė pirmiau nurodytos direktyvos 11 straipsnyje numatytam įpareigojimui pranešti.

([20]) 1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 4055/86, taikantis jūrų transporto paslaugų tarp valstybių narių ir tarp valstybių narių ir trečiųjų šalių laisvo teikimo principą, OL L 378, 1986 12 31.

([21]) Komisijos pranešimas C(2004) 43: Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos jūros transportui, OL C 13, 2004 1 17.

Iš dalies pakeistos schemos nesuderinamumas

(53) Pakeistoje pagalbos schemoje nebėra nei nuostatų, susijusių su diskriminacija dėl tautybės, nei įsisteigimo laisvės principo pažeidimo. Vis dėlto Komisija laikosi nuomonės, kad iš dalies pakeista schema neatitinka 2004 m. Bendrijos gairėse nustatytų sąlygų ir ją taikant 87 straipsnio 3 dalies a ir c punktuose numatytomis leidžiančiomis nukrypti nuostatomis negali būti pasinaudota dėl toliau išvardytų priežasčių.

(54) Pagal 2004 m. Bendrijos gairių 5 dalį apskritai pagalba, suteikta laivynui atnaujinti, iš tiesų gali iškreipti konkurenciją. Šiuo atveju Komisija laikosi nuomonės, kad ši pagalba nėra struktūrinė reforma, skirta bendram laivyno pajėgumui sumažinti, ir kad ja net nėra siekiama pagerinti laivo įrangos ar skatinti naudoti saugesnius laivus. Šiuo atžvilgiu aplinkybė, kad pagal iš dalies pakeistą pagalbos schemą pagalba yra skirta „naujoviškoms ir aukštųjų technologijų transporto“ priemonėms, neapibrėžus šių technologijų ir su jomis susijusių išlaidų, neleidžia įvertinti tikrosios padaryto pakeitimo svarbos.

(55) Komisija laikosi nuomonės, kad schema negali būti laikoma ir regionine pagalba pagal Bendrijos regioninių gairių 6 dalį. Iš tiesų nors Sardinija yra mažiau išsivysčęs regionas, Italijos valdžios institucijos nepakankamai įrodė, kad regionas turės naudos iš šios pagalbos (2004 m. Bendrijos gairių 5 skyriaus 4 dalis), ir kad schema atitinka galiojančius Bendrijos teisės aktus dėl regioninės pagalbos ([22]).

(56) Be to, Komisija laikosi nuomonės, kad dėl pirmiau nurodytų priežasčių pagalbos schema darytų žalą kitų valstybių narių ekonomikai ir darytų tokį poveikį valstybių narių konkurencijai, kuris prieštarautų bendrajam interesui (2004 m. Bendrijos gairių 5 skyriaus 4 dalis).

(57) Be to, Komisija pažymi, kad pagal 2004 m. Bendrijos gaires galima pagalba investicijoms turi atitikti Bendrijos nuostatas, taikomas laivų statybos sektoriuje, t. y. Reglamentą (EB) Nr. 1540/98 ([23]). Reikia atkreipti dėmesį į tai, kad šio reglamento 3 straipsnio 1 dalyje teigiama: „Iki 2000 m. gruodžio 31 d. pagalba gamybai, skiriama laivų statybos ir perstatymo, bet ne laivų remonto sutartims, gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka, jeigu bendra kiekvienai sutarčiai skirtos pagalbos suma (įskaitant bet kokios pagalbos, suteiktos laivo savininkui ar trečiosioms šalims, subsidijos ekvivalentą) neviršys, kaip subsidijos ekvivalentas, bendros maksimalios ribos, išreikštos iki pagalbos suteikimo sutartyje nustatytos vertės procentais […]“. Atsižvelgiant į tą aplinkybę, kad Italija nepateikė jokios informacijos, jog bendra visų tipų pagalbos suma, suteikta tam tikrai sutarčiai, neviršija, kaip subsidijos ekvivalentas, bendros maksimalios ribos, išreikštos iki pagalbos suteikimo sutartyje nustatytos vertės procentais, konstatuotina, kad priemonė neatitinka 3 straipsnio 1 dalies.

(58) Be to, Reglamento (EB) Nr. 1540/98 3 straipsnio 4 dalyje nustatyta: „Pagalba, skiriama valstybės remiamų kredito paslaugų forma nacionaliniams ir nenacionaliniams laivų savininkams arba trečiosioms šalims laivams statyti arba jiems perstatyti, gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka ir ją taikant nėra atsižvelgiama į maksimalų pagalbos dydį, jei ji atitinka 1981 m. rugpjūčio 3 d. EBPO Tarybos rezoliucijos (EBPO Susitarimas dėl eksporto kreditų laivams) sąlygas arba bet kokio šį susitarimą papildančio ar pakeičiančio susitarimo nuostatas“. Vis dėlto Komisija turi informacijos, rodančios, kad iš dalies pakeistos schemos numatyta pagalba atitinka 1981 m. rugpjūčio 3 d. EBPO Tarybos rezoliuciją.

(59) Pagal Reglamento (EB) Nr. 1540/98 6 straipsnį pagalba, skirta inovacijoms veikiančiose laivų statyklose, laivų remonto ir laivų perstatymo įmonėse gali būti laikoma atitinkančia bendrosios rinkos reikalavimus, maksimaliam pagalbos intensyvumui sudarant 10 proc. nuo viso dydžio, jeigu ji skirta pramonėje diegti novatoriškus produktus ir procesus, kurie yra visiškai ir iš esmės nauji, t. y. šiame Bendrijos sektoriuje jų nenaudoja kiti operatoriai, ir kurių įdiegimas technologiniu bei pramoniniu atžvilgiu gali nepasisekti, atsižvelgiant į šiuos reikalavimus. Be to, tokia pagalba yra skirta padengti tik investicinėms ir projektavimo bei gamybos darbų išlaidoms, tiesiogiai ir išimtinai susijusioms su novatoriškąja projekto dalimi; pagalbos dydis ir jos intensyvumas, atsižvelgus į projekto rizikingumą, yra minimalūs. Šiuo metu, kaip minėta, aplinkybė, kad pagal iš dalies pakeistą pagalbos schemą pagalba yra skirta „naujoviškoms ir aukštųjų technologijų transporto“ priemonėms, neleidžia įvertinti tikrosios įtraukto pakeitimo svarbos, nes nėra šių technologijų ir su jomis susijusių išlaidų apibrėžimo. Dėl to Komisija turi daryti išvadą, kad ir iš dalies pakeista pagalbos schema neatitinka teisės aktų dėl laivų statybos.

(60) Galiausiai 92 straipsnio 3 dalies a ir c punktuose numatytos leidžiančios nukrypti nuostatos negali būti taikomos, kadangi nacionalinės valdžios institucijos turi užtikrinti, kad yra laikomasi Bendrijos teisės aktų dėl pagalbos laivų statykloms, nuo kurių Komisija negali leisti nukrypti. Akivaizdu, kad jei tai yra šios pagalbos suderinamumo sąlyga, valstybė narė turi įrodyti, kad yra laikomasi Bendrijos teisės aktų, nurodydama visas detales, kurios leistų Komisijai patvirtinti, kad yra įvykdytos prašytos leidžiančios nukrypti nuostatos sąlygos.

([22]) 2007–2013 m. nacionalinės regioninės pagalbos teikimo gairės, OL C 54, 2006 3 4, p. 13.

([23]) 1998 m. birželio 29 d. Tarybos reglamentas Nr. 1540/98 dėl pagalbos laivų statybai, OL L 202, 1998 7 18.

Išvados

(61) Išvada: pradinė pagalbos schema, taikyta 1988–1996 m., yra neteisėta ir nesuderinama su bendrąja rinka.

(62) Iš to darytina išvada, kad pagalbos suma, susidariusi iš paskolų (kurių bendra suma yra 12 697 450 000 ITL), suteiktų lengvatinėmis sąlygomis remiantis regioniniu įstatymu Nr. 11/1988, turi būti pagalbos gavėjų grąžinta laikantis Italijos teisės procedūrų ir nuostatų. Atsižvelgiant į tai, kad nebuvo suteikta nė viena subsidija finansinės nuomos forma, jų išieškoti nereikia.

(63) Į išieškotinos pagalbos sumą įeina palūkanos, skaičiuojamos nuo tada, kai pagalba buvo suteikta gavėjams, iki jos susigrąžinimo dienos.

(64) Kadangi Komisija negalėjo tiesiogiai įvertinti nei pagalbos elemento, nei bendros atskirai iš kiekvieno pagalbos gavėjo išieškotinos pagalbos sumos, Italijos valdžios institucijos turi nustatyti šiuos elementus ir pranešti Komisijai sumas, išieškotinas iš kiekvieno pagalbos gavėjo.

(65) Dėl pagalbos schemos, iš dalies pakeistos Įstatymu Nr. 9/1996, galiojančiu nuo 1996 m., Komisija konstatuoja, kad nuo tų metų jokia pagalba nebuvo suteikta, tačiau daro išvadą, kad ši pagalbos schema yra valstybės pagalba, nesuderinama su bendrąja rinka. Atsižvelgiant į tai, kad jokia tokia subsidija nebuvo suteikta, jų išieškoti nereikia,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Valstybės pagalba paskolos ir finansinės nuomos forma, suteikta laivybos įmonėms remiantis Sardinijos regiono 1951 m. gegužės 15 d. Įstatymu Nr. 20, iš dalies pakeistu 1988 m. birželio 4 d. Įstatymu Nr. 11, yra nesuderinama su bendrąja rinka.

2 straipsnis

1. Italija imasi visų būtinų priemonių, kad susigrąžintų iš pagalbos gavėjų 1 straipsnyje nurodytą neteisėtai jiems suteiktą pagalbą, kuri lygi skirtumui tarp visos sumos, kurią pagalbos gavėjai būtų turėję sumokėti už palūkanas ir papildomas išlaidas normaliomis rinkos sąlygomis tuo metu, kai buvo susitarta dėl paskolų, ir visos už palūkanas ir papildomas išlaidas realiai pagalbos gavėjų sumokėtos sumos.

2. Susigrąžinimas vykdomas nedelsiant nacionalinės teisės aktuose nustatyta tvarka, jei ta tvarka leidžia nedelsiant ir veiksmingai įgyvendinti šį sprendimą. Į išieškotinos pagalbos sumą įeina palūkanos, kurios skaičiuojamos nuo tada, kai pagalba buvo suteikta gavėjams, iki jos susigrąžinimo dienos.

3. Italija užtikrina, kad likusios paskolos įmokos, kurias dar reikia sumokėti šio sprendimo pranešimo dieną, paskolos gavėjo būtų sumokėtos normaliomis rinkos sąlygomis.

3 straipsnis

Valstybės pagalbos schema paskolos ir finansinės nuomos forma laivybos įmonėms, nustatyta Sardinijos regiono 1951 m. gegužės 15 d. Įstatymu Nr. 20, iš dalies pakeistu 1988 m. birželio 4 d. Įstatymu Nr. 11, yra nesuderinama su bendrąja rinka.

4 straipsnis

Italija panaikina 1 ir 3 straipsniuose minėtą pagalbos schemą.

5 straipsnis

Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą Italija praneša Komisijai apie priemones, kurių imtasi jam įgyvendinti.

6 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.

Priimta Briuselyje, 2007 m. liepos 10 d.

Komisijos vardu

Jacques BARROT

Pirmininko pavaduotojas