DECIZIA COMISIEI

din 10 iulie 2007

privind un sistem de ajutoare de stat acordate de Italia în favoarea sectorului navigației în Sardinia C 23/96 (NN 181/95) și C 71/97 (N 144/97)

[notificată cu numărul C(2007) 3257]

(Numai textul în limba italiană este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/92/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 88 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după invitarea părților interesate să își prezinte observațiile în conformitate cu articolele menționate mai sus,

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) Prin scrisoarea din data de 24 iunie 1996 ([1]), Comisia a comunicat autorităților italiene decizia sa de a iniția procedura stabilită la articolul 88 alineatul (2) din Tratatul CE [fostul articol 93 alineatul (2)] în ceea ce privește sistemul de ajutoare ilegal instituit de regiunea Sardinia în favoarea companiilor de navigație care doresc să construiască, să achiziționeze, să transforme, să modifice sau să repare nave (denumit în continuare „sistem inițial de ajutoare").

(2) Ca urmare a inițierii procedurii, guvernul italian a trimis Comisiei propriile observații prin scrisoarea din data de 31 octombrie 1996 (DG VII-Transporturi A/23443). Autoritățile regiunii Sardinia și-au trimis observațiile prin scrisorile din 11 octombrie 1996 (DG VII-Transporturi A/21870) și din 22 ianuarie 1997. Celelalte state membre, precum și părțile interesate nu au transmis observații în termenul de o lună de la data publicării deciziei de inițiere a procedurii. Cu toate acestea, trebuie remarcat că anumite părți terțe interesate au prezentat observațiile lor după expirarea termenului.

(3) La data de 21 octombrie 1997, Comisia a adoptat Decizia 98/95/CE care stabilește incompatibilitatea sistemului de ajutoare în cauză cu piața comună ([2]). Această decizie a fost comunicată autorităților italiene la data de 12 noiembrie 1997 [SG (97) D/9375].

(4) Prin scrisoarea din data de 14 noiembrie 1997, Comisia a informat autoritățile italiene cu privire la decizia sa de a iniția procedura stabilită la articolul 88 alineatul (2) din Tratatul CE [fostul articol 93 alineatul (2)] în ceea ce privește Legea regională sardă nr. 9 din 15 februarie 1996 care modifică sistemul inițial de ajutoare în favoarea companiilor de navigație ([3]). Autoritățile italiene și-au prezentat observațiile la data de 16 ianuarie 1998 (DG VII-Transporturi A/1221) și la data de 23 decembrie 1997 (DG VII-Transporturi A/144). Celelalte state membre, precum și părțile interesate nu au transmis observații în termenul de o lună de la data publicării deciziei de inițiere a procedurii.

(5) Prin hotărârea sa din 19 octombrie 2000, Curtea de Justiție a Comunităților Europene (cauza *Repubblica italiana e Sardegna Lines – Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A./Commissione delle Comunità europee*, cauze conexe C-15/98 și C-105/99) ([4]) a anulat Decizia 98/95/CE pentru că nu furniza o motivare corespunzătoare în ceea ce privește existența alterării schimburilor comerciale comunitare.

(6) Ca urmare a unei scrisori a Comisiei din 23 noiembrie 2006 (D 2006 224962), în care se solicitau informații autorităților italiene, s-a trimis un răspuns prin e-mail la data de 8 martie 2007 (TRENA/26193).

2. DESCRIEREA MĂSURII

2.1. Sistemul inițial

(7) Ca urmare a unei plângeri depuse în anul 1993, Comisia a luat cunoștință de un sistem de ajutoare instituit de regiunea Sardinia în favoarea companiilor de navigație care doresc să construiască, să achiziționeze, să transforme sau să repare nave. Era vorba, în special, de împrumuturi și de contracte de leasing acordate în condiții avantajoase, care, inițial, au fost acordate numai întreprinderilor al căror sediu social, domiciliu fiscal și port de înregistrare erau situate în regiunea Sardinia.

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

([2]) JO L 20, 27.1.1998, p. 30.

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

([4]) Culegerea de jurisprudență a Curții Europene de Justiție 2000, p. I-08855.

Legea regională nr. 20 din 15 mai 1951 modificată prin Legea nr. 15 din 11 iulie 1954

(8) Sistemul în cauză a fost instituit prin Legea regională sardă nr. 20 din 15 mai 1951 (denumită în continuare „Legea nr. 20/1951"), modificată ulterior prin Legea regională nr. 15 din 11 iulie 1954 (denumită în continuare „Legea nr. 15/1954") și Legea nr. 11 din 4 iunie 1988 (denumită în continuare „Legea nr. 11/1988"). Legea nr. 20/1951, modificată prin Legea nr. 15/1954, prevedea constituirea unui fond destinat acordării de împrumuturi companiilor de navigație care doresc să construiască, să achiziționeze, să transforme sau să repare nave. Aceste împrumuturi puteau fi acordate numai companiilor cu sediul social, domiciliul fiscal și portul de înregistrare situate pe teritoriul regiunii Sardinia.

(9) Aceste împrumuturi nu puteau depăși 20 % din investiție, în cazul unor lucrări de construcție, conversie sau reparație, pentru care solicitantul beneficiase deja de ajutoare, în conformitate cu legislația națională în vigoare la momentul respectiv. În cazul în care nu a fost acordat niciun ajutor în conformitate cu legislația națională, împrumuturile nu puteau depăși 60 % din investiție.

(10) Potrivit Legii nr. 20/1951, dobânzile, comisioanele și celelalte taxe aferente împrumuturilor nu puteau depăși, pe an, 4,5 % din valoarea împrumutului, în cazul în care întreprinderea beneficiară a primit deja ajutoare în conformitate cu legislația națională, și 3,5 % în toate celelalte cazuri (o subvenționare medie a dobânzii de 10-12 puncte procentuale). Capitalul urma să fie rambursat în cel mult 12 tranșe anuale, începând cu cel de-al treilea an după introducerea în circulație a navei pentru care a fost acordat împrumutul.

Legea regională nr. 11 din 4 iunie 1988

(11) Articolele 99 și 100 din Legea nr. 11/1988 au adus modificări substanțiale în sistemul de ajutoare, însă aceste modificări nu au fost notificate Comisiei. În consecință, sistemul de ajutoare modificat reprezenta un ajutor care nu a fost notificat.

(12) Următoarele condiții au fost adăugate celor stabilite de Legea nr. 20/1951 privind acordarea de ajutor întreprinderilor beneficiare:

„(a) ca întreprinderea să își fi stabilit, în mod permanent, într-unul din orașele portuare ale regiunii sediul principal și efectiv, sediul administrativ și portul de înregistrare, precum și, acolo unde era cazul, principalele sale antrepozite, depozite și echipamente accesorii;

(b) ca toate navele aflate în proprietatea întreprinderii să fie înscrise în circumscripțiile porturilor regiunii;

(c) ca întreprinderea să utilizeze porturile regiunii ca și centru al activităților sale de transport maritim, făcând escală în mod obișnuit în cadrul activităților sale și ca, în cazul prestării de servicii regulate, acestea să aibă destinația finală sau să facă una sau mai multe escale periodice într-unul din aceste porturi;

(d) ca întreprinderea să se angajeze să efectueze lucrări de reechipare în porturile din regiune, cu condiția ca șantierele navale să dispună de capacitățile necesare, cu excepția cazurilor de forță majoră, a cerințelor inevitabile privind închirierea sau a constrângerilor evidente economice și de timp.

(e) ca, în ceea ce privește echipajele navelor cu tonaj brut mai mare de 250 de tone, întreprinderea să se angajeze să instituie o listă specială a echipajului care să cuprindă toate categoriile de navigatori necesare bunei funcționări a navei pentru care se solicită ajutorul, utilizând numai membri ai echipajului înscriși în registrul general de serviciu al portului de înregistrare, precum și să selecteze din acesta membrii echipajului, atât pe cei specializați cât și pe cei nespecializați, singurele restricții fiind cele prevăzute de legislația națională privind angajarea navigatorilor."

(13) Legea nr. 11/1988 a creat, de asemenea, posibilitatea ca autoritățile sarde să subvenționeze costurile aferente leasing-ului unei aeronave, în cazul în care companiile de navigație au optat pentru acest instrument financiar, și nu pentru un împrumut. Această contribuție financiară reprezintă echivalentul diferenței dintre dobânda reală aferentă împrumutului calculat pe baza ratei de amortizare aplicabile companiilor de navigație din Italia și dobânda aferentă unui împrumut de valoare egală calculată pe baza ratei de referință a dobânzii de 5 % (ceea ce corespunde unei reduceri medii a ratei dobânzii cu circa 10 puncte procentuale).

(14) La expirarea contractului, nava pentru care s-a acordat contribuția financiară poate fi achiziționată de locatarul său, dacă acesta plătește o sumă echivalentă cu 1 % din prețul de achiziție. Potrivit autorităților italiene (în scrisoarea din 5.6.1988 și în răspunsul din 1.7.1998), în conformitate cu Legea nr. 11/1988, nu s-a semnat niciun contract de leasing.

(15) Conform informațiilor de care dispune Comisia, valoarea totală a împrumuturilor acordate de la intrarea în vigoare a sistemului inițial de ajutoare se ridică la 12 697 450 000 ITL (circa 6,5 milioane EUR). Ultima decizie de finanțare a fost luată în decembrie 1991.

(16) În ultima lor scrisoare din data de 8 martie 2007, autoritățile italiene susțin faptul că finanțările acordate în conformitate cu legea din 1988 au vizat achiziția unor nave cu tonaj brut cuprins între 24 și 138 de tone; aceste nave ar fi fost destinate, în principal, unor activități de transport maritim și de coastă pe o piață care, la momentul respectiv, nu era încă deschisă concurenței.

2.2. **Îndoieli cu privire la sistemul inițial de ajutoare care face obiectul procedurii C 23/96**

(17) La deschiderea acestei proceduri, la data de 24 iunie 1996, Comisia a exprimat, pe baza informațiilor de care dispunea, îndoieli serioase legate de compatibilitatea ajutorului cu piața comună, datorită următoarelor motive:

— sistemul de ajutoare conținea dispoziții discriminatorii bazate pe naționalitate, dat fiind că, pentru a beneficia de ajutor, întreprinderile beneficiare aveau obligația de a angaja navigatori sarzi la bordul navelor;

— sistemul încălca principiul libertății de stabilire, deoarece, pentru a putea beneficia de ajutor, întreprinderile trebuiau, printre altele, să aibă sediul social în Sardinia;

— sistemul cuprindea ajutoare destinate încurajării investițiilor în nave, potrivit unor modalități care ar fi putut constitui încălcări ale dreptului comunitar.

2.3. **Sistemul modificat prin Legea nr. 9 din 15 februarie 1996**

(18) Pentru ca Legea nr. 20/1951 să fie compatibilă cu dreptul comunitar și cu directivele relevante, autoritățile regionale, prin Legea regională nr. 9 din 15 februarie 1996 (denumită în continuare „Legea nr. 9/1996”), au modificat sistemul inițial de ajutoare după cum urmează:

(a) elementele discriminatorii bazate pe naționalitate au fost suprimate;

(b) s-a introdus o nouă condiție pe baza căreia se va acorda o preferință mijloacelor de transport inovatoare și de înaltă tehnologie.

(c) s-au realizat modificări tehnice: durata împrumuturilor/contractelor de leasing nu putea depăși doisprezece ani, iar acestea trebuiau să reprezinte mai puțin de 70 % din costurile anticipate, plafonul fiind stabilit la 40 miliarde ITL (circa 20 milioane EUR) pe navă; ajutorul era acordat sub forma unei contribuții la dobânzi, echivalentă cu diferența dintre cota de amortizare calculată potrivit ratei de referință a împrumuturilor acordate sectorului navigației din Italia și cota calculată la o rată de 36 % a aceleiași rate de referință.

(d) s-a introdus un sistem care permitea verificarea faptului că ajutorul nu a fost acordat de două ori (de autoritățile naționale și de autoritățile regionale) pentru aceleași împrumuturi/contracte de leasing.

2.4. **Îndoieli exprimate în cadrul procedurii C 71/97**

(19) În decizia sa din 14 noiembrie 1997, Comisia, chiar dacă a recunoscut că sistemul de ajutoare notificat nu mai conținea dispoziții discriminatorii care ar fi încălcat dreptul comunitar de liberă stabilire, a exprimat totuși îndoieli serioase cu privire la compatibilitatea modificărilor cu piața comună, din următoarele motive:

— riscul unor conflicte cu normele comunitare privind construcția navală în vigoare la acel moment ([5]);

— incompatibilitatea sistemului de ajutoare cu orientările în vigoare la acel moment în materie de ajutoare de stat pentru transporturile maritime ([6]);

— existența unor ajutoare ilegale pentru funcționare, acordate sub forma unor împrumuturi în condiții avantajoase pentru achiziția de nave.

2.5. **Decizia 98/95/CE a Comisiei**

(20) Prin Decizia 98/95/CE, Comisia, fără a se pronunța asupra modificărilor aduse ulterior, a califica drept ajutoare de stat acele ajutoare acordate în conformitate cu sistemul inițial, din următoarele motive: „(a) întreprinderile beneficiare sunt scutite de plata unei obligații financiare pe care ar trebui să o suporte în mod normal (rata dobânzilor de pe piață și alte cheltuieli aferente împrumutului și contractului de leasing); (b) această taxă este finanțată prin resurse publice (care provin, în special, de la autoritățile regionale); (c) ajutorul este selectiv (este rezervat exclusiv companiilor de navigație); (d) ajutorul are un impact asupra schimburilor comerciale dintre statele membre.”

([5]) Directiva 90/684/CEE a Consiliului din 21 decembrie 1990 cu privire la ajutoarele acordate în domeniul construcțiilor navale, JO L 380, 31.12.1990, și Regulamentul (CE) nr. 3094/95 al Consiliului din 22 decembrie 1995 privind ajutoarele acordate în domeniul construcțiilor navale, JO L 332, 30.12.1995, modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1904/96, JO L 251, 3.10.1996.

([6]) Măsuri financiare și fiscale referitoare la exploatarea navelor înmatriculate în Comunitate, SEC(89) 921 final, 3 august 1989 și orientările comunitare în materie de ajutoare de stat pentru transporturile maritime, JO C 205, 5.7.1997.

(21) În ceea ce privește litera (d), în decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia a observat că „mai mult de 90 % din mărfurile originare din statele membre sunt transportate pe mare înspre Sardinia și că mai mult de 90 % din mărfurile originare din Sardinia sunt transportate pe aceeași cale înspre statele membre. De asemenea, s-a observat că 65 % din traficul turistic (pasageri și vehicule) dintre statele membre și Sardinia este administrat de către companii de navigație." Comisia remarca, de asemenea, că autoritățile italiene nu au contestat nici aceste date și nici calificarea sistemului de ajutoare în cauză drept ajutor de stat, în conformitate cu articolul 92 alineatul (1).

(22) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia concluziona că:

(a) ajutorul financiar acordat în conformitate cu Legea nr. 11/1988 reprezenta un ajutor de stat în temeiul articolului 92 alineatul (1) din tratat [în prezent articolul 87 alineatul (1)];

(b) ajutorul a fost acordat, încălcând articolul 93 alineatul (3) din Tratatul CE [articolul 88 alineatul (3)]; și

(c) niciuna din derogările prevăzute la articolul 92 nu se putea aplica în cazul de față.

Prin urmare, Comisia a solicitat Italiei să recupereze ajutoarele ilegale acordate în temeiul sistemului de ajutoare din 1988 (articolul 2).

2.6. **Hotărârea din 19 octombrie 2000 și consecințele sale juridice**

(23) Prin hotărârea sa din 19 octombrie 2000, Curtea de Justiție a Comunităților Europene (cauza *Repubblica italiana e Sardegna Lines – Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A. / Commissione delle Comunità europee*, cauze conexe C-15/98 și C-105/99) ([7]) a anulat Decizia 98/95/CE pentru că nu furniza o motivare corespunzătoare în ceea ce privește existența alterării schimburilor comerciale comunitare.

(24) Curtea a constatat că Comisia, limitându-se la afirmația potrivit căreia ajutorul este selectiv și rezervat sectorului navigației din Sardinia; că mai mult de 90 % din transportul de mărfuri dintre continent și Sardinia se efectuează pe mare și că 65 % din transportul turistic (pasageri cu autovehicule) este asigurat de companii de navigație, aceasta nu a furnizat elemente referitoare la concurența dintre întreprinderile maritime sarde și cele stabilite pe teritoriul altor state membre. Potrivit Curții, Comisia nu a luat în considerare, în această privință, faptul că, până la 1 ianuarie 1999, cabotajul cu insulele din Marea Mediterană nu beneficia de liberalizarea serviciilor de transport maritim în interiorul statelor membre.

(25) În cele din urmă, Curtea observa cum Comisia, cu toate că a constatat că sistemul de ajutoare acordate armatorilor sarzi încălca principiile fundamentale privind libertatea de stabilire și interdicția discriminărilor bazate pe naționalitate, nu se baza pe această încălcare pentru a demonstra denaturarea schimburilor comerciale între statele membre.

(26) Hotărârea din 19 octombrie 2000 a determinat redeschiderea procedurii formale de examinare lansată prin decizia din 24 iunie 1996. În consecință, Comisia trebuie să adopte o nouă decizie finală.

(27) Pe lângă adoptarea unei noi decizii ca urmare a anulării de către Curte a Deciziei 98/95/CE, Comisia trebuie să se pronunțe cu privire la modificarea adusă sistemului prin Legea nr. 9/1996, care face obiectul procedurii de investigație lansate la 14 noiembrie 1997. Cu toate că, la momentul respectiv, Comisia a decis examinarea, în mod separat, a celor două sisteme, este necesar ca, în prezenta decizie, cele două sisteme să fie examinate în comun pentru a determina implicațiile lor globale.

3. **OBSERVAȚIILE ITALIEI**

3.1. **Observațiile privind sistemul inițial de ajutoare prezentate în cadrul procedurii C 23/96**

(28) În cadrul procedurii C 23/96, autoritățile italiene informau Comisia, prin scrisoarea din 31 octombrie 1996, cu privire la modificările pe care acestea le-au adus sistemului inițial de ajutoare, pentru a-l face, în opinia lor, compatibil cu dreptul comunitar. Modificarea principală consta în adoptarea Legii regionale nr. 9/1996, care suprima dispozițiile discriminatorii bazate pe naționalitate, precum și dispozițiile care încălcau libertatea de stabilire. De asemenea, acestea informau Comisia cu privire la introducerea unui mecanism de control direct care viza evitarea acordării de două ori a ajutoarelor (de autoritățile naționale și de cele regionale).

(29) Prin scrisorile din 11 octombrie 1996 și din 22 ianuarie 1997, autoritățile regionale justificau necesitatea măsurilor care derivau din modificările Legii nr. 9/1996, și anume datorită condițiilor economice dificile cu care se confrunta Sardinia, clasificată drept regiune „Obiectivul 1".

([7]) Culegerea de jurisprudență a Curții Europene de Justiție 2000, p. I-08855.

3.2. **Observațiile privind sistemul de ajutoare modificat prezentate în cadrul procedurii C 71/97**

(30) În ceea ce privește observațiile prezentate în cadrul procedurii C 71/97, autoritățile italiene afirmau în primul rând că era imposibil să se cunoască reglementarea comunitară la care făcea trimitere Comisia în decizia sa de inițiere a procedurii de investigație, susținând că atât Regulamentul (CE) nr. 3094/95 al Consiliului ([8]), modificat prin Regulamentul nr. 1904/96 al Consiliului, cât și orientările comunitare privind ajutoarele de stat acordate sectorului transporturilor maritime din 1997, au fost publicate după adoptarea Legii nr. 9/1996.

(31) În al doilea rând, Italia sublinia faptul că măsurile prevăzute de Legea nr. 9/1996 nu au fost puse în aplicare și că nu s-a luat niciun angajament financiar în privința unor terțe părți. În plus, Italia susținea că măsurile prevăzute erau necesare pentru a face față absenței unor economii de scară în sectorul transportului maritim de mărfuri și de pasageri într-o regiune insulară, cum este Sardinia.

(32) În concluzie, autoritățile italiene se declarau dispuse să modifice textul legislativ și să se conformeze întregii legislații comunitare în vigoare.

4. EVALUAREA AJUTORULUI

4.1. **Evaluarea sistemului inițial aplicabil între 1988 și 1996**

Existența unui nou ajutor de stat ilegal

(33) Comisia consideră că autoritățile italiene au încălcat obligația stabilită la articolul 88 alineatul (3) din tratat [fostul articol 93 alineatul (3)], datorită faptului că nu au notificat sistemul respectiv de ajutoare acordat în favoarea întreprinderilor înmatriculate în Sardinia și care doreau să construiască, să achiziționeze, să transforme, să modifice sau să repare nave. Într-adevăr, chiar dacă sistemul a fost instituit înainte de intrarea în vigoare a tratatului, Legea nr. 11/1988 a modificat considerabil sistemul de ajutoare creat prin Legile nr. 20/1951 și nr. 15/1954. În consecință, modificările introduse în 1988 ar fi trebuit să fie notificate Comisiei și reprezintă, prin urmare, noi ajutoare care nu au fost notificate. De altfel, această calificare nu a fost contestată de autoritățile italiene în observațiile lor prezentate ca urmare a inițierii procedurii din 24 iunie 1996, fiind, prin urmare, confirmată prin prezenta decizie.

(34) Comisia consideră că măsura examinată reprezintă un ajutor de stat în temeiul articolului 87 alineatul (1) din tratat. Într-adevăr, întreprinderile sarde au beneficiat de rate ale dobânzii preferențiale în raport cu ratele pieței și de reducerea celorlalte cheltuieli aferente împrumuturilor și contractelor de leasing; acestea au beneficiat, prin urmare, de scutirea de o obligație financiară, pe care, în condiții normale, ar fi trebuit să o plătească. Comisia observă că această obligație a fost finanțată prin resurse publice și că ajutorul a fost selectiv, deoarece a fost rezervat întreprinderilor din sectorul navigației, stabilite în Sardinia.

(35) De asemenea, Comisia observă că măsura are implicații asupra schimburilor comerciale dintre statele membre. Sistemul pus în aplicare de autoritățile italiene privește, de fapt, companiile de navigație sarde în general, care fie desfășoară activități de cabotaj, fie efectuează transporturi internaționale. Chiar dacă este adevărat că Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 ([9]), care a liberalizat piața serviciilor de cabotaj maritim în interiorul Comunității, a exclus liberalizarea cabotajului cu insulele din Marea Mediterană până la data de 1 ianuarie 1999, este, de asemenea, adevărat că respectivul regulament nu exclude din sfera sa de aplicare deteriorarea schimburilor comerciale de pe piața serviciilor maritime între statele membre, în special între Franța, Spania și Italia continentale. În acest sens, se constată că ajutorul în cauză nu se limita numai la cabotaj, cu alte cuvinte la serviciile maritime efectuate în apele teritoriale italiene, liberalizat începând cu 1 ianuarie 1999, ci se raporta și la companiile de navigație sarde care prestau servicii de transport maritim internațional, liberalizate deja din anul 1986 ([10]), și care puteau să intre în concurență cu alți operatori comunitari.

(36) Într-adevăr, ceea ce reiese din informațiile de care dispune Comisia ([11]) este că, între anii 1992 și 1997, exista un trafic maritim cu nave comerciale (și nave de croazieră), care ies și intră în porturile Sardiniei, provenind din sau plecând spre alte destinații comunitare și extracomunitare. În special, trebuie semnalată prezența unei companii franceze care presta servicii între Toulon și Sardinia, precum și a două companii italiene care asigurau legătura dintre Corsica și Sardinia. Aceste împrejurări demonstrează că schimburile de servicii de transport maritim internațional între Italia și anumite state membre au fost afectate pe parcursul perioadei cuprinse între 1988 și 1996.

(37) În ultima lor scrisoare din data de 8 martie 2007, autoritățile italiene afirmă că finanțările acordate în conformitate cu Legea nr. 11/1988 au vizat „achiziția unor nave cu tonaj brut cuprins între 24 și 138 de tone”; aceste nave ar fi fost destinate în principal unor activități de transport maritim și de coastă pe o piață care, la momentul respectiv, nu era încă deschisă concurenței. Cu toate acestea, s-a constatat că, în cel puțin două cazuri, sistemul a fost aplicat în vederea achiziției de feriboturi pentru transportul de pasageri și autovehicule între Sardinia și continent, capabile să concureze cu alți operatori naționali și comunitari. Autoritățile italiene au declarat că nu dispun de nicio informație legată de traficul de pasageri și mărfuri, pe de o parte între Sardinia și restul Italiei, pe de altă parte între Sardinia și alte state membre, pentru perioada respectivă.

([8]) A se vedea nota de subsol 5.

([9]) Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim), JO L 364, 12.12.1992.

([10]) Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe, JO L 378, 31.12.1986.

([11]) Informații înregistrate de căpitănia portului Olbia.

(38) De asemenea, trebuie remarcat faptul că Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 privind cabotajul nu excludea nici măcar existența concurenței între întreprinderi de pe piața transporturilor maritime dintre Sardinia și peninsula italiană în perioada anterioară datei de 1 ianuarie 1999, în măsura în care companiile străine aveau dreptul de a presta servicii de cabotaj maritim în Italia, înmatriculându-și navele în acest stat membru, neputând însă beneficia de sistemul de ajutoare rezervat armatorilor sarzi. În continuare, acest sistem a avut drept efect descurajarea companiilor de navigație din alte state membre de a-și deschide filiale în Italia pentru a presta servicii de cabotaj maritim în Sardinia, având în vedere că acestea nu ar fi putut în orice caz beneficia de ajutorul în cauză și ar fi trebuit să facă față concurenței cu alți operatori care, în schimb, puteau beneficia de acest ajutor.

Neaplicabilitatea derogărilor prevăzute la articolul 87 alineatele (2) și (3)

(39) Având în vedere ceea ce urmează, niciuna din derogările prevăzute la articolul 87 alineatele (2) și (3) [fostul articol 92 alineatele (2) și (3)] nu se poate aplica.

(40) Autoritățile italiene afirmă că ajutorul ar fi fost necesar pentru a permite dezvoltarea unei regiuni caracterizate de condiții economice dificile.

(41) Chiar dacă Sardinia este o regiune care poate beneficia de ajutoare regionale, derogarea prevăzută la articolul 87 alineatul (3) litera (a) din tratat nu poate fi aplicată, deoarece ajutoarele în cauză nu au fost destinate promovării dezvoltării regionale, ci s-au limitat numai la favorizarea companiilor de navigație. Într-adevăr, autoritățile italiene nu au reușit să demonstreze în mod suficient de convingător că sistemul de ajutoare acordat în favoarea companiilor maritime sarde ar fi permis dezvoltarea regiunii, în conformitate cu legislația comunitară în vigoare la acel moment, și anume Comunicarea Comisiei privind metoda de aplicare a articolului 92 alineatul (3) literele (a) și (c) ajutoarelor regionale ([12]). Chiar dacă regiunea Sardinia figurează pe lista regiunilor propuse în conformitate cu articolul 92 alineatul (3) litera (a), (a se vedea anexa I la comunicarea menționată anterior), nu s-a demonstrat nici că măsura ar fi necesară ca și ajutor pentru investiția inițială sau pentru crearea de locuri de muncă și nici că aceasta ar putea fi considerată ca și ajutor pentru funcționare, limitat în timp și destinat compensării dezavantajelor specifice sau permanente ale regiunii, permițând o dezvoltare durabilă și echilibrată fără a provoca un exces de capacitate în sectorul respectiv.

(42) De asemenea, comunicarea afirmă că orice ajutor regional trebuie să respecte orientările comunitare prevăzute pentru anumite sectoare industriale, cum ar fi acela al construcției navale, ceea ce nu se întâmplă în cazul sistemului de ajutoare respectiv, astfel cum se va demonstra în cele ce urmează.

(43) În consecință, ajutorul nu poate beneficia de derogarea prevăzută la articolul 87 alineatul (3) litera (a).

(44) Nu se poate aplica nici derogarea prevăzută la articolul 87 alineatul (3) litera (c) privind ajutoarele destinate facilitării dezvoltării anumitor activități economice, în măsura în care sistemul în cauză nu respectă orientările comunitare în vigoare în perioada cuprinsă între 1988-1996. Legislația în vigoare la momentul respectiv, și anume anexa I capitolul II la orientările din 1989 privind ajutoarele de stat acordate companiilor de navigație ([13]), prevedea de fapt acordarea acestor ajutoare cu condiția ca ele să nu denatureze schimburile comerciale într-o măsură contrară intereselor comune. Alineatul (7) din orientările menționate anterior prevede următoarele: „Interesul comun ar fi servit de măsuri care să vizeze în primul rând păstrarea navelor sub pavilionul comunitar, și anume prin combaterea tendinței de utilizare a pavilioanelor unor țări terțe, în special prin îmbunătățirea echipamentelor tehnologice și, în al doilea rând, prin angajarea la bordul acestor nave a unui număr cât mai mare de navigatori comunitari". În cazul de față, autoritățile italiene nu au furnizat informații suficiente pentru a demonstra că sistemul inițial pentru regiunea Sardinia ar putea fi justificat prin îmbunătățirea siguranței la bordul navelor sau prin protecția locurilor de muncă în ceea ce îi privește pe navigatorii comunitari.

(45) De asemenea, anexa I capitolul II alineatul (6) la orientările din 1989 menționate anterior privind ajutoarele de stat acordate companiilor de navigație prevedea că ajutoarele puteau fi plătite acestora din urmă pentru construcția, conversia sau reparația navelor, numai cu condiția ca valoarea să fie calculată conform plafonului stabilit de legislația comunitară și, în special, de Directiva 87/167/CEE a Consiliului din 26 ianuarie 1987 privind ajutoarele pentru construcția navală ([14]), urmată de Directiva 90/684/CEE a Consiliului ([15]) și de Regulamentul (CE) nr. 3094/95 al Consiliului ([16]). Articolul 4 din Directiva 87/167/CEE prevedea următoarele: ajutoarele pentru producție acordate în favoarea construcției și conversiei navelor pot fi considerate compatibile cu piața comună, cu condiția ca valoarea totală a ajutorului acordat pentru un singur contract să nu depășească, în echivalent al ajutorului, un plafon maxim comun exprimat în procentul valorii contractuale înainte de acordarea ajutorului, denumit în continuare „plafon".

(46) În acest sens, autoritățile naționale sunt responsabile de garantarea respectării legislației comunitare privind ajutoarele acordate șantierelor navale de la care Comisia nu poate deroga. Dat fiind că aceasta reprezintă, în mod evident, o condiție de compatibilitate a ajutoarelor în cauză, statul membru trebuie să demonstreze respectarea legislației comunitare furnizând „toate elementele capabile să permită [Comisiei] verificarea că toate condițiile derogării solicitate sunt îndeplinite" (Hotărârea CJCE în cauza C-364/90, Italia/Comisie, Culegerea 1993, p. I-2097, punctele 20 și următoarele).

([12]) Comunicarea Comisiei privind metoda de aplicare a articolului 92 alineatul (3) literele (a) și (c) ajutoarelor regionale, în special capitolul I alineatul (6) (JO C 212, 12.8.1988), modificată în 1990 și 1994 (JO C 163, 4.7.1990 și JO C 364, 20.12.1994).

([13]) SEC(89) 921 final, 3 august 1989.

([14]) JO L 69, 12.3.1987, p. 55.

([15]) JO L 380, 31.12.1990, p. 1.

([16]) JO L 332, 30.12.1995, p. 1. Regulament modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1904/96, (JO L 251, 3.10.1996, p. 5).

(47) Dat fiind că autoritățile italiene nu au furnizat nicio informație cu privire la faptul că valoarea totală a ajutorului acordat respectă plafonul prevăzut la articolul 4 din Directiva 87/167/CEE ([17]) și, în lipsa oricărei alte informații referitoare la conformitatea măsurii inițiale cu directiva menționată anterior sau cu articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 3094/95 ([18]), Comisia este obligată să conchidă că nici ajutoarele nu sunt conforme cu normele privind construcția navală ([19]).

(48) De altfel, aceste derogări nu pot fi invocate pentru autorizarea unui sistem de ajutoare care ar fi contrar principiilor generale din tratat. Într-adevăr, Comisia consideră că sistemul de ajutoare acordat armatorilor sarzi este incompatibil cu dreptul comunitar, datorită faptului că mai multe condiții suplimentare introduse prin Legea nr. 11/1988 încălcau principiile fundamentale ale libertății de stabilire (articolul 52) și ale interdicției oricărei discriminări bazate pe naționalitate [articolul 6 și articolul 48 alineatul (2)].

(49) De asemenea, încălcând articolul 52 din tratat, sistemul de ajutoare stabilea nu numai faptul că societatea beneficiară trebuia să fie stabilită în Sardinia, ci și că sediul administrativ și activitățile de transport maritim, precum și, după caz, principalele antrepozite, depozite și echipamentele accesorii trebuiau să fie situate în mod permanent într-unul din porturile regiunii. Pe lângă acestea, sistemul prevedea ca toate navele companiei beneficiare (și nu numai acelea care beneficiau de un împrumut în conformitate cu sistemul) să fie înmatriculate în Sardinia.

(50) În plus, după cum reiese din articolul 99 litera (e) din Legea 11/1988 și din Hotărârea Curții de Justiție din 19 octombrie 2000 (punctul 19), în cazul navelor cu tonaj brut mai mare de 250 de tone, compania trebuie să angajeze un contingent minim de navigatori care figurează în registrul portului sard în care a fost înmatriculată nava. În consecință, compania beneficiară era obligată să angajeze un procent determinat de navigatori localnici, chiar dacă navigatori de altă origine ar fi fost capabili să efectueze lucrările prevăzute, încălcând astfel principiul care interzice orice discriminare bazată pe naționalitate. În consecință, ajutorul în cauză încalcă principiile fundamentale ale dreptului comunitar.

4.2. **Evaluarea sistemului inițial modificat prin Legea nr. 9 din 15 februarie 1996 în vigoare din anul 1996**

Existența unui ajutor de stat

(51) Comisia consideră că sistemul modificat prin Legea nr. 9/1996 reprezintă un ajutor de stat, în temeiul articolului 87 alineatul (1), din următoarele motive: (a) întreprinderile beneficiare sunt scutite de plata unei obligații financiare pe care ar trebui să o suporte în mod normal, prin condiții avantajoase ale ratelor dobânzilor și ale altor cheltuieli aferente împrumuturilor și contractelor de leasing; (b) o asemenea taxă continuă să fie finanțată prin resurse publice; (c) ajutorul este selectiv, în măsura în care este rezervat în permanență companiilor din sectorul navigației și (d) măsura influențează schimburile comerciale dintre statele membre, dat fiind că sistemul modificat se referă la companiile de navigație care doresc să achiziționeze, să construiască și să transforme navele destinate transportului de mărfuri și de pasageri al căror punct de plecare sau a căror destinație este Sardinia și alte insule sarde. Astfel cum s-a arătat anterior, întreprinderile care pot beneficia de ajutor nu prestează servicii nu numai pe piața cabotajului, liberalizată de la 1 ianuarie 1999, ci și pe piața transporturilor maritime internaționale, liberalizată din anul 1986 ([20]). În orice caz, nu există nicio îndoială cu privire la faptul că acest sistem, în măsura în care este încă în vigoare, continuă să influențeze concurența într-un sector care a fost liberalizat în totalitate din anul 1999.

(52) Potrivit informațiilor transmise de autoritățile italiene în octombrie 1996 și în ianuarie 1997, niciun beneficiar nu a primit un ajutor în temeiul Legii nr. 9/1996. Dat fiind că astfel de ajutoare nu au fost acordate în trecut, Comisia consideră că nu este necesar ca, în prezenta decizie, să se evalueze compatibilitatea cu normele comunitare în vigoare la momentul respectiv. Cu toate acestea, dat fiind că aceste ajutoare ar putea fi acordate în viitor, este necesar să se verifice compatibilitatea lor cu normele comunitare în vigoare, și anume cu orientările comunitare privind ajutoarele de stat acordate sectorului transporturilor maritime din 2004 ([21]) (denumite în continuare: „orientările comunitare din 2004”).

([17]) Articolul 4 prevede următoarele: ajutoarele pentru producție acordate în favoarea construcției și conversiei navelor pot fi considerate compatibile cu piața comună, cu condiția ca valoarea totală a ajutorului acordat pentru un singur contract să nu depășească, în echivalent al ajutorului, un plafon maxim comun exprimat în procentul valorii contractuale înainte de acordarea ajutorului, denumit în continuare „plafon”.

([18]) Alineatul (1): ajutoarele pentru construcția și conversia navelor, cu excepția reparării, acordate armatorilor sau părților terțe sub forma unor împrumuturi și garanții din partea statului pot fi considerate compatibile cu piața comună, în cazul în care sunt conforme cu înțelegerea OCDE privind creditele pentru exportul navelor sau cu orice alt acord de modificare sau de înlocuire a acestei înțelegeri. […]. Alineatul (3): ajutoarele acordate de un stat membru armatorilor săi sau părților sale terțe pentru construcția sau conversia navelor nu pot denatura sau amenința să denatureze concurența dintre șantierele statului respectiv și șantierele altor state membre cu ocazia efectuării comenzilor.

([19]) De altfel, în ceea ce privește aplicarea normelor privind construcția navală, trebuie observat, după cum a declarat avocatul general în concluziile sale (punctele 34-38) că, deși un ajutor pentru construcția navală poate cuprinde un ajutor pentru armatori, Comisia a considerat, în mod corect, sistemul de ajutoare din 1988 ca fiind un ajutor pentru armatori și care trebuie examinat numai prin prisma obligației mai puțin oneroase stabilită de tratat, în măsura în care autoritățile italiene nu au respectat obligația de notificare prevăzută la articolul 11 din directiva menționată anterior.

([20]) Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe, JO L 378, 31.12.1986.

([21]) Comunicarea Comisiei C(2004) 43 – Orientările comunitare privind ajutoarele de stat acordate sectorului transporturilor maritime, JO C 13, 17.1.2004.

Incompatibilitatea sistemului modificat

(53) Sistemul de ajutoare modificat nu mai conține dispoziții discriminatorii bazate pe naționalitate sau contrare principiului de liberă stabilire. Comisia consideră totuși că sistemul modificat nu răspunde condițiilor stabilite de orientările comunitare din 2004 și nu poate beneficia de derogările prevăzute la articolul 87 alineatul (3) literele (a) și (c), datorită celor ce urmează.

(54) În conformitate cu dispozițiile stabilite la alineatul (5) din orientările comunitare din 2004, ajutoarele pentru înnoirea flotei pot, într-adevăr, cauza denaturări ale concurenței. În cazul de față, Comisia consideră că ajutoarele în cauză nu se înscriu în contextul unei reforme structurale destinate să reducă capacitățile globale și că acestea nu vizează îmbunătățirea echipamentelor de la bordul navelor sau promovarea utilizării unor nave mai sigure. În acest sens, faptul că, potrivit sistemului de ajutoare modificat, ajutoarele sunt destinate unor „modalități de transport inovatoare și de înaltă tehnologie" nu permite evaluarea, în lipsa unei definiții a acestor tehnologii și a cheltuielilor aferente, a impactului efectiv al modificării introduse.

(55) Comisia consideră că sistemul nu poate fi calificat nici drept ajutor regional, în temeiul alineatului (6) din orientările comunitare regionale. Într-adevăr, chiar dacă Sardinia este o regiune defavorizată, autoritățile italiene nu au adus dovezi suficiente pentru a demonstra că regiunea va obține un avantaj din sistemul respectiv [capitolul 5 alineatul (4) din orientările comunitare din 2004] și că sistemul este conform cu normele comunitare privind ajutoarele regionale în vigoare ([22]).

(56) În plus, Comisia consideră că, datorită celor menționate anterior, sistemul de ajutoare prejudiciază economiile celorlalte state membre și denaturează concurența într-o măsură care contravine interesului comun (capitolul 2 din orientările comunitare din 2004).

(57) De asemenea, Comisia observă că, în conformitate cu orientările comunitare din 2004, eventualele ajutoare pentru investiții trebuie să fie conforme cu dispozițiile comunitare în vigoare în sectorul construcției navale, și anume cu Regulamentul (CE) nr. 1540/98 ([23]). Trebuie remarcat că articolul 3 alineatul (1) din acest regulament dispune: „Până la data de 31 decembrie 2000, ajutorul de producție acordat în sprijinul contractelor de construcții și conversii navale, dar nu și de reparații navale, poate fi considerat compatibil cu piața comună, cu condiția ca valoarea totală a tuturor formelor de ajutor acordate pentru orice contract individual (inclusiv echivalentul-subvenție al oricărui ajutor acordat armatorului sau terților) să nu depășească, în echivalent-subvenție, un plafon de ajutor maxim comun exprimat ca procent din valoarea contractuală înainte de ajutor […]." Având în vedere că Italia nu a furnizat nicio informație referitoare la faptul că valoarea totală a tuturor formelor de ajutor acordate pentru un anumit contract nu depășește, în echivalent-subvenție, un plafon de ajutor maxim comun exprimat ca procent din valoarea contractuală înainte de ajutor, se constată că măsura nu respectă articolul 3 alineatul (1).

(58) În plus, articolul 3 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1540/98 dispune: „Ajutorul sub forma facilităților de creditare garantate de stat care sunt acordate armatorilor din țară și din afară sau terților părți pentru construcția sau conversia de nave poate fi considerat compatibil cu piața comună și nu este inclus în plafonul de ajutor dacă se conformează condițiilor din Rezoluția Consiliului OECD din 3 august 1981 (Înțelegerea OECD privind creditele pentru exportul de nave) sau orice acord care modifică sau înlocuiește respectiva înțelegere." Cu toate acestea, Comisia este în posesia unor informații care indică faptul că ajutoarele prevăzute de sistemul modificat respectă Rezoluția Consiliului OECD din 3 august 1981.

(59) În conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 1540/98, ajutoarele acordate pentru inovații șantierelor de construcții, reparații sau conversii navale existente pot fi considerate compatibile cu piața comună până la o intensitate maximă de 10 % brut, cu condiția ca acestea să privească aplicarea industrială a produselor și proceselor inovatoare care sunt realmente și fundamental noi, adică nu sunt utilizate în acel moment în scopuri comerciale de către alți agenți economici comunitari din cadrul sectorului, și care prezintă un risc de eșec tehnologic sau industrial. Aceste ajutoare trebuie, de altfel, să se limiteze la acoperirea cheltuielilor pentru investiții și pentru activitățile de dezvoltare legate direct și exclusiv de partea inovatoare a proiectului, iar valoarea și intensitatea acestora trebuie să fie limitate la minimumul necesar, ținând seama de gradul de risc legat de proiect. Însă, după cum s-a indicat deja mai înainte, faptul că, potrivit sistemului de ajutoare modificat, ajutoarele sunt destinate unor „modalități de transport inovatoare și de înaltă tehnologie" nu permite evaluarea, în lipsa unei definiții a acestor tehnologii și a cheltuielilor aferente, a impactului efectiv al modificării introduse. În consecință, Comisia trebuie să conchidă că nici sistemul de ajutoare modificat nu respectă normele privind construcția navală.

(60) În sfârșit, derogările prevăzute la articolul 92 alineatul (3) literele (a) și (c) nu pot fi aplicate, deoarece garantarea respectării legislației comunitare privind ajutoarele pentru șantierele navale, de la care Comisia nu poate deroga, ține de competența autorităților naționale. Dat fiind că respectarea legislației comunitare constituie, în mod evident, o condiție privind compatibilitatea ajutoarelor în cauză, statul membru trebuie să demonstreze acest lucru, furnizând toate elementele necesare care să permită Comisiei să verifice îndeplinirea condițiilor derogării solicitate.

([22]) Orientări generale privind ajutoarele naționale regionale pentru perioada 2007-2013, JO C 54, 4.3.2006, p. 13.

([23]) Regulamentul nr. 1540/98 al Consiliului din 29 iunie 1998 privind ajutoarele acordate în domeniul construcțiilor navale, JO L 202, 18.7.1998.

Concluzii

(61) În concluzie, sistemul inițial de ajutoare, astfel cum a fost aplicat în perioada 1988-1996 este ilegal și incompatibil cu piața comună.

(62) Rezultă că valoarea ajutorului sub forma unor împrumuturi (în total 12 697 450 000 ITL), acordate în condiții avantajoase în temeiul Legii regionale nr. 11/1988, trebuie restituită de către beneficiari conform procedurilor și dispozițiilor dreptului italian. Dat fiind că nu s-a plătit nicio subvenție sub forma unor contracte de leasing, nu este necesar să se ia măsuri pentru recuperarea acesteia.

(63) Ajutoarele care trebuie recuperate cuprind dobânzile care curg începând de la data la care ajutoarele au fost puse la dispoziția beneficiarilor până la data recuperării acestora.

(64) Deoarece Comisia nu a fost în măsură să cuantifice direct nici elementul de ajutor și nici valoarea totală a ajutorului care trebuie recuperat de la fiecare beneficiar, este de competența autorităților italiene să determine aceste elemente și să comunice Comisiei sumele care trebuie recuperate de la fiecare beneficiar.

(65) În ceea ce privește sistemul de ajutoare modificat prin Legea nr. 9/1996, în vigoare din 1996, Comisia constată că niciun ajutor nu a fost plătit începând cu această dată, însă conchide că acest sistem reprezintă un ajutor de stat incompatibil cu piața comună. Dat fiind că nu s-a plătit nicio subvenție sub această formă, nu este necesar să se ia măsuri pentru recuperarea acesteia,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de stat sub forma unor împrumuturi și a unor contracte de leasing, acordate companiilor de navigație în temeiul Legii nr. 20 din 15 mai 1951 privind regiunea Sardinia, modificată prin Legea nr. 11 din 4 iunie 1988, este incompatibil cu piața comună.

Articolul 2

(1) Italia ia toate măsurile necesare pentru a recupera de la beneficiari ajutorul vizat la articolul 1, pus deja ilegal la dispoziția acestora și care corespunde diferenței dintre valoarea totală pe care beneficiarii ar fi plătit-o pentru dobânzile și cheltuielile aferente condițiilor normale de piață practicate la data la care au fost contractate împrumuturile și valoarea totală a dobânzilor și a cheltuielilor aferente plătite efectiv de către beneficiari.

(2) Recuperarea se efectuează fără întârziere, în conformitate cu procedurile prevăzute de legislația internă, cu condiția ca acestea să permită executarea imediată și efectivă a prezentei decizii. Ajutorul care trebuie recuperat cuprinde dobânzile care curg de la data plății ajutorului în favoarea beneficiarilor până la data recuperării sale.

(3) În ceea ce privește împrumuturile care sunt încă în curs la data notificării prezentei decizii, Italia ia măsuri pentru ca împrumutatul să plătească soldul acestora în condiții normale de piață.

Articolul 3

Sistemul de ajutoare de stat sub forma unor împrumuturi și a unor contracte de leasing, prevăzut în favoarea companiilor de navigație prin Legea nr. 20 din 15 mai 1951 privind regiunea Sardinia, modificată prin Legea nr. 9 din 1996, este incompatibil cu piața comună.

Articolul 4

Italia suprimă sistemul de ajutoare prevăzut la articolele 1 și 3.

Articolul 5

Italia comunică Comisiei, în următoarele două luni de la primirea prezentei decizii, măsurile adoptate pentru a se conforma acesteia.

Articolul 6

Prezenta decizie se adresează Republicii Italia.

Adoptată la Bruxelles, la 10 iulie 2007.

Pentru Comisie
Jacques BARROT
Vicepreședinte