KOMISIJAS LĒMUMS

(2007. gada 10. jūlijs)

par Itālijas valsts atbalsta shēmu kuģniecības nozarei Sardīnijā C 23/96 (NN 181/95) un C 71/97 (N 144/97)

(izziņots ar dokumenta numuru K(2007) 3257)

(Autentisks ir tikai teksts itāļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2008/92/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 88. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc tam, kad ieinteresētās personas aicinātas iesniegt savus apsvērumus atbilstīgi minētajiem pantiem,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Komisija 1996. gada 24. jūnija vēstulē [1] paziņoja Itālijas iestādēm lēmumu uzsākt EK Līguma 88. panta 2. punktā (iepriekš – 93. panta 2. punkts) paredzēto procedūru attiecībā uz Sardīnijas reģiona nelikumīgo atbalsta shēmu kuģniecības uzņēmumiem, kas vēlas būvēt, iegādāties, pārbūvēt vai remontēt kuģus (turpmāk tekstā – "sākotnējā atbalsta shēma").

(2) Pēc procedūras uzsākšanas Itālijas valdība 1996. gada 31. oktobra vēstulē (DG VII – Transporti A/23443) nosūtīja Komisijai savus apsvērumus. Sardīnijas reģiona iestādes nosūtīja savus apsvērumus 1996. gada 11. oktobra vēstulē (DG VII – Transporti A/21870) un 1997. gada 22. janvāra vēstulē. Ne citas dalībvalstis, ne trešās ieinteresētās personas neiesniedza apsvērumus noteiktajā termiņā – viena mēneša laikā pēc lēmuma par procedūras uzsākšanu publicēšanas. Tomēr jāatzīmē, ka dažas ieinteresētās trešās personas nosūtīja savus apsvērumus pēc noteiktā termiņa beigām.

(3) 1997. gada 21. oktobrī Komisija pieņēma Lēmumu 98/95/EK, ar ko nosaka minētās atbalsta shēmas nesadarību ar kopējo tirgu [2]. 1997. gada 12. novembrī šo lēmumu paziņoja Itālijas iestādēm (SG (97) D/9375).

(4) 1997. gada 14. novembra vēstulē Komisija informēja Itālijas iestādes par savu lēmumu uzsākt EK Līguma 88. panta 2. punktā (iepriekš – 93. panta 2. punkts) paredzēto procedūru saistībā ar Sardīnijas 1996. gada 15. februāra Reģionālo likumu Nr. 9, ar ko groza sākotnējo atbalsta shēmu kuģniecības uzņēmumiem [3]. Itālijas iestādes iesniedza savus apsvērumus 1998. gada 16. janvārī (DG VII – Transporti A/1221) un 1997. gada 23. decembrī (DG VII – Transporti A/144). Ne citas dalībvalstis, ne trešās ieinteresētās personas neiesniedza apsvērumus noteiktajā termiņā – viena mēneša laikā pēc lēmuma par procedūras uzsākšanu publicēšanas.

(5) Eiropas Kopienu Tiesa ar 2000. gada 19. oktobra spriedumu (spriedums apvienotajās lietās C-15/98 un C-105/99 *Itālijas Republika un Sardegna Lines – Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A. pret Eiropas Kopienu Komisiju*) [4] atcēla Lēmumu 98/95/EK, motivējot spriedumu ar nepietiekamu pamatojumu tam, ka atbalsta shēmai ir bijusi ietekme uz Kopienas tirdzniecību.

(6) Atbilde uz Komisijas 2006. gada 23. novembra vēstuli (D 2006224962), kurā Itālijas iestādēm tika pieprasīta informācija, 2007. gada 8. martā tika nosūtīta elektroniskā vēstulē (TRENA/26193).

2. PASĀKUMA APRAKSTS

2.1. Sākotnējā atbalsta shēma

(7) Pēc 1993. gadā iesniegtas sūdzības saņemšanas Komisijai kļuva zināms par Sardīnijas reģionā piemēroto atbalsta shēmu kuģniecības uzņēmumiem, kas vēlas būvēt, iegādāties, pārbūvēt vai remontēt kuģus. Jo īpaši tas bija saistīts ar aizdevumu piešķiršanu un finanšu nomas darījumu slēgšanu ar atvieglotiem nosacījumiem sākotnēji tikai tiem uzņēmumiem, kuru juridiskā adrese, nodokļu maksāšanas vieta un aprīkošanas osta atrodas Sardīnijas reģionā.

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

[2] OV L 20, 27.1.1998., 30. lpp.

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

[4] Eiropas Kopienu Tiesas prakses apkopojums 2000., I–08855. lpp.

1951. gada 15. maija Reģionālais likums Nr. 20, kas grozīts ar 1954. gada 11. jūlija Likumu Nr. 15

(8) Minētā atbalsta shēma tika izveidota ar 1951. gada 15. maija Sardīnijas reģionālo likumu Nr. 20 (turpmāk tekstā – "Likums Nr. 20/1951"), kas grozīts ar 1954. gada 11. jūlija Reģionālo likumu Nr. 15 (turpmāk tekstā – "Likums Nr. 15/1954") un 1988. gada 4. jūnija Reģionālo likumu Nr. 11 (turpmāk tekstā – "Likums Nr. 11/1988"). Likums Nr. 20/1951, kas grozīts ar Likumu Nr. 15/1954, paredzēja fonda izveidošanu ar mērķi piešķirt aizdevumus kuģniecības uzņēmumiem, kas vēlas būvēt, iegādāties, pārbūvēt vai remontēt kuģus. Šos aizdevumus bija paredzēts piešķirt tikai uzņēmumiem, kuru juridiskā adrese, nodokļu maksāšanas vieta un aprīkošanas osta atrodas Sardīnijas reģionā.

(9) Šie aizdevumi nevarēja pārsniegt 20 % no ieguldījuma būvēšanas, pārbūvēšanas un remonta darbos, par kuriem prasītājs jau bija saņēmis tobrīd spēkā esošajos valsts tiesību aktos paredzēto atbalstu. Ja nebija piešķirts nekāds valsts tiesību aktos paredzēts atbalsts, aizdevumi nedrīkstēja pārsniegt 60 % no ieguldījuma izmaksām.

(10) Saskaņā ar Likumu Nr. 20/1951 aizdevuma procenti, komisijas maksas un papildu izmaksas gadā nedrīkstēja pārsniegt 4,5 % no pašas aizdevuma summas, ja saņēmējs uzņēmums jau bija saņēmis valsts tiesību aktos paredzēto atbalstu, un 3,5 % – visos citos gadījumos (vidēji par 10–12 procentu punktiem mazāka procentu likme). Līdzekļi bija jāatmaksā ne vēlāk kā 12 gadu laikā, sākot no trešā gada pēc tam, kad kuģis, par kuru piešķirts aizdevums, ir nodots ekspluatācijā.

1988. gada 4. jūnija Reģionālais likums Nr. 11

(11) Ar Likuma Nr. 11/1988 99. un 100. pantu tika ieviesti būtiski grozījumi atbalsta shēmā, bet par tiem netika ziņots Komisijai. Tātad grozītā atbalsta shēma ir uzskatāma par nepaziņotu atbalstu.

(12) Likumā Nr. 20/1951 paredzētajiem nosacījumiem tika pievienoti šādi nosacījumi par atbalsta piešķiršanu uzņēmumiem:

"a) uzņēmuma galvenajai un juridiskajai adresei, administratīvajai daļai un aprīkošanas ostai, kā arī galvenajām noliktavām, glabātuvēm un palīgiekārtām, ja tādas ir, jāatrodas vienā no reģiona piejūras pilsētām;

b) visiem uzņēmumam piederošajiem kuģiem jābūt reģiona jūras departamentu uzskaitē;

c) uzņēmumam jāizmanto reģiona ostas galvenajām kuģniecības darbībām, piestājot ostās atbilstoši šo darbību veidam, un, ja tas veic regulārus pārvadājumus, to galapunktam vai arī vienai vai vairākām pieturām jābūt šajās ostās;

d) uzņēmumam jāveic pārklasifikācijas darbi reģiona ostās savu kuģu būvētavu darbības iespēju robežās, ciktāl to neietekmē nepārvaramas varas apstākļi vai absolūta nomas nepieciešamība un pašsaprotami ekonomiskie un laika ierobežojumi;

e) pieņemot darbā apkalpes locekļus kuģiem, par kuru uzņēmums pieprasa atbalstu un kuru bruto tilpība pārsniedz 250 tonnas, uzņēmumam jāievieš īpaša darbinieku maiņa, kurā ietilpst visu kategoriju jūrnieki; šim nolūkam jāizmanto tikai aprīkošanas ostas galvenās maiņas personāls un jāizveido tās pašas galvenās un īpašās maiņas visam kuģa personālam. Vienīgie piemērojamie ierobežojumi ir tie, kas noteikti valsts tiesību aktos par jūrnieku nodarbināšanu."

(13) Turklāt Likums Nr. 11/1988 radīja Sardīnijas iestādēm iespēju piešķirt dotācijas finanšu nomai aizdevuma veidā, ja kuģniecības uzņēmumi bija izvēlējušies šo finanšu instrumentu aizdevuma vietā. Šīs dotācijas vērtība bija vienāda ar starpību starp faktisko procentu likmi, kas atbilst Itālijas kuģniecības nozarē piešķiramajiem kredītiem noteiktajai tirgus procentu likmei, un 5 % procentu likmi tāda paša apjoma aizdevumam (vidēji par 10 procentu punktiem mazāka procentu likme).

(14) Līgumam beidzoties, nomnieks varēja iegādāties kuģi, par kuru bija piešķirta dotācija, samaksājot 1 % no pārdošanas cenas. Itālijas iestādes apgalvo (1988. gada 5. jūnija vēstulē un 1998. gada 1. jūlija atbildes vēstulē), ka saskaņā ar Likumu Nr. 11/1988 nav noslēgts neviens finanšu nomas darījums.

(15) Saskaņā ar Komisijas rīcībā esošo informāciju kopš sākotnējās atbalsta shēmas spēkā stāšanās ir piešķirti aizdevumi par kopējo summu ITL 12 697 450 000 (aptuveni 6,5 miljonu EUR) apmērā. Pēdējais lēmums par finansējumu ir pieņemts 1991. gada decembrī.

(16) Savā pēdējā vēstulē (2007. gada 8. martā) Itālijas iestādes apgalvo, ka saskaņā ar 1998. gada likumu piešķirtie finansējumi attiecās uz kuģu iegādi ar bruto tilpību no 24 līdz 138 tonnām. Šie kuģi galvenokārt bija paredzēti jūras transportam piekrastes zonā – tirgū, kurš tolaik vēl nebija atvērts konkurencei.

2.2. **Šaubas par sākotnējo atbalsta režīmu, uz kuru attiecas izmeklēšanas procedūra C 23/96**

(17) Procedūras ierosināšanas dokumentā 1996. gada 24. jūnijā Komisija, pamatojoties uz tās rīcībā esošo informāciju, pauda nopietnas šaubas par atbalsta saderību ar kopējo tirgu šādu iemeslu dēļ:

— atbalsta shēma ietvēra diskriminējošus noteikumus attiecībā uz valsts piederību, jo nosacījumos par atbalsta piešķiršanu bija paredzēts, ka saņēmējiem uzņēmumiem jāpieņem darbā klāja personāls no Sardīnijas iedzīvotāju vidus,

— atbalsta shēma bija pretrunā ar principu par brīvību veikt uzņēmējdarbību, jo atbalsta shēmā cita starpā bija paredzēts nosacījums, ka saņēmēja uzņēmuma juridiskajai adresei ir jābūt Sardīnijā,

— atbalsta shēma paredzēja atbalstu piešķiršanu ieguldījumiem kuģos ar tādiem nosacījumiem, kas varēja izraisīt Kopienas tiesību aktu pārkāpumus.

2.3. **Ar 1996. gada 15. februāra Likumu Nr. 9 grozītā atbalsta shēma**

(18) Lai padarītu Likumu Nr. 20/1951 saderīgu ar Kopienas tiesību aktiem un attiecīgajām direktīvām, reģionālās iestādes ar 1996. gada 15. februāra Reģionālo likumu Nr. 9 (turpmāk tekstā – "Likums Nr. 9/1996") izdarīja šādus grozījumus sākotnējā atbalsta shēmā:

a) tika atcelti diskriminējošie elementi attiecībā uz valstisko piederību;

b) tika ieviests jauns nosacījums par to, ka priekšroka jādod inovatīviem transporta veidiem un augstajām tehnoloģijām;

c) tika ieviestas tehniskas izmaiņas: aizdevumu un finanšu nomas atmaksāšanas ilgums nevarēja pārsniegt divpadsmit gadus, un tiem bija jābūt mazākiem par 70 % no piešķirtās summas un par maksimālo summu 40 miljardiem ITL (aptuveni divdesmit miljoniem EUR) par vienu kuģi; atbalsts tika piešķirts dotācijas veidā ar procentu likmi, kas bija vienāda ar starpību starp amortizācijas likmi, kura aprēķināta pēc attiecīgās procentu likmes aizdevumiem kuģniecības nozarē Itālijā, un likmi, kas ir 36 % no šīs procentu likmes;

d) tika ieviesta pārbaudes sistēma, lai atbalsts par vienu aizdevumu vai finanšu nomu netiktu piešķirts divas reizes (no valsts iestādēm un reģionālajām iestādēm).

2.4. **Procedūras C 71/97 laikā izteiktās šaubas**

(19) Savā 1997. gada 14. novembra lēmumā Komisija (ņemot vērā to, ka paziņotajā atbalsta shēmā vairs nebija elementu, kas pārkāpj principu par brīvu uzņēmējdarbības veikšanu) pauda nopietnas šaubas par grozījumu saderību ar kopējo tirgu šādu iemeslu dēļ:

— iespējams konflikts ar tobrīd spēkā esošajiem Kopienas tiesību aktiem par kuģu būvi ([5]),

— atbalsta shēma ir pretrunā ar tobrīd spēkā esošajām pamatnostādnēm par valsts atbalstu jūras transportam ([6]),

— nelikumīgs darbības atbalsts, kas piešķirts kuģu iegādei finanšu nomas veidā ar atvieglotiem nosacījumiem.

2.5. **Komisijas Lēmums 98/95/EK**

(20) Ar Lēmumu 98/95/EK Komisija, neatsaucoties uz vēlāk izdarītajiem grozījumiem, par valsts atbalstu uzsākta saskaņā ar sākotnējo atbalsta shēmu piešķirto atbalstu uzskata, jo: a) "uz saņēmējiem uzņēmumiem gulstas mazāks finansiālais slogs, nekā tas būtu parastos apstākļos (tirgus procentu likme un citas ar aizdevumu un finanšu nomu saistītās izmaksas); b) šo slogu finansē no valsts resursiem (no reģionālo iestāžu resursiem); c) atbalsts ir selektīvs (paredzēts tikai kuģniecības uzņēmumiem); d) atbalsts ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm."

([5]) Padomes 1990. gada 21. decembra Direktīva 90/684/EEK par atbalstu kuģu būvē (OV L 380, 31.12.1990.) un Padomes 1995. gada 22. decembra Regula (EK) Nr. 3094/95 par atbalstu kuģu būvē (OV L 332, 30.12.1995.), kas grozīta ar Regulu (EK) Nr. 1904/96 (OV L 251, 3.10.1996.).

([6]) Finanšu un fiskālie pasākumi Kopienā reģistrēto kuģu izmantošanai, 1989. gada 3. augusts, SEC(89) 921, galīgā redakcija, un Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu jūras transportam (OV C 205, 5.7.1997.).

(21) Attiecībā uz Lēmuma par procedūras uzsākšanu d) apakšpunktu ir noskaidrots, ka "vairāk nekā 90 % no dalībvalstu izcelsmes precēm ieved Sardīnijā pa jūras ceļu, un arī vairāk nekā 90 % no Sardīnijas izcelsmes precēm izved uz dalībvalstīm pa jūras ceļu. Turklāt ir noskaidrots, ka 65 % no tūrisma pārvadājumiem (pasažieri un transporta līdzekļi) starp dalībvalstīm un Sardīniju veic kuģniecības sabiedrības". Komisija arī atzīmēja, ka Itālijas iestādes savos apsvērumos nav minējušas ne šos datus, ne arī atbalsta shēmas kvalificēšanu kā valsts atbalstu 92. panta 1. punkta nozīmē.

(22) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secināja, ka:

a) finansiāls atbalsts, kas piešķirts saskaņā ar Likumu Nr. 11/1988, ir uzskatāms par valsts atbalstu EK Līguma 92. panta 1. punkta (tagad – 87. panta 1. punkts) nozīmē;

b) atbalsts ir piešķirts, pārkāpjot EK Līguma 93. panta 3. punktu (tagad – 88. panta 3. punkts); un

c) šajā gadījumā nevar piemērot nevienu 92. pantā minēto izņēmuma nosacījumu.

Tāpēc Komisija pieprasīja, lai Itālija atgūst visus saskaņā ar 1988. gada atbalsta shēmu nelikumīgi piešķirtos atbalsta līdzekļus (2. pants).

2.6. **2000. gada 19. oktobra spriedums un tā juridiskās sekas**

(23) Eiropas Kopienu Tiesa ar 2000. gada 19. oktobra spriedumu (spriedums apvienotajās lietās C-15/98 un C-105/99 *Itālijas Republika un Sardegna Lines – Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A. pret Eiropas Kopienu Komisiju*) ([7]) atcēla Lēmumu 98/95/EK, motivējot spriedumu ar nepietiekamu pamatojumu tam, ka atbalsta shēmai ir bijusi ietekme uz Kopienas tirdzniecību.

(24) Tiesa konstatēja, ka, apgalvojot tikai to, ka atbalsts ir selektīvs, jo attiecas vienīgi uz kuģniecības nozari Sardīnijā, un vairāk nekā 90 % no preču pārvadājumiem starp kontinentu un Sardīniju tiek veikti pa jūru un 65 % no pārvadājumiem, kas saistīti ar tūrismu (pasažieri un vieglās automašīnas), apkalpo kuģniecības sabiedrības, Komisija nav sniegusi attiecīgo informāciju par konkurenci starp Sardīnijas kuģniecības sabiedrībām un citās dalībvalstīs reģistrētām kuģniecības sabiedrībām. Kā uzskata Tiesa, Komisija šajā sakarā nav ņēmusi vērā apstākli, ka līdz 1999. gada 1. janvārim uz Vidusjūras salu kabotāžu neattiecās jūras transporta pakalpojumu liberalizācija starp dalībvalstīm.

(25) Visbeidzot Tiesa atzina, ka, lai gan Komisija ir konstatējusi faktu, ka ar atbalsta shēmu Sardīnijas kuģu īpašniekiem tiek pārkāpti brīvas uzņēmējdarbības pamatprincipi un aizliegumi attiecībā uz diskrimināciju valstiskās piederības dēļ, tā nav izmantojusi šos pārkāpumus par pamatu, lai pierādītu šīs atbalsta shēmas kropļojošu ietekmi uz tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(26) Ņemot vērā 2000. gada 19. oktobra spriedumu, tika atkārtoti uzsākta oficiālā izmeklēšanas procedūra, kuru sākotnēji uzsāka ar 1996. gada 24. jūnija Lēmumu. Tāpēc Komisijai jāpieņem jauns galīgais lēmums.

(27) Komisijai ne vien jāpieņem jauns lēmums Tiesas anulētā Lēmuma 98/95/EK vietā, bet arī lēmums attiecībā uz grozījumiem atbalsta shēmā, kas ieviesti ar Likumu Nr. 9/1996, par kuru 1997. gada 14. novembrī tika uzsākta izmeklēšana. Lai gan Komisija savulaik bija izlēmusi pārbaudīt abas atbalsta shēmas atsevišķi, šajā lēmumā tai jāveic abu atbalsta shēmu kopīga pārbaude, lai noteiktu to vispārējo ietekmi.

3. **ITĀLIJAS KOMENTĀRI**

3.1. **Procedūras C 23/96 laikā iesniegtie apsvērumi par sākotnējo atbalsta shēmu**

(28) Procedūras C 23/96 laikā 1996. gada 31. oktobra vēstulē Itālijas iestādes informēja Komisiju par sākotnējā atbalsta shēmā izdarītajiem grozījumiem, kuru rezultātā shēma, pēc Itālijas iestāžu ieskatiem, ir saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem. Galvenais grozījums tika izdarīts, pieņemot Reģionālo likumu Nr. 9/1996, ar ko novērsa noteikumus, kas pieļauj diskrimināciju pēc valstiskās piederības, kā arī brīvas uzņēmējdarbības principa pārkāpšanu. Tās arī paziņoja Komisijai, ka ir ieviests tiešas kontroles mehānisms, lai atbalsts netiktu piešķirts divas reizes (no valsts un reģionālajām iestādēm).

(29) 1996. gada 11. oktobra un 1997. gada 22. janvāra vēstulē Itālijas iestādes attaisnoja nepieciešamību veikt pasākumus, kas izriet no Likumā Nr. 9/1996 veiktajiem grozījumiem, tai skaitā minot grūtos ekonomiskos apstākļus Sardīnijā, kas ir klasificēta kā "I mērķa" reģions.

([7]) Eiropas Kopienu Tiesas prakses apkopojums 2000., I–08855. lpp.

3.2. **Procedūras C 71/97 laikā iesniegtie apsvērumi par grozīto atbalsta shēmu**

(30) Procedūras C 71/97 laikā iesniegtajos apsvērumos Itālijas iestādes norādīja galvenokārt to, ka Kopienas tiesību akti, uz kuriem Komisija atsaucas savā lēmumā uzsākt izmeklēšanas procedūru, nav bijuši pieejami, jo Padomes Regula (EK) Nr. 3094/95 ([8]), kas grozīta ar Padomes Regulu Nr. 1904/96, kā arī Kopienas 1997. gada pamatnostādnes par valsts atbalstu jūras transportam tika publicētas pēc Likuma Nr. 9/1996 pieņemšanas.

(31) Otrkārt, Itālija uzsvēra, ka Likumā Nr. 9/1996 paredzētie pasākumi nebija īstenoti un ka nebija notikusi nekādu finanšu saistību uzņemšanās attiecībā pret trešām pusēm. Turklāt Itālija apgalvoja, ka paredzētie pasākumi bija nepieciešami, lai reaģētu uz apjomradītu ietaupījumu trūkumu jūras preču un pasažieru transporta nozarē tādā salas reģionā, kāds ir Sardīnijas reģions.

(32) Savos secinājumos Itālijas iestādes apgalvoja, ka ir gatavas grozīt Likuma tekstu un ievērot visus spēkā esošos Kopienas tiesību aktus.

4. ATBALSTA NOVĒRTĒJUMS

4.1. **No 1988. līdz 1996. gadam piemērotās sākotnējās atbalsta shēmas novērtējums**

Jauna, nelikumīga valsts atbalsta esība

(33) Komisija uzskata, ka Itālijas iestādes, nepaziņojot par minēto atbalsta shēmu, kas paredzēta Sardīnijā reģistrētiem uzņēmumiem, kuri vēlas būvēt, iegādāties, pārbūvēt vai remontēt kuģus, ir pārkāpušas EK Līguma 88. panta 3. punktā (iepriekš – 93. panta 3. punkts) noteiktās saistības. Turklāt, kaut arī atbalsta shēma tika ieviesta pirms EK Līguma stāšanās spēkā, ar Likumu Nr. 20/1951 un Likumu Nr. 15/1954 ieviestā atbalsta shēma tika būtiski grozīta ar Likumu Nr. 11/1988. Tātad par 1988. gadā izdarītajiem grozījumiem bija jāziņo Komisijai, tāpēc jaunie atbalsti ir uzskatāmi par nepaziņotiem atbalstiem. Šo faktu Itālijas iestādes nebija iekļāvušas savos apsvērumos, ko tās iesniedza pēc procedūras uzsākšanas 1996. gada 24. jūnijā, un tas ir attiecīgi apstiprināts šajā lēmumā.

(34) Komisija secina, ka izmeklējamais pasākums ir uzskatāms par valsts atbalstu EK Līguma 87. panta 1. punkta nozīmē. Turklāt Sardīnijas uzņēmumiem tika piemērota izdevīgāka procentu likme salīdzinājumā ar tirgus likmi un to izmaksas saistībā ar aizdevumiem un finanšu nomu bija mazākas. Tātad tie ir guvuši labumu, jo ir atbrīvoti no finansiālā sloga, kas tiem būtu parastos apstākļos. Komisija atzīmē, ka šis slogs tika finansēts no valsts resursiem un atbalsts bija selektīvs, jo tas bija paredzēts tikai kuģniecības nozares uzņēmumiem, kas dibināti Sardīnijā un darbojas attiecīgajā apvidū.

(35) Tāpat Komisija atzīmē, ka pasākums ietekmē dalībvalstu savstarpējo tirdzniecību. Itālijas iestāžu ieviestā atbalsta shēma attiecas uz Sardīnijas kuģniecības uzņēmumiem kopumā – gan uz tiem, kas veic kabotāžas darbības, gan starptautiskos pārvadājumus. Ja Regula Nr. 3577/92 ([9]), ar ko tika liberalizēts jūras kabotāžas pakalpojumu tirgus Kopienā, neparedz kabotāžas liberalizāciju Vidusjūras salās līdz 1999. gada 1. janvārim, tātad šī regula no savas darbības jomas neizslēdz izmaiņas kuģniecības pakalpojumos tirgū starp vairākām dalībvalstīm, īpaši starp kontinentālo Franciju, Spāniju un Itāliju. Šajā sakarā jāatzīmē, ka minēto atbalstu neierobežoja kabotāža, tas ir, Itālijas teritoriālajos ūdeņos veikti kuģniecības pakalpojumi, kas bija liberalizēti no 1999. gada 1. janvāra, bet tas attiecās arī uz Sardīnijas kuģniecības uzņēmumiem, kuri veica starptautiskus jūras transporta pakalpojumus, kas bija liberalizēti jau kopš 1986. gada ([10]), un kuri līdz ar to varēja darboties konkurences apstākļos kopā ar citiem Kopienas uzņēmumiem.

(36) Turklāt no Komisijai pieejamiem datiem ([11]) secināms, ka no 1992. līdz 1997. gadam tirdzniecības kuģi (un kruīzu kuģi) veica jūras pārvadājumus no Sardīnijas ostām uz citām Kopienas un ārpuskopienas ostām un pretējos virzienos. Īpaši jāatzīmē Francijas kompānija, kas veica reisus no Tulonas uz Sardīniju, un divas Itālijas kompānijas, kas veica reisus no Korsikas uz Sardīniju. Šie apstākļi pierāda, ka šajā periodā (no 1988. līdz 1996. gadam) tika veikti starptautiskie jūras transporta pakalpojumi starp Itāliju un atsevišķām dalībvalstīm.

(37) Savā pēdējā vēstulē 2007. gada 8. martā Itālijas iestādes apgalvoja, ka saskaņā ar Likumu 11/1988 piešķirtie finansējumi attiecās uz "kuģu iegādi ar bruto tilpību no 24 līdz 138 tonnām". Šie kuģi galvenokārt esot bijuši paredzēti jūras piekrastes pārvadājumiem tirgū, kurš tolaik vēl nebija atvērts konkurencei. Tomēr vismaz divos gadījumos atbalsta shēma tika piemērota tādu prāmju iegādei, kas pārvadāja pasažierus un transporta līdzekļus starp Sardīniju un kontinentālo Itāliju un kas varēja konkurēt ar citiem valsts un Kopienas uzņēmumiem. Itālijas iestādes apgalvoja, ka to rīcībā nav nekādu datu par minētajā laika periodā veiktajiem pasažieru un preču pārvadājumiem ne starp Sardīniju un Itāliju, ne arī starp Sardīniju un citām Kopienas valstīm.

([8]) Sk. 5. parindi.

([9]) Padomes 1992. gada 7. decembra Regula (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) (OV L 364, 12.12.1992., 7. lpp.).

([10]) Padomes 1986. gada 22. decembra Regula (EEK) Nr. 4055/86, ar ko brīvas pakalpojumu sniegšanas principu piemēro jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm (OV L 378, 31.12.1986.).

([11]) Olbijas ostas birojā reģistrētie dati.

(38) Tāpat jāatzīmē, ka Regulā Nr. 3577/92 par kabotāžu nebija izslēgta konkurences iespēja starp uzņēmumiem jūras transporta tirgū starp Sardīniju un kontinentālo Itāliju laikā līdz 1999. gada 1. janvārim, jo ārzemju kompānijām bija tiesības veikt jūras kabotāžas pakalpojumus Itālijā, reģistrējot savus kuģus šajā dalībvalstī, bet tās nevarēja izmantot atbalsta shēmas priekšrocības, kas bija rezervētas tikai Sardīnijas kuģu īpašniekiem. Šī atbalsta shēma atturēja citu dalībvalstu kuģniecības uzņēmumus no filiāļu atvēršanas Itālijā un jūras kabotāžas pakalpojumiem ar Sardīniju, jo jebkurā gadījumā tie nevarēja izmantot minēto atbalstu un tiem bija jākonkurē ar citiem uzņēmumiem, kas savukārt varēja saņemt atbalstu.

87. panta 2. un 3. punktā minēto izņēmuma nosacījumu nepiemērošana

(39) Neviens no 87. panta 2. un 3. punktā (iepriekš – 92. panta 2. un 3. punkts) minētajiem izņēmuma nosacījumiem nav piemērojams turpmāk minēto iemeslu dēļ.

(40) Itālijas iestādes apstiprina, ka atbalsts bija nepieciešams, lai sekmētu attīstību reģionā, kurā ir grūti ekonomiskie apstākļi.

(41) Lai gan Sardīnija ir reģions, kurā var piešķirt reģionālo atbalstu, EK Līguma 87. panta 3. punkta a) apakšpunktā minētais izņēmuma nosacījums nav piemērojams, jo minētie atbalsti nav piešķirti, lai veicinātu reģionālo attīstību, bet tikai lai atbalstītu kuģniecības uzņēmumus. Turklāt Itālijas iestādes nav iesniegušas pietiekamus pierādījumus, kādā veidā atbalsta shēma Sardīnijas jūras uzņēmumiem veicinātu reģiona attīstību tobrīd spēkā esošo Kopienas tiesību aktu nozīmē, tas ir, saskaņā ar Komisijas Paziņojuma par reģionālo atbalstu piemērošanas metodēm 92. panta 3. punkta a) un c) apakšpunktu ([12]). Kaut arī Sardīnijas reģions ir iekļauts 92. panta 3. punkta a) apakšpunktā (skat. iepriekš minētā paziņojuma I pielikumu) minēto reģionu sarakstā, nav pierādīts, ka šis pasākums būtu nepieciešams kā atbalsts sākotnējam ieguldījumam vai darba vietu radīšanai, tāpat to nevar uzskatīt arī par atbalstu darbībai, kas ierobežota laikā un kuras mērķis ir kompensēt īpašus vai pastāvīgus trūkumus reģionā, līdz ar ko pasākums veicinātu ilgtspējīgu un līdzsvarotu attīstību, neradot jaudas pārpalikumu attiecīgajā nozarē.

(42) Turklāt paziņojumā teikts, ka jebkuram reģionālajam atbalstam jābūt saskaņā ar Kopienas pamatnostādnēm attiecīgajā rūpniecības nozarē (šajā gadījumā kuģu būves nozarē), kas, kā tiks pierādīts turpmāk, minētā atbalsta gadījumā nav ievērotas.

([12]) Komisijas Paziņojums par 92. panta 3. punkta a) un c) apakšpunkta piemērošanas metodēm un jo īpaši tā I nodaļas 6. punkts (OV C 212, 12.8.1988.), kas grozīts 1990. un 1994. gadā (OV C 163, 4.7.1990. un OV C 364, 20.12.1994.).

(43) Tāpēc atbalstam nav piemērojams 87. panta 3. punkta a) apakšpunktā minētais izņēmuma nosacījums.

(44) Tāpat nevar piemērot arī 87. panta 3. punkta c) apakšpunktā minēto izņēmuma nosacījumu, kas attiecas uz atbalstu, lai attīstītu atsevišķas ekonomiskas darbības, jo minētajā atbalsta shēmā nav ievērotas no 1988. līdz 1996. gadam spēkā esošās Kopienas pamatnostādnes. Tobrīd spēkā esošajos noteikumos, tas ir, 1989. gada pamatnostādņu par valsts atbalstu kuģniecības sabiedrībām ([13]) I pielikuma II nodaļā paredzēts, ka šādu atbalstu var piešķirt ar nosacījumu, ka tas neietekmē tirdzniecību tādā veidā, kas kaitē vispārējām interesēm. Iepriekš minēto pamatnostādņu septītajā punktā teikts: "Rīcība kopējās interesēs būtu tieši pasākumi, kuru primārais mērķis būtu paturēt kuģus zem Kopienas karoga, tas ir, novērst tendenci izmantot trešu valstu karogus, pirmkārt, uzlabojot tehnoloģijas iekārtas un, otrkārt, pieņemot darbā uz šiem kuģiem pēc iespējas vairāk Kopienas jūrnieku." Šajā gadījumā Itālijas iestādes nav sniegušas pietiekamu informāciju, lai pierādītu, ka sākotnējā atbalsta shēma Sardīnijas reģionā uzlabotu kuģu drošību vai Kopienas jūrnieku ilgtspējīgu nodarbinātību.

(45) Turklāt iepriekš minēto 1989. gada pamatnostādņu par valsts atbalstu kuģniecības sabiedrībām I pielikuma II nodaļas 6. punktā paredzēts, ka atbalstu kuģu būvei, pārbūvei un remontam var piešķirt tikai ar noteikumu, ka tiek ievēroti Kopienas tiesību aktos noteiktie ierobežojumi un jo īpaši Padomes 1987. gada 26. janvāra Direktīva 87/167/EEK par atbalstu kuģu būvē ([14]), Padomes Direktīva 90/684/EEK ([15]) un Padomes Regula (EK) Nr. 3094/95 ([16]). Direktīvas 87/167/EEK 4. pantā bija noteikts, ka atbalstu kuģu būvei un pārbūvei var uzskatīt par saderīgu ar kopējo tirgu, ja viena līguma kopējā atbalsta summa dotācijas ekvivalentā nepārsniedz maksimālo līguma vērtības summu procentos pirms atbalsta piešķiršanas, turpmāk tekstā – "maksimālā summa".

(46) Šajā sakarā valsts iestādēm jānodrošina, ka ir ievēroti Kopienas tiesību akti, kas attiecas uz atbalstu kuģu būvētavām un no kuriem Komisija nevar noteikt atkāpes. Tā kā tiesību aktu ievērošana nepārprotami ir priekšnosacījums šā atbalsta saderībai ar kopējo tirgu, dalībvalstij jāpierāda atbilstība Kopienas tiesību aktiem, sniedzot "jebkādu informāciju, kas [Komisijai] ļautu atzīt, ka pastāv pieprasītajam izņēmuma nosacījumam nepieciešamie apstākļi" (EKT 1993. gada 28. aprīļa spriedums lietā C-364/90 Itālija pret Komisiju, Eiropas Kopienu Tiesas prakses apkopojums 1993., I–2097. lpp., sākot no 20. punkta).

([13]) SEC(89) 921, galīgā redakcija, 1989. gada 3. augusts.
([14]) OV L 69, 12.3.1987., 55. lpp.
([15]) OV L 380, 31.12.1990., 1. lpp.
([16]) OV L 332, 30.12.1995., 1. lpp. Regulā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1904/96 (OV L 251, 3.10.1996., 5. lpp.).

(47) Tā kā Itālijas iestādes nav sniegušas nekādu informāciju par to, ka kopējā piešķirtā atbalsta summa atbilst maksimālai pieļaujamai atbalsta summai, kas minēta Direktīvas 87/167/EEK ([17]) 4. pantā, un tā kā nav pieejama nekāda cita informācija par sākotnējā pasākuma atbilstību iepriekš minētajai direktīvai, kā arī Regulas (EK) Nr. 3094/95 5. pantam ([18]), Komisija ir spiesta secināt, ka atbalsts nav saskaņā pat ar kuģu būves noteikumiem ([19]).

(48) Šos izņēmuma nosacījumus nevar piemērot, lai apstiprinātu atbalsta shēmu, kas neatbilst EK Līguma pamatprincipiem. Komisija uzskata, ka atbalsta shēma Sardīnijas kuģu īpašniekiem neatbilst Kopienas tiesību aktiem, jo vairāki papildu nosacījumi, kas ieviesti ar Likumu Nr. 11/1988 pārkāpj brīvas uzņēmējdarbības pamatprincipus (52. pants) un jebkādas diskriminācijas aizliegumus attiecībā uz valstisko piederību (6. pants un 48. panta 2. punkts).

(49) Turklāt, pārkāpjot EK Līguma 52. pantu, atbalsta shēma noteica ne tikai to, ka saņēmējai sabiedrībai jāatrodas Sardīnijā, bet arī to, ka tās juridiskajai adresei un jūras transporta darbībām, kā arī galvenajām noliktavām, glabātavām un palīgiekārtām jābūt vienā no reģiona ostām. Tā noteica arī to, ka visiem saņēmēja uzņēmuma kuģiem (ne tikai tiem, kuriem ar atbalsta shēmu ir piešķirts aizdevums) jābūt reģistrētiem Sardīnijā.

(50) Turklāt, kā noteikts Likuma 11/1988 99. panta e) apakšpunktā un kā Tiesa atzīmē 2000. gada 19. oktobra spriedumā (19. punkts) – ja izmanto kuģus, kuru bruto tilpība ir lielāka par 250 tonnām, uzņēmumam jāpieņem kuģu būves darbā zināms minimālais skaits jūrnieku, kas ir attiecīgās Sardīnijas aprīkošanas ostas galvenās maiņas uzskaitē. Tātad saņēmējam uzņēmumam bija jāpieņem darbā noteikts procents vietējo jūrnieku, kaut arī citas izcelsmes jūrnieki varētu veikt to pašu darbu, un tā uzņēmumam bija jāpārkāpj diskriminācijas aizliegums attiecībā uz valstisko piederību. Atliek secināt, ka minētais atbalsts neatbilst Kopienas tiesību aktu pamatprincipiem.

4.2. **Ar 1996. gada 15. februāra Likumu Nr. 9, kas ir spēkā no 1996. gada, grozītās atbalsta shēmas novērtējums**

Valsts atbalsta esība

(51) Komisija uzskata, ka ar Likumu Nr. 9/1996 grozītā atbalsta shēma uzskatāma par valsts atbalstu 87. panta 1. punkta nozīmē šādu iemeslu dēļ: a) uz saņēmējiem uzņēmumiem gulstas mazāks finansiālais slogs, nekā tas būtu parastos apstākļos (tirgus procentu likme un citas ar aizdevumu un finanšu nomu saistītās izmaksas); b) šo slogu turpina finansēt no valsts resursiem; c) atbalsts ir selektīvs (paredzēts tikai kuģniecības nozares uzņēmumiem); un d) pasākums ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm, jo grozītā atbalsta shēma attiecas uz kuģniecības uzņēmumiem, kas vēlas iegādāties, būvēt un pārbūvēt preču un pasažieru transporta kuģus, kuru maršruta sākumpunkts un galamērķis ir Sardīnija un citas tās piekrastes salas. Kā iepriekš minēts, uzņēmumi, kas var saņemt atbalstu, nedarbojas tikai kabotāžas tirgū, kas ir liberalizēts kopš 1999. gada 1. janvāra, bet arī starptautiskajā jūras transporta tirgū, kas ir liberalizēts kopš 1986. gada ([20]). Jebkurā gadījumā nav šaubu, ka atbalsta shēma, ko piemēro ar spēkā esošo pasākumu, turpina ietekmēt konkurenci nozarē, kas pilnībā liberalizēta 1999. gadā.

(52) Saskaņā ar Itālijas iestāžu 1996. gada oktobrī un 1997. gada janvārī iesniegto informāciju neviens saņēmējs nav saņēmis Likumā Nr. 9/1996 paredzēto atbalstu. Tā kā šie atbalsti nav piešķirti iepriekš, Komisija uzskata, ka šajā lēmumā nav jāvērtē to atbilstība tobrīd spēkā esošajiem Kopienas tiesību aktiem. Tomēr, ņemot vērā, ka šādus atbalstus varētu piešķirt nākotnē, jānovērtē to atbilstība šobrīd spēkā esošajiem Kopienas tiesību aktiem, tas ir, Kopienas 2004. gada pamatnostādnēm par valsts atbalstu jūras transportam ([21]) (turpmāk tekstā – "2004. gada Kopienas pamatnostādnes").

([17]) 4. pantā noteikts šādi: "Atbalstu kuģu būvei un pārbūvei var uzskatīt par savienojamu ar kopējo tirgu, ja viena līguma kopējā atbalsta summa dotācijas ekvivalentā nepārsniedz maksimālo līguma vērtības summu procentos pirms atbalsta piešķiršanas, turpmāk tekstā – "maksimālā summa"."

([18]) 1. punkts: "Atbalstu, kas valsts aizdevumu un garantiju veidā piešķirts kuģu īpašniekiem vai trešām pusēm par kuģu būvi un pārbūvi, izņemot remontu, var uzskatīt par saderīgu ar kopējo tirgu, ja tā atbilst ESAO vienošanās dokumentam par eksporta kredītiem kuģiem vai kādam no nolīgumiem, kas groza vai aizstāj minēto vienošanos." (…) 3. punkts: "Atbalsts, ko dalībvalsts piešķīrusi saviem kuģu īpašniekiem vai trešajām pusēm minētajā dalībvalstī kuģu būvei vai pārbūvei, nedrīkst traucēt vai apdraudēt konkurenci pasūtījumu saņemšanā starp kuģu būvētavām minētajā dalībvalstī un kuģu būvētavām citās dalībvalstīs."

([19]) Tomēr attiecībā uz kuģu būves noteikumu piemērošanu jāatzīmē, ka saskaņā ar ģenerāladvokāta apgalvojumiem viņa secinājumos (34.–38. punkts), lai gan atbalsts kuģu būvei var ietvert atbalstu kuģu īpašniekiem, Komisija ir pareizi uzskatījusi 1988. gada atbalsta shēmu par atbalstu kuģu īpašniekiem, kurš jāvērtē tikai EK Līgumā noteikto atvieglotu saistību piemērošanas kontekstā, jo Itālijas iestādes ir pārkāpušas iepriekš minētās direktīvas 11. pantā noteiktās paziņošanas saistības.

([20]) Padomes 1986. gada 22. decembra Regula (EEK) Nr. 4055/86, ar ko brīvas pakalpojumu sniegšanas principu piemēro jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm (OV L 378, 31.12.1986.).

([21]) Komisijas Paziņojums C(2004) 43 – Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu jūras transportam (OV C 13, 17.1.2004.).

Grozītās atbalsta shēmas neatbilstība

(53) Grozītajā atbalsta shēmā vairs nepastāv elementi, kas varētu pieļaut diskrimināciju valstiskās piederības dēļ, un tā nepārkāpj brīvas uzņēmējdarbības principu. Tomēr Komisija uzskata, ka grozītā atbalsta shēma neatbilst 2004. gada Kopienas pamatnostādņu nosacījumiem, un tai nevar piemērot 87. panta 3. punkta a) un c) apakšpunktos minētos izņēmuma nosacījumus turpmāk uzskaitīto iemeslu dēļ.

(54) Saskaņā ar 2004. gada Kopienas pamatnostādņu 5. punktu atbalstiem, kas piešķirti flotes atjaunošanai, parasti ir tendence radīt konkurences traucējumus. Šajā gadījumā Komisija uzskata, ka minētie atbalsti neietilpst tiešā strukturālā reformā, lai samazinātu kopējo jaudu, un tāpat tie netiek piešķirti, lai uzlabotu kuģu klāja ekipējumu vai kuģu drošību. Šajā sakarā nav nepieciešams vērtēt apstākli, ka pēc grozītās atbalsta shēmas atbalsts ir paredzēts "inovatīviem transporta veidiem un augstajām tehnoloģijām", jo šīs grozījumā minētās tehnoloģijas un ar tām saistītās izmaksas nav definētas.

(55) Komisija uzskata, ka atbalsta shēmu nevar uzskatīt arī par reģionālu atbalstu Kopienas reģionālo pamatnostādņu 6. punkta nozīmē. Turklāt, lai gan Sardīnija ir problemātisks reģions, Itālijas iestādes nav pietiekami pierādījušas, kā reģions gūs labumu no minētās atbalsta shēmas (2004. gada pamatnostādņu 5. sadaļas 4. punkts), ne arī to, ka atbalsta shēma būtu saskaņā ar spēkā esošajiem Kopienas noteikumiem par reģionālajiem atbalstiem ([22]).

(56) Bez tam Komisija uzskata, ka jau minēto iemeslu dēļ atbalsta shēma nodara kaitējumu citu dalībvalstu ekonomikai un kropļo konkurenci starp dalībvalstīm tādā veidā, kas kaitē vispārējām interesēm (2004. gada pamatnostādņu 2. nodaļa).

(57) Komisija tāpat atzīmē, ka saskaņā ar 2004. gada Kopienas pamatnostādnēm atbalstam, kas piešķirts ieguldījumiem, jābūt saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem kuģu būves nozarē, tas ir, ar Regulu (EK) Nr. 1540/98 ([23]). Jāatzīmē, ka šīs regulas 3. panta 1. punktā teikts: "Līdz 2000. gada 31. decembrim atbalstu kuģu būvei un pārbūvei, izņemot kuģu remontu, var uzskatīt par saderīgu ar kopējo tirgu, ja viena līguma kopējā atbalsta summa dotācijas ekvivalentā (visu kuģa īpašniekam vai trešai pusei piešķirto atbalstu dotācijas ekvivalents) nepārsniedz procentos izteikto maksimālo līguma kopējo vērtību pirms atbalsta piešķiršanas…" Ņemot vērā apstākli, ka Itālija nav iesniegusi nekādu informāciju par to, vai viena līguma visu atbalsta veidu kopējā summa dotācijas ekvivalentā nepārsniedz procentos izteikto maksimālo līguma kopējo vērtību pirms atbalsta piešķiršanas, jāsecina, ka pasākums nav saskaņā ar 3. panta 1. punktu.

(58) Bez tam saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1540/98 3. panta 4. punktu "valsts vai ārvalstu kuģu īpašniekiem vai trešām pusēm piešķirto atbalstu valsts kredītlīniju veidā var uzskatīt par saderīgu ar kopējo tirgu un neiekļaut maksimālajā summā, ja tas ir saskaņā ar Padomes 1981. gada 3. augusta Lēmumu par ESAO (vienošanās par kredītiem kuģu eksportam) vai lēmumiem, kas šo lēmumu aizstāj vai groza". Komisijas rīcībā ir arī informācija, kas norāda, ka grozītajā atbalsta shēmā paredzētais atbalsts ir saskaņā ar Padomes 1981. gada 3. augusta Lēmumu par ESAO.

(59) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1540/98 6. pantu atbalstu, kas piešķirts to pastāvošo kuģu būvētavu atjaunošanai, kuras izmanto kuģu būvei, pārbūvei un remontam, var uzskatīt par saderīgu ar kopējo tirgu līdz maksimālai summai – 10 % no bruto vērtības, ja tas ir saistīts ar jaunu rūpniecisku tādu preču un procesu efektīvu un nepieciešamu izmantošanu, kurus nepareizi izmanto citi uzņēmumi šajā nozarē Eiropas Savienībā, un kas ir pakļauti tehnoloģiskam vai rūpnieciskajam riskam. Turklāt šādam atbalstam jābūt tikai tik lielam, lai nosegtu ieguldījumu un attīstības darbību izmaksas, kas ir tieši saistītas tikai ar projekta jauno daļu, un tā summai un intensitātei jābūt ierobežotai līdz minimumam, ņemot vērā ar projektu saistīto risku. Kā jau iepriekš minēts, fakts, ka saskaņā ar grozīto atbalsta shēmu atbalsts ir paredzēts "inovatīviem transporta veidiem un augstajām tehnoloģijām", nesniedz iespēju izvērtēt grozījumu faktisko ietekmi, jo minētās tehnoloģijas un ar tām saistītās izmaksas nav definētas. Attiecīgi Komisijai jāsecina, ka arī grozītā atbalsta shēma nav saskaņā ar kuģu būves noteikumiem.

(60) Visbeidzot, nav piemērojami 92. panta 3. punkta a) un c) apakšpunktā minētie izņēmuma nosacījumi, jo valsts iestādēm jānodrošina, ka ir ievēroti Kopienas tiesību akti, kas attiecas uz atbalstu kuģu būvētavām un no kuriem Komisija nevar noteikt atkāpes. Tā kā tiesību aktu ievērošana nepārprotami ir priekšnosacījums šā atbalsta saderībai ar kopējo tirgu, dalībvalstij jāpierāda atbilstība Kopienas tiesību aktiem, sniedzot pilnīgu informāciju, kas Komisijai ļautu atzīt, ka pastāv pieprasītajam izņēmuma nosacījumam nepieciešamie apstākļi.

([22]) Valstu reģionālā atbalsta pamatnostādnes 2007.–2013. gadam (OV C 54, 4.3.2006., 13. lpp.).

([23]) Padomes 1998. gada 29. jūnija Regula (EK) Nr. 1540/98 par atbalstu kuģu būvei (OV L 202, 18.7.1998.).

Secinājumi

(61) Nobeigumā jāsecina, ka sākotnējā atbalsta shēma, kas tika piemērota no 1988. līdz 1996. gadam, ir nelikumīga un nav saderīga ar kopējo tirgu.

(62) No tā izriet, ka saskaņā ar Reģionālo likumu Nr. 11/1988 ar atvieglotiem nosacījumiem aizdevumos piešķirtā atbalsta summa (kopā ITL 12 697 450 000) saņēmējiem ir jāatmaksā atbilstoši Itālijas tiesību aktos noteiktajām procedūrām un nosacījumiem. Ņemot vērā faktu, ka nav piešķirta neviena dotācija finanšu nomas veidā, tās nav jāatmaksā.

(63) Atgūstamie atbalsta līdzekļi ietver arī procentus, ko aprēķina, sākot no dienas, kad saņēmējiem atbalsts kļuvis pieejams, līdz dienai, kad līdzekļi faktiski ir atgūti.

(64) Tā kā Komisijai nebija iespējams ne tieši novērtēt atbalsta elementu, ne noteikt kopējo atbalsta summu, kas jāatmaksā katram saņēmējam, Itālijas iestādēm ir jānoskaidro šī informācija un jāpaziņo Komisijai summa, kas jāatgūst no katra saņēmēja.

(65) Attiecībā uz atbalsta shēmu, kas grozīta ar Likumu Nr. 9/1996 un ir spēkā no 1996. gada, Komisija konstatē, ka kopš minētā gada nav piešķirts neviens atbalsts, tomēr secina, ka šī atbalsta shēma ir valsts atbalsts, kas nav saderīgs ar kopējo tirgu. Ņemot vērā faktu, ka nav piešķirta neviena šāda dotācija, tās nav jāatmaksā,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Valsts atbalsts, kas piešķirts kuģniecības uzņēmumiem aizdevumu un finanšu nomas darījumu veidā saskaņā ar Sardīnijas reģiona 1951. gada 15. maija likumu Nr. 20, kurš grozīts ar 1988. gada 4. jūnija likumu Nr. 11, nav saderīgs ar kopējo tirgu.

2. pants

1. Itālija veic visus nepieciešamos pasākumus, lai atgūtu no saņēmējiem 1. pantā minēto nelikumīgi piešķirto atbalstu atbilstoši starpībai starp kopējo procentu un saistīto izmaksu summu, kas saņēmējiem būtu jāmaksā parastos tirgus apstākļos brīdī, kad aizdevumi tika piešķirti, un kopējo procentu un faktisko papildu izmaksu summu.

2. Atgūšana jāveic nekavējoties un saskaņā ar valsts iekšējo noteikumu procedūru ar nosacījumu, ka tā ļauj bez vilcināšanās un faktiski izpildīt šo lēmumu. Atmaksājamais atbalsts ietver procentus no dienas, kad saņēmējiem atbalsts kļuvis pieejams līdz dienai, kad līdzekļi faktiski ir atgūti.

3. Attiecībā uz aizdevumu maksājumu daļām, kuras šā lēmuma paziņošanas brīdī vēl nav izmaksātas, Itālija veic pasākumus, lai nodrošinātu, ka aizdevējs tos piešķir atbilstoši parastiem tirgus nosacījumiem.

3. pants

Valsts atbalsta shēma kuģniecības uzņēmumiem piešķirtu aizdevumu un finanšu nomas darījumu veidā, kas izveidota ar Sardīnijas reģiona 1951. gada 15. maija likumu Nr. 20 un grozīta ar 1996. gada Reģionālo likumu Nr. 9, nav saderīga ar kopējo tirgu.

4. pants

Itālija pārtrauc piemērot 1. un 3. pantā minēto atbalsta shēmu.

5. pants

Divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas Itālija informē Komisiju par pasākumiem, kas veikti šā lēmuma izpildei.

6. pants

Šis lēmums adresēts Itālijas Republikai.

Briselē, 2007. gada 10. jūlijā

Komisijas vārdā —
priekšsēdētāja vietnieks
Jacques BARROT