BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 10 juli 2007

betreffende de Italiaanse steunregelingen C 23/96 (NN 181/95) en C 71/97 (N 144/97) ten gunste van de scheepvaartsector op Sardinië

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2007) 3257)

(Slechts de tekst in de Italiaanse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2008/92/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 88, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name op artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben verzocht hun opmerkingen kenbaar te maken,

Overwegende hetgeen volgt:

1. DE PROCEDURE

(1) Bij schrijven van 24 juni 1996 [1] heeft de Commissie de Italiaanse autoriteiten in kennis gesteld van haar besluit de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag (ex artikel 93, lid 2) in te leiden ten aanzien van een onrechtmatige steunregeling die de regio Sardinië ten uitvoer had gelegd ten gunste van scheepvaartmaatschappijen die schepen willen bouwen, verwerven, aanpassen of repareren (hierna „de oorspronkelijke steunregeling" genoemd).

(2) Na de inleiding van de procedure heeft de Italiaanse regering de Commissie haar opmerkingen doen toekomen bij schrijven van 31 oktober 1996 (DG VII — Transport A/23443). De autoriteiten van de regio Sardinië hebben hun opmerkingen gezonden bij brieven van 11 oktober 1996 (DG VII — Transport A/21870) en 22 januari 1997. De overige lidstaten noch andere belanghebbenden hebben opmerkingen ingediend binnen de termijn van één maand te rekenen vanaf de bekendmaking van het besluit tot inleiding van de procedure. Wel zij hier vermeld dat enkele belanghebbenden hun opmerkingen hebben gemaakt na het verstrijken van die termijn.

(3) Op 21 oktober 1997 heeft de Commissie Beschikking 98/95/EG gegeven, waarbij de betrokken steunregeling onverenigbaar werd verklaard met de gemeenschappelijke markt [2]. Op 12 november 1997 is deze beschikking de Italiaanse autoriteiten ter kennis gebracht (SG(97) D/9375).

(4) Bij schrijven van 14 november 1997 heeft de Commissie de Italiaanse autoriteiten in kennis gesteld van haar besluit de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag (ex artikel 93, lid 2) in te leiden ten aanzien van de Sardijnse regionale wet nr. 9 van 15 februari 1996 tot wijziging van de oorspronkelijke steunregeling ten faveure van scheepvaartmaatschappijen [3]. De Italiaanse autoriteiten hebben op 16 januari 1998 (DG VII — Transport A/1221) en 23 december 1997 (DG VII — Transport A/144) hun opmerkingen gemaakt. De overige lidstaten noch andere belanghebbenden hebben opmerkingen ingediend binnen de vastgestelde termijn van één maand te rekenen vanaf de bekendmaking van het besluit tot inleiding van de procedure.

(5) Op 19 oktober 2000 heeft het Hof van Justitie in zijn arrest van 19 oktober 2000 in de gevoegde zaken-Sardegna Lines en Servizi Marittimi della Sardegna [4] Beschikking 98/95/EG nietig verklaard wegens onvoldoende motivering wat betreft het bestaan van ongunstige beïnvloeding van het intracommunautaire handelsverkeer.

(6) Na een schrijven van de Commissie van 23 november 2006 (D(2006) 224962) waarin de Italiaanse autoriteiten om inlichtingen werd gevraagd, werd bij e-mail van 8 maart 2007 een antwoord gezonden (TRENA/26193).

2. BESCHRIJVING VAN DE STEUNMAATREGEL

2.1. De oorspronkelijke regeling

(7) Na een klacht in 1993 had de Commissie kennis gekregen van een steunregeling die de regio Sardinië had ingesteld ten faveure van scheepvaartmaatschappijen die schepen willen bouwen, verwerven, verbouwen of repareren. Het ging met name om kredieten en financiële leasing, die tegen gunstige voorwaarden werden verleend en die aanvankelijk uitsluitend werden verleend aan ondernemingen die hun hoofdzetel, fiscale vestigingsplaats en thuishaven op het grondgebied van de regio Sardinië hebben.

---

[1] Steunmaatregel nr. C 23/96 (NN 181/95), PB C 368 van 12.6.1996, blz. 2.

[2] PB L 20 van 27.1.1998, blz. 30.

[3] Steunmaatregel nr. C 71/97 (NN 144/97), PB C 386 van 20.12.1997, blz. 6.

[4] Arrest van 19 oktober 2000, gevoegde zaken C-15/98 en C-105/99, Italiaanse Republiek en Sardegna Lines - Servizi Marittimi della Sardegna SpA / Commissie, Jurispr. 2000, blz. I-8855.

Regionale wet nr. 20 van 15 mei 1951, gewijzigd bij wet nr. 15 van 11 juli 1954

(8) De betrokken regeling werd ingesteld bij de Sardijnse regionale wet nr. 20 van 15 mei 1951 (hierna „wet nr. 20/1951" genoemd), achtereenvolgens gewijzigd bij regionale wet nr. 15 van 11 juli 1954 (hierna „wet nr. 15/1954" genoemd) en regionale wet nr. 11 van 4 juni 1988 (hierna „wet nr. 11/1988" genoemd). Bij wet nr. 20/1951, gewijzigd bij wet nr. 15/1954, is een fonds in het leven geroepen voor kredieten ten behoeve van scheepvaartmaatschappijen die voornemens zijn schepen te bouwen, te kopen, te verbouwen of te repareren. Deze kredieten konden uitsluitend worden toegekend aan ondernemingen die hun maatschappelijke zetel, hun fiscale woonplaats en hun thuishaven in het gebied van de regio Sardinië hadden.

(9) Deze kredieten mochten niet méér belopen dan 20 % van de investering in het geval van bouw, verbouwing of reparatie van schepen waarvoor de aanvrager uit hoofde van de destijds geldende nationale wetgeving reeds steun had gekregen. Ingeval geen dergelijke steun uit hoofde van de nationale wetgeving was verleend, mocht het krediet niet meer dan 60 % van de investeringskosten bedragen.

(10) Volgens wet nr. 20/1951 mochten de rente, de commissies en de verdere kosten van de kredieten niet meer bedragen dan 4,5 % per jaar van het geleende bedrag wanneer de betrokken onderneming reeds steun krachtens de vigerende nationale wetgeving was verleend, en 3,5 % in alle overige gevallen (een gemiddelde rentekorting van 10-12 procentpunt). Het kapitaal diende te worden terugbetaald in ten hoogste twaalf tranches, vanaf het derde jaar na het in de vaart brengen van het schip waarvoor het krediet was verleend.

Regionale wet nr. 11 van 4 juni 1998

(11) Met de artikelen 99 en 100 van wet nr. 11/1988 werden substantiële aanpassingen aan de steunregeling doorgevoerd, maar deze wijzigingen werden niet bij de Commissie gemeld. De steunregeling was dus in haar gewijzigde vorm niet-aangemelde steun.

(12) Aan de voorwaarden van wet nr. 20/1951 voor de toekenning van steun aan de begunstigde ondernemingen zijn de volgende voorwaarden toegevoegd:

„a) de onderneming heeft haar werkelijke hoofdzetel, haar administratieve zetel en haar scheepvaartbedrijf, en, indien van toepassing, haar voornaamste magazijnen, opslagruimten en bijkomende faciliteiten permanent in een van de havens van de regio;

b) alle schepen van de onderneming zijn ingeschreven in een van de havens van de regio;

c) de onderneming gebruikt de havens van de regio als het centrum van haar scheepvaartactiviteiten, zodat zij in het kader van die activiteiten normale aanloophavens worden en, wanneer de onderneming geregelde diensten exploiteert, deze diensten hun eindbestemming in één of meer van deze havens hebben of de desbetreffende schepen die haven of havens regelmatig aandoen;

d) de onderneming verbindt zich ertoe, verbouwings- en herstelwerkzaamheden in een haven van de regio te laten uitvoeren, voor zover de Sardijnse scheepswerven de vereiste capaciteit hebben en er geen overmacht, onvermijdelijke bevrachtingseisen of duidelijke economische of tijdsbeperkingen bestaan;

e) wat de bemanning van schepen met meer dan 250 brutoregisterton (brt) betreft, stelt de onderneming een speciale bemanningslijst vast voor alle categorieën zeelieden die nodig zijn om het schip waarvoor steun is aangevraagd te bemannen; zij werft uitsluitend bemanningsleden aan die zijn geregistreerd op de algemene bemanningslijst van de haven van inschrijving, en selecteert uit deze lijsten, zowel de speciale als de algemene, alle bemanningsleden, met als enige beperking de nationale wetgeving op de indienstneming van zeelieden."

(13) Voorts werd met wet nr. 11/1988 voor de Sardijnse autoriteiten de mogelijkheid ingevoerd om een bijdrage in de vorm van een rentesubsidie te verlenen aan de scheepvaartmaatschappijen die leasing als financieringsinstrument boven kredieten verkiezen. Deze subsidie is gelijk aan het verschil tussen de werkelijke kosten van een krediet, berekend tegen de referentierentevoet op de Italiaanse markt voor scheepskredieten, en de rentelasten van een krediet voor hetzelfde bedrag berekend tegen een rente van 5 % (dit saldo stemt overeen met een gemiddelde rentekorting van rond 10 procentpunt).

(14) Aan het einde van het contract kan de leasingnemer de schepen waarvoor een subsidie is uitgekeerd, verwerven tegen een bedrag van 1 % van de aanschafprijs. Volgens de Italiaanse autoriteiten (schrijven van 5 juni 1998 en antwoord van 1 juli 1998) heeft in de zin van wet nr. 11/1988 geen financiële leasing plaatsgevonden.

(15) Volgens de gegevens waarover de Commissie beschikt is sinds de inwerkingtreding van de oorspronkelijke steunregeling voor in totaal 12 697 450 000 ITL (rond 6,5 miljoen EUR) aan kredieten verstrekt. De laatste financiering waartoe zou zijn besloten, zou in december 1991 hebben plaatsgevonden.

(16) In hun laatste brief (van 8 maart 2007) betogen de Italiaanse autoriteiten dat de op basis van de wet van 1988 toegekende financiering de aanschaf van schepen tussen 24 en 138 brt betrof. Die schepen zouden in hoofdzaak bestemd zijn voor vervoersactiviteiten in de kustvaart, op een markt die toentertijd nog niet voor concurrentie was opengesteld.

2.2. **Twijfel ten aanzien van de oorspronkelijke steunregeling waarop de procedure betreffende Steunmaatregel nr. C 23/96 ziet**

(17) Bij de inleiding van de procedure op 24 juni 1996 formuleerde de Commissie, op basis van de haar ter beschikking staande informatie, ernstige twijfel ten aanzien van de verenigbaarheid van de steun met de gemeenschappelijke markt, en wel hierom:

— de steunregeling bevatte discriminerende voorwaarden op grond van nationaliteit, omdat als een van de voorwaarden voor toekenning van de steun werd gesteld dat de begunstigde ondernemingen Sardijnse bemanningsleden in dienst moeten hebben;

— de regeling was in strijd met het beginsel van vrijheid van vestiging, omdat een van de voorwaarden voor de toekenning van steun was dat de begunstigde ondernemingen hun wettelijke zetel op Sardinië hadden;

— de regeling omvatte steun ter stimulering van investeringen in schepen op voorwaarden die met het Gemeenschapsrecht strijdig konden zijn.

2.3. **De bij wet nr. 9 van 15 februari 1996 gewijzigde steunregeling**

(18) Om wet nr. 20/1951 in overeenstemming te brengen met het Gemeenschapsrecht en de richtsnoeren ter zake, hebben de regionale autoriteiten bij regionale wet nr. 9 van 15 februari 1996 (hierna „wet nr. 9/1996" genoemd) de oorspronkelijke steunregeling als volgt gewijzigd:

a) de op nationaliteit gebaseerde discriminerende elementen zijn geschrapt;

b) een nieuwe voorwaarde is ingevoerd, op basis waarvan een voorkeur geldt voor innovatieve en high-tech-vervoersmiddelen;

c) technische aanpassingen zijn doorgevoerd: de looptijd van de kredieten/financiële leasing mag niet meer dan 12 jaar bedragen en het bedrag ervan moet 70 % van de verwachte kosten onderschrijden, met een maximum van 40 miljard ITL (rond 20 miljoen EUR) per schip; de steun wordt verleend in de vorm van een rentesubsidie die overeenstemt met het saldo tussen het afschrijvingspercentage berekend tegen het referentiepercentage voor scheepskredieten in Italië, en het percentage berekend als 36 % van datzelfde referentiepercentage;

d) een systeem wordt ingesteld om er op toe te zien dat niet tweemaal steun wordt verleend (door de nationale en door de regionale autoriteiten) ten behoeve van dezelfde kredieten/financiële leasing.

2.4. **Twijfel geformuleerd in het kader van de procedure betreffende Steunmaatregel nr. C 71/97**

(19) In haar besluit van 14 december 1997 heeft de Commissie weliswaar nota genomen van het feit dat de aangemelde steunregeling geen bepalingen meer bevatte die een discriminatie bevatten welke het recht op vestiging zou schenden, maar had zij ernstige twijfel of de wijzigingen wel met de gemeenschappelijke markt verenigbaar waren, en wel hierom:

— risico op conflicten met de toen voor de scheepsbouwsector vigerende communautaire regels ([5]);

— de steunregeling was in strijd met toentertijd geldende communautaire richtsnoeren betreffende overheidssteun voor het zeevervoer ([6]);

— het bestaan van onrechtmatige exploitatiesteun, toegekend in de vorm van leasing tegen gunstige voorwaarden voor de aanschaf van schepen.

2.5. **Beschikking 98/95/EG van de Commissie**

(20) In haar Beschikking 98/95/EG merkte de Commissie, zonder zich uit te spreken over de nadien aangebrachte wijzigingen, de krachtens de oorspronkelijke regeling als staatssteun aan, omdat „a) de begunstigde ondernemingen worden ontheven van een financiële last die zij normaal zouden moeten dragen (normale marktrente en andere lasten uit leningen of leasing); b) deze last met overheidsmiddelen (in het bijzonder van de Sardinische overheid) [wordt] bekostigd; c) de steun selectief [is] (hij is gereserveerd voor de scheepvaartsector); d) de steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig [beïnvloedt]".

([5]) Richtlijn 90/684/EEG van de Raad van 21 december 1990 betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw (PB L 380 van 31.12.1990, blz. 27) en Verordening (EG) nr. 3094/95 van de Raad van 22 december 1995 betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw (PB L 332 van 30.12.1995, blz. 1), gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1904/96 van de Raad van 27 september 1996 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 3094/95 betreffende steunverlening aan de scheepsbouw (PB L 251 van 3.10.1996, blz. 5).

([6]) Financiële en fiscale maatregelen betreffende zeevervoertransacties met in de Gemeenschap geregistreerde schepen, SEC(89) 921 definitief van 3.8.1989, en communautaire richtsnoeren betreffende overheidssteun voor het zeevervoer, PB C 205 van 5.7.1997, blz. 5.

(21) Wat punt d) betreft, stelde de Commissie in haar besluit tot inleiding van de procedure vast dat „meer dan 90 % van de goederen uit de lidstaten over zee naar Sardinië wordt vervoerd en dat meer dan 90 % van de goederen die afkomstig zijn uit Sardinië langs dezelfde weg naar de lidstaten wordt vervoerd. Daarnaast wordt vastgesteld, dat 65 % van het vervoer van toeristen (passagiers met voertuigen) tussen de Gemeenschap en Sardinië door scheepvaartmaatschappijen wordt verzorgd." De Commissie tekende voorts aan dat de Italiaanse autoriteiten in hun opmerkingen die cijfers niet hadden betwist, en dat de steunregeling evenmin als staatssteun in de zin van artikel 92, lid 1, is aan te merken.

(22) In het licht van het bovenstaande concludeerde de Commissie dat:

a) de financiële steun die krachtens wet nr. 11/1988 was verleend, staatssteun in de zin van artikel 92, lid 1, van het Verdrag (thans artikel 87, lid 1) vormde;

b) de steun in strijd met artikel 93, lid 3, van het EG-Verdrag (thans artikel 88, lid 3) was verleend, en

c) in die zaak geen van de afwijkingen van artikel 92 van toepassing was.

Bijgevolg had de Commissie geëist dat Italië de onrechtmatige steun die op grond van de steunregeling uit 1988 was verleend, zou terugvorderen (artikel 2).

2.6. **Het arrest van 19 oktober 2000 en de juridische gevolgen ervan**

(23) In zijn arrest van 19 oktober 2000 in de gevoegde zaken Sardegna Lines en Servizi Marittimi della Sardegna ([7]) heeft het Hof van Justitie Beschikking 98/95/EG nietig verklaard wegens onvoldoende motivering wat betreft het bestaan van ongunstige beïnvloeding van het intracommunautaire handelsverkeer.

(24) Het Hof had vastgesteld dat de Commissie zich had beperkt tot de blote stelling dat de steun van selectieve aard is en aan de scheepvaartsector op Sardinië is voorbehouden en de vaststelling dat meer dan 90 % van de goederen tussen de lidstaten en Sardinië over zee wordt vervoerd en 65 % van het vervoer van toeristen (passagiers met voertuigen) tussen de Gemeenschap en Sardinië door scheepvaartmaatschappijen wordt verzorgd, maar niets had vermeld over de mededinging tussen de Sardijnse scheepvaartmaatschappijen en de scheepvaartmaatschappijen die in de andere lidstaten zijn gevestigd. Volgens het Hof heeft de Commissie aldus buiten beschouwing gelaten dat cabotage met de eilanden in de Middellandse Zee tot 1 januari 1999 was uitgesloten van de liberalisatie van de zeevervoerdiensten binnen de lidstaten.

(25) Ten slotte merkte het Hof op dat de Commissie weliswaar had vastgesteld dat de steunregeling ten gunste van de Sardijnse reders een schending was van de fundamentele beginselen van de vrijheid van vestiging en het verbod van discriminatie op grond van nationaliteit, maar zich niet op die schending had gebaseerd om de verstoring van het handelsverkeer tussen lidstaten aan te tonen.

(26) In het arrest van 19 oktober 2000 werd de heropening bevolen van de formele onderzoekprocedure die bij besluit van 24 juni 1996 was ingeleid. Bijgevolg staat het aan de Commissie een nieuwe eindbeschikking te geven.

(27) De Commissie dient niet alleen een nieuwe beschikking te geven na de gedeeltelijke nietigverklaring van Beschikking 98/95/EG door het Hof, maar zij dient zich ook uit te spreken over de aanpassing van de regeling die bij wet nr. 9/1996 werd ingevoerd, maatregel waarop de inleiding van de onderzoekprocedure van 14 november 1997 ziet. De Commissie had destijds weliswaar besloten de beide regelingen afzonderlijk te onderzoeken, maar in onderhavige beschikking dient zij deze regelingen gezamenlijk te onderzoeken om de impact van beide regelingen te kunnen bepalen.

3. **OPMERKINGEN VAN ITALIË**

3.1. **Opmerkingen ten aanzien van de oorspronkelijke steunregeling ingediend in het kader van de procedure betreffende Steunmaatregel nr. C 23/96**

(28) In het kader van de procedure betreffende Steunmaatregel nr. C 23/96 hadden de Italiaanse autoriteiten de Commissie bij schrijven van 31 oktober 1996 de wijzigingen meegedeeld die zij aan de oorspronkelijke steunregeling hadden aangebracht om die, in hun ogen, met het Gemeenschapsrecht in overeenstemming te brengen. De voornaamste wijziging was de goedkeuring van regionale wet nr. 9/1996 waarmee de discriminerende bepalingen op grond van nationaliteit en de bepalingen die het beginsel van vrijheid van vestiging schonden, werden ingetrokken. De Italiaanse autoriteiten deelden de Commissie voorts mee dat zij een controlemechanisme hadden ingevoerd om uit te sluiten dat tweemaal steun werd verleend (door de nationale en door de regionale autoriteiten).

(29) Bij brieven van 11 oktober 1996 en 22 januari 1997 rechtvaardigden de regionale autoriteiten de noodzaak van de uit de aanpassingen van wet nr. 9/1996 voortvloeiende aanpassingen onder meer door te wijzen op de moeilijke economische situatie op Sardinië, dat als regio van doelstelling 1 is erkend.

([7]) Arrest in gevoegde zaken C-15/98 en C105/98, reeds aangehaald.

3.2. **Opmerkingen ten aanzien van de gewijzigde steunregeling ingediend in het kader van de procedure betreffende Steunmaatregel nr. C 71/97**

(30) Wat betreft de opmerkingen die in het kader van de procedure betreffende Steunmaatregel nr. C 71/97 werden ingediend, voerden de Italiaanse autoriteiten in de eerste plaats aan dat zij de communautaire voorschriften waarnaar de Commissie in haar besluit tot inleiding van de procedure verwees, onmogelijk konden kennen. Zij voerden namelijk aan dat Verordening (EG) nr. 3094/95 van de Raad [8], gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1904/96 van de Raad, en de communautaire richtsnoeren betreffende overheidssteun voor het zeevervoer van 1997 pas na de bekendmaking van wet nr. 9/1996 waren bekendgemaakt.

(31) Ten tweede benadrukte Italië dat de maatregelen waarin door wet nr. 9/1996 wordt voorzien, niet ten uitvoer zijn gelegd en dat er tegenover derden nog geen enkele financiële verbintenis was aangegaan. Voorts betoogde Italië dat de voorziene maatregelen noodzakelijk waren om het hoofd te bieden aan het ontbreken van schaalvoordelen in de koopvaardijsector en het passagiersvervoer in een eilandregio zoals Sardinië.

(32) Tot slot verklaarden de Italiaanse autoriteiten zich bereid de wettekst aan te passen en aan alle geldende communautaire normen te voldoen.

4. BEOORDELING VAN DE STEUN

4.1. **Beoordeling van de oorspronkelijke regeling van toepassing in de periode 1988-1996**

De vraag of sprake is van nieuwe onrechtmatige steun

(33) De Commissie is van oordeel dat de Italiaanse autoriteiten, door het niet aanmelden van de betrokken steunregeling ten gunste van de op Sardinië geregistreerde ondernemingen die schepen wilden bouwen, verwerven, aanpassen of repareren, hun verplichtingen uit hoofde van artikel 88, lid 3, van het Verdrag, (ex artikel 93, lid 3) niet zijn nagekomen. Zelfs indien de regeling immers is ingesteld vóór de inwerkingtreding van het Verdrag, dan nog zijn met wet nr. 11/1988 aanzienlijke wijzigingen aangebracht aan de steunregeling die bij wet nr. 20/1951 en wet nr. 15/1954 is ingesteld. De in 1988 ingevoerde wijzigingen hadden dus bij de Commissie moeten worden aangemeld en vormen dus nieuwe, niet-aangemelde steun. Deze kwalificatie is trouwens niet door de Italiaanse autoriteiten betwist in de opmerkingen die zij na de inleiding van de procedure van 24 juni 1996 indienden, en wordt dus in deze beschikking bevestigd.

(34) De Commissie merkt op dat de betrokken maatregel staatssteun vormt in de zin van artikel 87, lid 1, van het Verdrag. De Sardijnse ondernemingen kregen immers een gunstigere rente dan de marktrente en zagen hun andere extra kosten in verband met de kredieten en de financiële leasing verminderd. Daardoor werden zij van financiële lasten bevrijd die zij, onder normale omstandigheden, hadden moeten dragen. De Commissie tekent aan dat deze lasten werden gefinancierd uit publieke middelen en dat de steun selectief was omdat hij was voorbehouden voor op Sardinië gevestigde ondernemingen uit de scheepvaartsector.

(35) Voorts merkt de Commissie op dat de maatregel het handelsverkeer tussen lidstaten ongunstig beïnvloedt. De door de Italiaanse autoriteiten ten uitvoer gelegde regeling ziet immers op Sardijnse scheepvaartmaatschappijen over het algemeen, ongeacht of zij cabotagediensten verrichten of internationale vervoersdiensten. Het is inderdaad zo dat met Verordening (EEG) nr. 3577/92 [9], waarmee de markt voor cabotage in het zeevervoer binnen de Gemeenschap is geliberaliseerd, de liberalisatie van de cabotage met de eilanden in de Middellandse Zee tot 1 januari 1999 was uitgesloten. Daartegenover staat echter dat de beïnvloeding van het handelsverkeer op de markt voor zeevervoersdiensten tussen verschillende lidstaten — met name het Franse, Spaanse en Italiaanse vasteland — niet van het toepassingsbereik van die verordening is uitgesloten. In dat verband zij opgemerkt dat de betrokken steun niet beperkt bleef tot cabotage — dus tot de zeevervoersdiensten binnen de Italiaanse territoriale wateren — die vanaf 1 januari 1999 was geliberaliseerd, maar ook betrekking had op de Sardijnse scheepvaartmaatschappijen die op de al sinds 1986 geliberaliseerde markt voor internationale zeevervoersdiensten [10] actief zijn, en dus mogelijk met andere communautaire marktdeelnemers konden concurreren.

(36) Uit de gegevens waarover de Commissie beschikt [11], blijkt immers dat er in de periode 1992-1997 onder meer zeevervoer door commerciële zeeschepen (en kruisvaartschepen) was, van en naar havens op Sardinië, van en naar andere bestemmingen binnen en buiten de Gemeenschap. Met name zij gewezen op de aanwezigheid van een Franse maatschappij die vanuit Toulon op Sardinië vaart, en van twee Italiaanse maatschappijen die vanuit Corsica op Sardinië varen. Deze omstandigheden bewijzen dat er in die periode (de periode 1988-1996) een impact op het handelsverkeer voor internationale zeevervoersdiensten tussen Italië en bepaalde lidstaten was.

(37) In hun laatste brief van 8 maart 2007 betogen de Italiaanse autoriteiten dat de op basis van wet nr. 11/1988 toegekende financiering de aanschaf van schepen tussen 24 en 138 ton betrof. Die schepen zouden in hoofdzaak bestemd zijn voor vervoersactiviteiten in de kustvaart, op een markt die toentertijd nog niet voor concurrentie was opengesteld. Gebleken is echter dat in ten minste twee gevallen de regeling ook is toegepast voor de aanschaf van veerboten voor het vervoer van passagiers met voertuigen tussen Sardinië en het vasteland, die andere nationale en communautaire marktdeelnemers konden beconcurreren. De Italiaanse autoriteiten hebben verklaard dat zij voor de betrokken periode niet beschikken over gegevens betreffende het passagiers- en vrachtvervoer tussen Sardinië en de rest van Italië of tussen Sardinië en andere landen van de Gemeenschap.

[8] Cf. noot 5.

[9] Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer), PB L 364 van 12.12.1992, blz. 7.

[10] Verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen, PB L 378 van 31.12.1986, blz. 1.

[11] Gegevens geregistreerd door de havenkapitein van Olbia.

(38) Voorts zij aangetekend dat Verordening (EEG) nr. 3577/92 betreffende de cabotage niet uitsloot dat er concurrentie was tussen de ondernemingen op de markt voor het zeevervoer tussen Sardinië en het Italiaanse schiereiland in de periode vóór 1 januari 1999, omdat buitenlandse ondernemingen het recht hadden om in Italië cabotagediensten in het zeevervoer te verrichten, als ze hun schepen in die lidstaat lieten registreren, zonder dat zij evenwel aanspraak konden maken op de aan de Sardijnse reders voorbehouden steunregeling. Voorts heeft deze regeling ten gevolge gehad dat de scheepvaartmaatschappijen uit andere lidstaten werden ontmoedigd dochterondernemingen in Italië op te richten met het oog op het verrichten van cabotagediensten in het zeevervoer met Sardinië, aangezien zij in ieder geval niet voor de betrokken steun in aanmerking konden komen en hadden moeten concurreren met andere ondernemingen die wel dit soort steun hadden kunnen krijgen.

De afwijkingen van artikel 87, leden 2 en 3, niet van toepassing

(39) Om de hierna nader uiteen te zetten redenen kan geen van de afwijkingen van artikel 87, leden 2 en 3, (ex artikel 92, leden 2 en 3) in deze zaak worden toegepast.

(40) De Italiaanse autoriteiten verklaren dat de steun noodzakelijk was om de ontwikkeling mogelijk te maken van een regio die zich in een moeilijke economische situatie bevindt.

(41) Ondanks dat Sardinië een regio is die voor regionale steun in aanmerking komt, kan de afwijking van artikel 87, lid 3, onder a), van het Verdrag niet worden toegepast omdat de betrokken steun niet is verleend om de regionale ontwikkeling te bevorderen, doch enkel beperkt is tot het begunstigen van scheepvaartmaatschappijen. De Italiaanse autoriteiten hebben namelijk onvoldoende aangetoond hoe de regeling ten faveure van de Sardijnse scheepvaartmaatschappijen de ontwikkeling van de regio mogelijk had kunnen maken in de zin van de toentertijd geldende communautaire regels, de mededeling van de Commissie inzake de wijze van toepassing van artikel 92, lid 3, onder a) en c), op regionale steunmaatregelen ([12]). Zelfs indien de regio Sardinië voorkomt op de lijst van regio's die ten behoeve van artikel 92, lid 3, onder a), (cf. bijlage I bij genoemde mededeling) wordt voorgesteld, is nog niet aangetoond dat de maatregel noodzakelijk was voor initiële investeringen of het scheppen van werkgelegenheid, noch dat deze kon worden aangemerkt als exploitatiesteun, die beperkt is in de tijd en dient om bijzondere of permanente handicaps van de regio te compenseren, en zo de duurzame en evenwichtige ontwikkeling van de lidstaat mogelijk maakt, zonder een capaciteitoverschot in de betrokken sector te veroorzaken.

(42) Bovendien dient volgens die mededeling de regionale steun de communautaire kaderregelingen en richtsnoeren voor bepaalde sectoren zoals de scheepsbouw na te leven, hetgeen, zoals verder zal worden aangetoond, bij deze steunregeling niet het geval is.

(43) Bijgevolg komt de steun niet in aanmerking voor de afwijking van artikel 87, lid 3, onder a).

(44) Evenmin kan een beroep worden gedaan op de afwijking van artikel 87, lid 3, onder c), betreffende steun om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid te vergemakkelijken, aangezien de betrokken regeling niet voldoet aan de communautaire richtsnoeren zoals die in de periode 1988-1996 van toepassing waren. Volgens de toentertijd geldende regels, de richtsnoeren voor het onderzoek van steunmaatregelen van de staten aan scheepvaartondernemingen in de Gemeenschap (1989), hoofdstuk II ([13]), kon deze steun worden verleend mits daardoor de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt, niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad. Volgens de zevende alinea van datzelfde hoofdstuk II „[zou] dan ook het gemeenschappelijk belang worden gediend door maatregelen beogende in de eerste plaats het onder communautaire vlag houden van schepen, d.w.z. het tegengaan van de ontwikkelingen naar het onder goedkope vlag brengen, met name via verbetering van de technologische scheepsuitrusting en in de tweede plaats de tewerkstelling van zoveel mogelijk zeelieden uit de Gemeenschap op deze schepen". In deze zaak hebben de Italiaanse autoriteiten geen afdoende informatie verschaft om aan te tonen dat de oorspronkelijke regeling van de regio Sardinië kon worden gerechtvaardigd door een verbetering van de veiligheid van de schepen of het behoud van banen voor zeelieden uit de Gemeenschap.

(45) Voorts kan, volgens hoofdstuk III, punt 6, van diezelfde richtsnoeren betreffende staatssteun aan scheepvaartmaatschappijen, de steun enkel aan deze ondernemingen worden uitgekeerd ten behoeve van het bouwen, verbouwen of repareren van schepen mits de maxima uit de communautaire regels en met name Richtlijn 87/167/EEG van de Raad van 26 januari 1987 betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw ([14]), die werd gevolgd door Richtlijn 90/684/EEG van de Raad ([15]) en Verordening (EG) nr. 3094/95 van de Raad ([16]), worden nageleefd. In artikel 4 van Richtlijn 87/167/EEG was bepaald: „Productiesteun ten behoeve van de scheepsbouw of -verbouwing kan als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd, mits het totale bedrag van de steun voor een bepaald contract in subsidie-equivalent niet meer bedraagt dan een gemeenschappelijk steunplafond, uitgedrukt in een percentage van de waarde van het contract vóór de steun, hierna „plafond" genoemd."

(46) In dat verband staat het aan de nationale autoriteiten om de naleving te garanderen van de communautaire regels inzake steunverlening aan de scheepsbouw, regels waarop de Commissie geen afwijkingen kan toestaan. Omdat het voor zich spreekt dat de naleving van de communautaire regels een van de voorwaarden is om de betrokken steun verenigbaar te kunnen verklaren, dient de lidstaat de naleving van die regels aan te tonen door „alle gegevens te verstrekken aan de hand waarvan [de Commissie] kan nagaan, of aan de voorwaarden voor de gevraagde afwijking is voldaan" (arrest van 28 april 1993, zaak C-364/90, Italië /Commissie, Jurispr. 1993, blz. I-2097, de punten 20 e.v.).

([12]) Zie met name hoofdstuk I, punt 6, van de mededeling van de Commissie inzake de wijze van toepassing van artikel 92, lid 3, onder a) en c), van het EEG-Verdrag op regionale steunmaatregelen (PB C 212 van 12.8.1988, blz. 2), gewijzigd in 1990 en 1994 (PB C 163 van 4.7.1990, blz. 5 en 6, en PB C 364 van 20.12.1994).

([13]) SEC (89) 921 definitief van 3.8.1989, Bijlage I.

([14]) PB L 69 van 12.3.1987, blz. 55.

([15]) PB L 380 van 31.12.1990, blz. 27.

([16]) PB L 332 van 30.12.1995, blz. 1, gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1904/96, PB L 251 van 3.10.1996, blz. 5.

(47) Aangezien de Italiaanse autoriteiten geen enkele informatie hebben verschaft ten aanzien van het feit dat bij het totale toegekende steunbedrag het plafond van artikel 4 van Richtlijn 87/167/EEG werd nageleefd ([17]), en bij gebreke van enige andere informatie over de verenigbaarheid van de oorspronkelijke maatregel met genoemde verordening en artikel 5 van Verordening (EG) nr. 3094/95 ([18]), dient te Commissie te concluderen dat de steun zelfs niet bestaanbaar is met de regels inzake de scheepsbouw ([19]).

(48) Bovendien kan op deze afwijkingen geen beroep worden gedaan om een steunregeling goed te keuren die met de algemene Verdragsbeginselen in strijd is. De Commissie is namelijk van oordeel dat de steunregeling voor Sardijnse rederijen met het Gemeenschapsrecht onbestaanbaar is omdat diverse van de aanvullende voorwaarden die bij wet nr. 11/1988 zijn ingevoerd, de basisbeginselen van de vrijheid van vestiging (artikel 52) en het verbod op elke discriminatie op grond van nationaliteit (artikel 6 en artikel 48, lid 2) schenden.

(49) In strijd met artikel 52 van het Verdrag was in de steunregeling niet alleen bepaald dat de begunstigde onderneming op Sardinië moest zijn gevestigd, maar ook dat haar administratieve zetel en haar scheepvaartbedrijf, alsmede haar eventuele voornaamste magazijnen, opslagruimten en bijkomende faciliteiten permanent in een van de havens van de regio dienden te zijn gevestigd. Voorts werd geëist dat alle schepen van de begunstigde onderneming — en dus niet alleen de schepen die krachtens deze regeling steun hebben ontvangen — op Sardinië zijn geregistreerd.

(50) Daarnaast volgt uit artikel 99, onder e), van wet nr. 11/1988, en gelijk het Hof van Justitie in zijn arrest van 19 oktober 2000 aantekende (punt 19), de verplichting dat op schepen van meer dan 250 ton een minimumaantal van de aan boord werkzame zeelieden moeten zijn ingeschreven in de algemene bemanningslijst van de Sardijnse haven waar het schip is geregistreerd. Voor de begunstigde onderneming bestond dus de verplichting een bepaald percentage lokale zeevarenden in dienst te nemen, ook al zouden zeevarenden van elders de uit te voeren taken hebben kunnen uitvoeren, hetgeen dus een schending is van het beginsel dat discriminatie op grond van nationaliteit verbiedt. Hieruit volgt dat de betrokken steun strijdig is met de basisbeginselen van het Gemeenschapsrecht.

4.2. **Beoordeling van de oorspronkelijke regeling als gewijzigd bij wet nr. 9/1996 die vanaf 1996 van kracht was**

De vraag of van staatssteun sprake is

(51) De Commissie is van oordeel dat de bij wet nr. 9/1996 gewijzigde regeling staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, vormt, en wel hierom: a) de begunstigde ondernemingen worden, dankzij subsidies voor rente en andere extra kosten voor kredieten of leasing, bevrijd van financiële lasten die zij normaal gesproken zouden moeten dragen; b) die lasten bleven nog steeds gefinancierd uit publieke middelen; c) de steun is selectief omdat hij is voorbehouden voor ondernemingen die in de scheepvaartsector actief zijn, en d) de maatregel beïnvloedt het handelsverkeer tussen lidstaten omdat de gewijzigde regeling scheepvaartmaatschappijen betreft die ten behoeve van het vracht- en passagiersvervoer schepen willen bouwen, verwerven, aanpassen of repareren, met als vertrek- of aankomsthaven Sardinië en andere Sardijnse eilanden. Zoals eerder al is aangegeven, zijn de ondernemingen die voor de steun in aanmerking komen, niet alleen actief op de — sinds 1 januari 1999 geliberaliseerde — markt voor cabotage, maar ook op de markt voor internationaal zeevervoer, die sinds 1986 is geliberaliseerd ([20]). In ieder geval bestaat er geen twijfel over dat deze regeling, voor zover zij thans nog van kracht is, de mededinging in een sinds 1999 volledig geliberaliseerde sector blijft beïnvloeden.

(52) Op grond van de in oktober 1996 en januari 1997 door de Italiaanse autoriteiten verstrekte inlichtingen heeft geen enkele begunstigde steun ontvangen in de zin van wet nr. 9/1996. Aangezien deze steun in het verleden niet is verleend, is de Commissie van oordeel dat het niet nodig is in onderhavige beschikking de verenigbaarheid ervan met de toentertijd geldende communautaire regels na te gaan. Omdat deze steun echter in de toekomst kan worden verleend, dient de verenigbaarheid ervan te worden getoetst aan de thans geldende communautaire regels, de communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer van 2004 ([21]) (hierna „de communautaire richtsnoeren van 2004" genoemd).

([17]) In artikel 4 is het volgende bepaald: „Productiesteun ten behoeve van de scheepsbouw of -verbouwing kan als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd, mits het totale bedrag van de steun voor een bepaald contract in subsidie-equivalent niet meer bedraagt dan een gemeenschappelijk steunplafond, uitgedrukt in een percentage van de waarde van het contract vóór de steun, hierna „plafond" genoemd."

([18]) Lid 1: „Steun aan reders of aan derden in de vorm van overheidskredieten en -garanties voor de bouw of verbouwing, doch niet de reparatie van schepen, kan als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd op voorwaarde dat deze maatregelen stroken met de voorwaarden die zijn neergelegd in het Memorandum van Overeenstemming inzake exportkredieten voor schepen van de OESO, of met een overeenkomst tot wijziging of vervanging daarvan. […]." Lid 3: „De steun die een lidstaat aan zijn reders of aan derden in die Staat voor scheepsbouw of -verbouwing verleent, mag bij de plaatsing van orders niet tot concurrentievervalsing tussen nationale werven en werven van andere lidstaten leiden."

([19]) Trouwens, wat betreft de toepassing van de regels betreffende de scheepsbouw, dient te worden opgemerkt dat, zoals de Advocaat-generaal in zijn conclusies heeft verklaard (de punten 34-38), ondanks dat steun aan de scheepsbouw ook steun aan rederijen kan omvatten, de Commissie de steunregeling van 1988 toch correct heeft aangemerkt als steun aan de rederijen, die uitsluitend in het licht van de minder zware verplichtingen van het Verdrag dient te worden beoordeeld, aangezien de Italiaanse autoriteiten de aanmeldingsverplichting van artikel 11 van genoemde richtlijn hebben geschonden.

([20]) Verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen, PB L 378 van 31.12.1986, blz. 1.

([21]) Mededeling C(2004) 43 van de Commissie — Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer, PB C 13 van 17.1.2004, blz. 3.

Onverenigbaarheid van de gewijzigde regeling

(53) De gewijzigde steunregeling bevat niet langer bepalingen die een discriminatie op grond van nationaliteit inhouden, noch een schending van het beginsel van vrijheid van vestiging. De Commissie is evenwel van oordeel dat de gewijzigde regeling niet voldoet aan de voorwaarden van de communautaire richtsnoeren van 2004, noch in aanmerking komt voor de afwijkingen van artikel 87, lid 3, onder a) en c), en wel hierom.

(54) Volgens punt 5 van de communautaire richtsnoeren van 2004 werken subsidies voor vlootvernieuwing veelal concurrentieverstorend. In deze zaak is de Commissie van oordeel dat de betrokken steun niet past in een structurele hervorming met als doel inkrimping van de totale capaciteit. Evenmin is de steun bedoeld om de apparatuur aan boord van schepen te verbeteren of om het gebruik van veiligere schepen te bevorderen. Wat dat betreft, is het aan de hand van het gegeven dat volgens de gewijzigde steunregeling de steun is bestemd voor innovatieve en high-techvervoersmiddelen, niet mogelijk, bij gebreke van een definitie van dit soort technologie en de desbetreffende kosten, de daadwerkelijke reikwijdte van de ingevoerde wijziging te beoordelen.

(55) De Commissie is van oordeel dat deze regeling evenmin kan worden aangemerkt als regionale steun in de zin van punt 6 van de communautaire richtsnoeren regionale steun. Sardinië is inderdaad weliswaar een achterstandsgebied, maar de Italiaanse autoriteiten hebben onvoldoende aangetoond dat de voordelen van de regeling naar de desbetreffende regio zullen terugvloeien (punt 5, vierde alinea, van de communautaire richtsnoeren van 2004), of dat de regeling in overeenstemming is met de geldende communautaire richtsnoeren regionale steun ([22]).

(56) Voorts is de Commissie van oordeel dat, om de eerder uiteengezette redenen, de steunregeling de economieën van andere lidstaten schade berokkent en de mededinging tussen lidstaten zodanig wordt veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad (punt 2 van de communautaire richtsnoeren van 2004).

(57) De Commissie merkt voorts op dat, volgens de communautaire richtsnoeren van 2004, eventuele investeringssteun moet voldoen aan de communautaire voorschriften die in de scheepsbouwsector van toepassing zijn, namelijk Verordening (EG) nr. 1540/98 ([23]). Aangetekend zij hier dat artikel 3, lid 1, van deze verordening als volgt luidt: „Tot en met 31 december 2000 kan productiesteun voor contracten inzake scheepsbouw of -verbouwing, maar niet inzake scheepsreparatie, als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd, mits het totale bedrag van alle vormen van steun voor een bepaald contract (inclusief het subsidie-equivalent van de aan de reder of aan derden toegekende steun) in subsidie-equivalent niet meer bedraagt dan een gemeenschappelijk steunplafond, uitgedrukt in een percentage van de waarde van het contract vóór de steun." Aangezien Italië geen enkele informatie heeft verschaft dat voor alle soorten steun die voor een bepaald contract is verleend, het totaalbedrag, uitgedrukt in subsidie-equivalent, een gemeenschappelijk steunplafond, uitgedrukt als percentage van de waarde van het contract vóór de steun, niet overschrijdt, dient te worden geconstateerd dat met de maatregel artikel 3, lid 1, niet wordt nageleefd.

(58) Bovendien is in artikel 3, lid 4, van Verordening (EG) nr. 1540/98, bepaald: „Steun in de vorm van door de overheid gesteunde kredietfaciliteiten, die aan nationale of buitenlandse reders of derden wordt verleend voor scheepsbouw of -verbouwing, kan verenigbaar worden geacht met de gemeenschappelijke markt en wordt voor het plafond niet meegerekend, op voorwaarde dat de steun in overeenstemming is met de resolutie van de OESO-Raad van 3 augustus 1981 (overeenkomst inzake exportkredieten voor schepen), dan wel met een overeenkomst die de genoemde overeenkomst wijzigt of daarvoor in de plaats treedt." De Commissie beschikt evenmin over inlichtingen waaruit blijkt dat de steun in het kader van de gewijzigde regeling in overeenstemming is met de resolutie van de OESO-Raad van 3 augustus 1981.

(59) Volgens artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1540/98 kan steun ten behoeve van innovatie in bestaande scheepsbouw-, scheepsverbouwings- en scheepsreparatiewerven tot een bruto-intensiteit van hoogstens 10 % verenigbaar worden geacht met de gemeenschappelijke markt, mits de steun betrekking heeft op de industriële toepassing van innoverende producten en processen die daadwerkelijk en wezenlijk nieuw zijn, dat wil zeggen dat zij thans niet door andere marktdeelnemers van de sector commercieel worden gebruikt in de Gemeenschap, en die een risico voor technologische of industriële mislukking inhouden. Bovendien dient dit soort steun beperkt te zijn tot het ondersteunen van de uitgaven ten behoeve van investeringen en engineeringactiviteiten die rechtstreeks en uitsluitend verband houden met het innoverende deel van het project en dient het bedrag en de intensiteit van de steun beperkt te zijn tot hetgeen strikt noodzakelijk is, rekening houdend met de graad van risico die met het project verband houdt. Zoals eerder al werd aangegeven, is het, aangezien volgens de gewijzigde steunregeling de steun is bestemd voor innovatieve en high-techvervoersmiddelen, niet mogelijk om, bij gebreke van een definitie van dit soort technologie en de desbetreffende kosten, de daadwerkelijke reikwijdte van de ingevoerde wijziging te beoordelen. Bijgevolg dient de Commissie te concluderen dat de gewijzigde steunregeling evenmin in overeenstemming is met de regels inzake steunverlening aan de scheepsbouw.

(60) Tot slot kunnen de afwijkingen van artikel 87, lid 3, onder a) en c), (ex artikel 92, lid 3, onder a) en c)) niet worden toegepast omdat het aan de nationale autoriteiten staat de naleving van de communautaire regels inzake steunverlening aan scheepswerven na te leven, regel waarop de Commissie geen afwijkingen kan toestaan. Aangezien het voor zich spreekt dat de naleving van de communautaire regels een van de voorwaarden is om de betrokken steun verenigbaar te verklaren, dient deze naleving van de regels te worden aangetoond door de lidstaat die alle gegevens dient te verschaffen aan de hand waarvan de Commissie kan nagaan of aan de voorwaarden voor de gevraagde afwijking is voldaan.

([22]) Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen 2007-2013, PB C 54 van 4.3.2006, blz. 13.

([23]) Verordening (EG) nr. 1540/98 van de Raad van 29 juni 1998 betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw, PB L 202 van 18.7.1998, blz. 1.

Conclusies

(61) Geconcludeerd dient te worden dat de oorspronkelijke regeling die in de periode 1998-1996 ten uitvoer is gelegd, onrechtmatig en onverenigbaar is met de gemeenschappelijke markt.

(62) Hieruit volgt dat het bedrag van de steun als gevolg van de toekenning van kredieten (voor in totaal 12 697 450 000 ITL), die krachtens regionale wet nr. 11/1988 tegen gunstige voorwaarden waren verleend, door de begunstigden dient te worden terugbetaald overeenkomstig de procedures en de bepalingen van het Italiaanse recht. Aangezien geen enkele subsidie is verleend ten behoeve van financiële leasing, dient daarvan geen terugvordering te worden gevorderd.

(63) De terug te vorderen steun omvat rente vanaf de datum waarop de steun de begunstigden ter beschikking is gesteld tot de datum van de daadwerkelijke terugbetaling ervan.

(64) Aangezien de Commissie niet rechtstreeks het steunelement noch het totaalbedrag van de van elk van de begunstigden terug te vorderen steunbedrag heeft kunnen bepalen, staat het aan de Italiaanse autoriteiten deze elementen te bepalen en aan de Commissie de bedragen mee te delen die van elke begunstigde moeten worden teruggevorderd.

(65) Wat betreft de steunregeling die werd gewijzigd bij wet nr. 9/1996 en die vanaf 1996 van kracht was, constateert de Commissie dat vanaf dat jaar geen enkele steun is verleend, maar concludeert zij dat deze regeling staatssteun vormt die onverenigbaar is met de gemeenschappelijke markt. Aangezien krachtens die regeling geen enkele subsidie is uitgekeerd, dient daarvan geen terugvordering te worden gelast,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De staatsteun in de vorm van kredieten en financiële leasing die, krachtens wet nr. 20 van 15 mei 1951 van de regio Sardinië, gewijzigd bij wet nr. 11 van 4 juni 1988, aan scheepvaartmaatschappijen is verleend, is onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt.

Artikel 2

1. Italië neemt alle nodige maatregelen om de in artikel 1 bedoelde en reeds onwettig ter beschikking gestelde steun terug te vorderen, steun die overeenstemt met het verschil tussen het totale bedrag aan rente en andere extra kosten dat de begunstigden zouden hebben betaald volgens de normale marktvoorwaarden die golden op het tijdstip dat het krediet werd afgesloten, en het totale bedrag aan rente en extra kosten dat de begunstigden zelf daadwerkelijk hebben betaald.

2. De terugvordering geschiedt onverwijld en in overeenstemming met de nationaalrechtelijke procedures voor zover deze procedures een onverwijlde en daadwerkelijke tenuitvoerlegging van de onderhavige beschikking toelaten. De terug te vorderen steun omvat rente vanaf de datum waarop de steun de begunstigden ter beschikking is gesteld tot de datum van de daadwerkelijke terugbetaling ervan.

3. Wat betreft het saldo van de op de datum van kennisgeving van deze beschikking nog uitstaande kredieten, neemt Italië maatregelen zodat de door de kredietnemer nog te betalen krediet- of leasingtermijnen tegen normale marktvoorwaarden worden betaald.

Artikel 3

De staatsteunregeling in de vorm van kredieten en financiële leasing die, krachtens wet nr. 20 van 15 mei 1951 van de regio Sardinië, gewijzigd bij regionale wet nr. 9 van 1996, aan scheepvaartmaatschappijen is verleend, is onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt.

Artikel 4

Italië trekt de in de artikelen 1 en 3 bedoelde steunregeling in.

Artikel 5

Italië deelt de Commissie binnen twee maanden vanaf de kennisgeving van deze beschikking mee welke maatregelen het heeft genomen om hieraan te voldoen.

Artikel 6

De onderhavige beschikking is gericht tot de Italiaanse Republiek.

Gedaan te Brussel, 10 juli 2007.

Voor de Commissie

Jacques BARROT

Vicevoorzitter