ROZHODNUTIE KOMISIE

z 10. júla 2007

o schéme štátnej pomoci Talianska v prospech sektora lodnej dopravy na Sardínii C 23/96 (NN 181/95) a C 71/97 (N 144/97)

[oznámené pod číslom K(2007) 3257]

(Iba talianske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2008/92/ES)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 88 ods. 2 prvú zarážku,

so zreteľom na dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami,

keďže:

1. POSTUP

(1) Komisia oznámila listom z 24. júna 1996 ([1]) talianskym orgánom rozhodnutie začať konanie podľa článku 88 ods. 2 Zmluvy o ES (predtým článok 93 ods. 2) vo vzťahu k nezákonnej schéme pomoci, ktorú región Sardínia poskytoval v prospech lodných podnikov, ktoré majú v úmysle stavať, kupovať, prerábať, upravovať alebo opravovať lode (ďalej len „pôvodná schéma pomoci“).

(2) Po začatí konania zaslala talianska vláda Komisii svoje vlastné pripomienky listom z 31. októbra 1996 (DG VII-Doprava A/23443). Orgány regiónu Sardínia predložili pripomienky listami z 11. októbra 1996 (DG VII-Doprava A/21870) a 22. januára 1997. Ostatné členské štáty ani tretie zainteresované osoby nepredložili pripomienky v lehote stanovenej na jeden mesiac od uverejnenia rozhodnutia o začatí konania. Je však potrebné uviesť, že niektoré tretie zainteresované strany predložili pripomienky po uplynutí uvedenej lehoty.

(3) Komisia prijala 21. októbra 1997 rozhodnutie 98/95/ES, v ktorom sa ustanovuje, že daná schéma pomoci je nezlučiteľná so spoločným trhom ([2]). Toto rozhodnutie bolo oznámené talianskym orgánom 12. novembra 1997 [SG (97) D/9375].

(4) Komisia informovala listom zo 14. novembra 1997 talianske orgány o svojom rozhodnutí začať konanie podľa článku 88 ods. 2 Zmluvy o ES (predtým článok 93 ods. 2) vo vzťahu k regionálnemu zákonu Sardínie č. 9 z 15. februára 1996, ktorým sa mení pôvodná schéma pomoci navrhnutá v prospech lodných podnikov ([3]). Talianske orgány predložili svoje pripomienky 16. januára 1998 (DG VII-Doprava A/1221) a 23. decembra 1997 (DG VII-Doprava A/144). Ostatné členské štáty ani tretie zainteresované osoby nepredložili pripomienky v lehote stanovenej na jeden mesiac od uverejnenia rozhodnutia o začatí konania.

(5) Rozsudkom Súdneho dvora Európskych spoločenstiev (rozsudok vo veci *Talianska republika a Sardegna Lines – Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A./Komisia Európskych spoločenstiev*, spoločné prípady C-15/98 a C-105/99) ([4]) bolo zrušené rozhodnutie 98/95/ES na základe nedostatočných dôvodov týkajúcich sa existencie ovplyvnenia obchodu Spoločenstva.

(6) Na list Komisie z 23. novembra 2006 (D 2006 224962), v ktorom požadovala informácie od talianskych orgánov, bola zaslaná odpoveď elektronickou poštou 8. marca 2007 (TRENA/26193).

2. OPIS OPATRENIA

2.1. Pôvodná schéma

(7) Komisia sa na základe podnetu predloženého v roku 1993 dozvedela o schéme pomoci, ktorú vytvoril región Sardínia v prospech lodných podnikov, ktoré majú v úmysle stavať, nakupovať, prerábať alebo opravovať lode. Išlo najmä o zálohové platby a finančné prenájmy poskytované za zvýhodnených podmienok, ktoré boli pôvodne odsúhlasené iba podnikom, ktoré mali sídlo, miesto podnikania a prístav vybavenia plavidla na území regiónu Sardínia.

([1]) C 23/96 (NN 181/95), Ú. v. ES C 368, 12. 6.12.1996, s. 2.
([2]) Ú. v. ES L 20, 27.1.1998, s. 30.
([3]) C 71/97 (NN 144/97), Ú. v. ES C 386, 20.12.1997.
([4]) Zbierka judikatúry 2000, s. I-08855.

Regionálny zákon č. 20 z 15. mája 1951 zmenený a doplnený zákonom č. 15 z 11. júla 1954

(8) Daná schéma bola vytvorená na základe regionálneho zákona Sardínie č. 20 z 15. mája 1951 (ďalej len „zákon č. 20/1951“), zmeneného a doplneného regionálnymi zákonmi č. 15 z 11. júla 1954 (ďalej len „zákon č. 15/1954“) a č. 11 zo 4. júna 1988 (ďalej len „zákon č. 11/1988“). V zákone č. 20/1951, zmenenom a doplnenom zákonom č. 15/1954, sa stanovilo vytvorenie fondu určeného na poskytovanie zálohových platieb lodným podnikom, ktoré majú v úmysle stavať, nakupovať, prerábať alebo opravovať lode. Takéto zálohové platby sa mohli prideliť iba podnikom, ktoré majú sídlo, miesto podnikania a prístav vybavenia plavidla na území regiónu Sardínia.

(9) Takéto zálohové platby nemohli presiahnuť 20 % investícií na stavbu, prestavbu alebo opravu, na ktoré už bol žiadateľ oprávnený prijímať pomoc na základe ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov platných v tom čase. V prípade, že by na základe vnútroštátnych právnych predpisov nebola poskytnutá žiadna pomoc, zálohové platby by nemohli presiahnuť 60 % investície.

(10) Podľa ustanovení zákona č. 20/1951 by úroky, komisné poplatky a dodatočné náklady spojené so zálohovou platbou nemohli presiahnuť ročne 4,5 % sumy samotnej zálohovej platby v prípade, že by prijímajúci podnik už dostal pomoc na základe vnútroštátnych právnych predpisov a 3,5 % vo všetkých ostatných prípadoch (priemerné zníženie úrokov vo výške 10 – 12 percentuálnych bodov). Kapitál sa musel splatiť v maximálne 12 ročných splátkach počínajúc tretím rokom po sprevádzkovaní plavidla, na ktoré sa zálohová platba poskytla.

Regionálny zákon č. 11 zo 4. júna 1988

(11) Na základe článkov 99 a 100 zákona č. 11/1988 sa zaviedli podstatné zmeny schémy pomoci, tieto zmeny však neboli oznámené Komisii. Schéma pomoci, ako bola zmenená, predstavovala teda neoznámenú pomoc.

(12) K podmienkam poskytnutia pomoci prijímajúcim podnikom stanoveným v zákone č. 20/1951 sa pridali tieto podmienky:

„a) podnik má trvalo hlavné a skutočné sídlo, administratívne sídlo a sídlo vybavovania lodí v jednom z prímorských miest v regióne, kde vlastní aj hlavné sklady, depá a pomocné zariadenia,

b) všetky lode, ktoré podnik vlastní, sú zapísané v námorných registroch v regióne,

c) podnik využíva prístavy v regióne ako stredisko svojich vlastných lodiarskych činností a zvyčajne ich používa aj ako prístavy medzipristátia v závislosti od charakteru samotných činností, a v prípade, že prevádzkuje pravidelné linky, tieto linky majú cieľovú stanicu alebo jedno alebo viacero pravidelných medzipristátí v stanovených prístavoch,

d) podnik preberá povinnosť vykonávať opravy v prístavoch regiónu, avšak v rámci limitov prevádzkových kapacít lodeníc, a ak tomu nebránia dôvody vyššej moci alebo nevyhnutná potreba prenájmu a zjavné dôvody týkajúce sa hospodárnosti a včasnosti,

e) v príkaze personálu naloditť sa na lode s hrubým výtlakom vyšším ako 250 ton, podnik preberá povinnosť zostaviť osobitnú zmenu, v ktorej sú všetky kategórie námorníkov, pre posádku lode, pre ktorú sa požadujú výhody, pričom sa využíva iba personál začlenený do všeobecného zoznamu personálu prístavu vybavenia lode a vybrať z týchto zoznamov, všeobecných alebo osobitných, palubný personál iba na základe obmedzení vyplývajúcich z vnútroštátnych právnych predpisov v oblasti povolania námorníkov…“

(13) Na základe zákona č. 11/1988 sa zaviedla aj možnosť, aby sardínske orgány poskytovali príspevok na splátky finančného prenájmu v prípade, že by sa lodné spoločnosti rozhodli pre tento nástroj financovania náhradou za zálohové platby. Takýto príspevok sa rovná hodnote rozdielu medzi úrokmi skutočne splatnými pri pôžičkách na základe referenčnej trhovej sadzby na financovanie lodí v Taliansku a úrokmi splatnými pri pôžičke v rovnakej výške vypočítaných pri sadzbe 5 % (rozdiel, ktorý predstavuje priemerné zníženie úrokovej sadzby o približne 10 percentuálnych bodov).

(14) Podľa zmluvy mohol nájomca nadobudnúť loď, na ktorú bol poskytnutý príspevok, zaplatením sumy vo výške 1 % kúpnej ceny. Podľa talianskych orgánov (list z 5.6.1988 a odpoveď z 1.7.1998) nebol v zmysle zákona č. 11/1998 uzatvorený žiadny finančný prenájom.

(15) Podľa informácií, ktoré má k dispozícii Komisia, boli od nadobudnutia účinnosti pôvodnej schémy pomoci poskytnuté zálohové platby v celkovej výške 12 697 450 000 ITL (približne 6,5 mil. EUR). O poslednom financovaní sa malo rozhodnúť v decembri 1991.

(16) Talianske orgány vo svojom poslednom liste z 8. marca 2007 tvrdia, že financovanie poskytnuté na základe zákona z roku 1988 sa vzťahovalo na kúpu lodí s hrubým výtlakom v rozmedzí 24 až 138 ton takéto lode by boli určené najmä na činnosť oblasti námornej príbrežnej dopravy na trhu, ktorý v tom čase ešte nebol otvorený hospodárskej súťaži.

2.2. **Vyjadrené pochybnosti týkajúce sa pôvodnej schémy pomoci, ktorá je predmetom konania C 23/96**

(17) V prvotnom dokumente v rámci konania z 24. júna 1996 Komisia vyjadrila na základe informácií, ktoré mala k dispozícii, vážne pochybnosti o zlučiteľnosti pomoci so spoločným trhom z týchto dôvodov:

— schéma pomoci obsahovala diskriminačné ustanovenia týkajúce sa národnosti, keďže v podmienkach poskytnutia pomoci bolo stanovené, že prijímajúce podniky musia prijať palubný personál zo Sardínie,

— schéma bola v rozpore so zásadou slobody usadenia sa, pretože okrem iného bolo v podmienkach nariadené, že sa má sídlo prijímajúcich podnikov nachádzať na Sardínii,

— schéma umožňovala pomoc určenú na podnietenie investícií do plavidiel spôsobmi, ktoré mohli viesť k porušeniu právnych predpisov Spoločenstva.

2.3. **Schéma zmenená na základe zákona č. 9 z 15. februára 1996**

(18) Aby bol zákon č. 20/1951 zlučiteľný s právom Spoločenstva a smernicami v danej oblasti, regionálne orgány zmenili prostredníctvom regionálneho zákona č. 9 z 15. februára 1996 (ďalej len „zákon č. 9/1996“) pôvodnú schému pomoci takto:

a) zrušili sa diskriminačné prvky založené na národnosti;

b) zaviedla sa nová podmienka, na základe ktorej sa uprednostnia inovatívne a vysoko technologické dopravné prostriedky;

c) zaviedli sa technické zmeny: dĺžka trvania zálohových platieb/finančných prenájmov nemohla presiahnuť dvanásť rokov a zálohové platby/finančné prenájmy museli byť nižšie ako 70 % predbežných nákladov, maximálne 40 mld. ITL (približne 20 mil. EUR) na loď pomoc sa poskytovala formou príspevku na úroky, ktorý sa rovná rozdielu medzi splátkou úveru vypočítanou pri referenčnej sadzbe pre zálohové platby v sektore lodnej dopravy v Taliansku a splátkou vypočítanou pri sadzbe vo výške 36 % tej istej referenčnej sadzby;

d) zaviedol sa systém na kontrolu toho, aby sa pomoc neposkytovala dvakrát (vnútroštátnymi a regionálnymi orgánmi) na tie isté zálohové platby/finančné prenájmy.

2.4. **Pochybnosti vyjadrené v rámci konania C 71/97**

(19) Komisia vo svojom rozhodnutí zo 14. novembra 1997, hoci zohľadnila skutočnosť, že oznámená schéma pomoci už neobsahovala ustanovenia, ktoré viedli k diskriminácii v dôsledku porušenia práva usadiť sa, vyjadrila vážne pochybnosti o zlučiteľnosti zmien so spoločným trhom z týchto dôvodov:

— riziko vzniku rozporu s právnymi predpismi Spoločenstva v oblasti stavby lodí platnými v tom čase ([5]),

— rozpor schémy pomoci s usmerneniami o štátnej pomoci pre námornú dopravu ([6]) platnými v tom čase,

— existencia nezákonnej prevádzkovej pomoci, poskytovanej formou finančných prenájmov a zvýhodnených podmienok na kúpu lodí.

2.5. **Rozhodnutie Komisie 98/95/ES**

(20) Komisia na základe rozhodnutia 98/95/ES, bez toho, aby sa vyjadrila k následne vykonaným zmenám, kvalifikovala pomoc poskytnutú na základe pôvodnej schémy ako štátnu pomoc preto, že: a) „prijímajúce podniky boli oslobodené od finančných nákladov, ktoré by inak museli znášať (trhová úroková sadzba a iné dodatočné výdavky spojené s pôžičkou a finančným prenájmom) b) tieto náklady sú znášané prostredníctvom verejných zdrojov (najmä regionálnych orgánov) c) pomoc je selektívna (je určená výhradne lodným podnikom) d) pomoc má vplyv na obchod medzi členskými štátmi“.

([5]) Smernica Rady 90/684/EHS z 21. decembra 1990 o pomoci pri stavbe lodí, Ú. v. ES L 380, 31.12.1990 a nariadenie Rady (ES) č. 3094/95 z 22. decembra 1995 o pomoci pri stavbe lodí, Ú. v. ES L 332, 30.12.1995, zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1904/96, Ú. v. ES L 251, 3.10.1996.

([6]) Finančné a daňové opatrenia týkajúce sa prevádzky lodí registrovaných v Spoločenstve, SEK(89) 921 v konečnom znení z 3. augusta 1989 a usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu, Ú. v. ES C 205, 5.7.1997.

(21) Pokiaľ ide o písmeno d) rozhodnutia o začatí konania, zistilo sa, že „viac ako 90 % tovaru s pôvodom v členských štátoch sa prepravuje na Sardíniu po mori a viac ako 90 % tovaru s pôvodom na Sardínii sa prepravuje do členských štátov tým istým spôsobom. Okrem toho sa zistilo, že 65 % turistickej dopravy (cestujúci a automobily) medzi členskými štátmi a Sardíniou spravuje lodná spoločnosť". Komisia okrem toho zistila, že talianske orgány vo svojich pripomienkach nespochybnili údaje ani klasifikovanie schémy pomoci ako štátnu pomoc v zmysle článku 92 ods. 1.

(22) Na základe uvedeného Komisia dospela k záveru, že:

a) finančná pomoc poskytnutá na základe zákona č. 11/1988 predstavovala štátnu pomoc v zmysle článku 92 ods. 1 Zmluvy o ES (teraz článok 87 ods. 1),

b) pomoc bola poskytnutá pri porušení ustanovení článku 93 ods. 3 Zmluvy o ES (článok 88 ods. 3) a

c) v tomto prípade sa nemohla uplatniť žiadna z výnimiek stanovených v článku 92.

Komisia preto nariadila, aby Taliansko vymohlo späť pomoc nezákonne poskytnutú na základe schémy pomoci z roku 1988 (článok 2).

2.6. **Rozsudok z 19. októbra a jeho právne dôsledky**

(23) Rozsudkom Súdneho dvora Európskych spoločenstiev z 19. októbra 2000 (rozsudok vo veci *Talianska republika a Sardegna Lines - Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A./Komisia Európskych spoločenstiev,* spojené prípady C-15/98 a C-105/99) ([7]) sa zrušilo rozhodnutie 98/95/ES na základe nedostatočných dôvodov týkajúcich sa existencie narušenia obchodu Spoločenstva.

(24) Súdny dvor uviedol, že Komisia neposkytla prvky týkajúce sa hospodárskej súťaže medzi sardínskymi námornými spoločnosťami a námornými spoločnosťami so sídlom v ostatných členských štátoch, keďže sa obmedzila na konštatovanie, že pomoc je selektívna a určená výhradne sektoru lodnej dopravy na Sardínii že preprava tovaru medzi pevninou a Sardíniou sa uskutočňuje v rozsahu viac ako 90 % po mori a že turistickú dopravu (cestujúci s automobilmi) vykonávajú lodné spoločnosti v rozsahu 65 %. Podľa Súdneho dvora Komisia v tomto smere nezohľadnila skutočnosť, že do 1. januára 1999 bola kabotáž s ostrovmi v Stredozemnom mori vylúčená z liberalizácie námorných dopravných služieb v členských štátoch.

(25) Napokon, Súdny dvor zistil, že sa Komisia, hoci skonštatovala, že schéma pomoci sardínskym lodiarom porušovala základné zásady slobody usadenia sa a zákazu diskriminácie na základe národnosti, neodvolala sa na takéto porušenie s cieľom preukázať narušenie obchodu medzi členskými štátmi.

(26) V rozsudku z 19. októbra 2000 sa stanovilo opätovné otvorenie príslušného formálneho konania začatého na základe rozhodnutia z 24. júna 1996. Komisia teda musí prijať nové konečné rozhodnutie.

(27) Komisia sa okrem prijatia nového rozhodnutia vzhľadom na zrušenie rozhodnutia 98/95/ES Súdnym dvorom musí vyjadriť k zmene schémy na základe zákona č. 9/1996, ktorá je predmetom začatia konania vo veci zisťovania zo 14. novembra 1997. Komisia, aj keby sa v danom čase rozhodla preskúmať obidve schémy samostatne, na základe tohto rozhodnutia musí pristúpiť k ich spoločnému preskúmaniu s cieľom zistiť ich celkový dosah.

3. **PRIPOMIENKY TALIANSKA**

3.1. **Pripomienky k pôvodnej schéme pomoci predložené v rámci konania C 23/96**

(28) V rámci konania C 23/96 talianske orgány informovali Komisiu listom z 31. októbra 1996 o zmenách pôvodnej schémy pomoci s cieľom, podľa ich názoru, zosúladiť ju právom Spoločenstva. Základnou zmenou bolo prijatie regionálneho zákona č. 9/1996, ktorým sa zrušili diskriminačné ustanovenia založené na národnosti, ako aj ustanovenia, ktoré porušovali slobodu usadiť sa. Talianske orgány okrem toho Komisii oznámili, že zaviedli mechanizmus priamej kontroly s cieľom vylúčiť, aby sa pomoc poskytovala dvakrát (vnútroštátnymi a regionálnymi orgánmi).

(29) Regionálne orgány listami z 11. októbra 1996 a 22. januára 1997 opodstatnili potrebu opatrení, ktoré viedli k zmene zákona č. 9/1996, okrem iného na základe ťažkých hospodárskych podmienok Sardínie, regiónu zaradeného do „cieľa I".

([7]) Zbierka judikatúry 2000, s. I-08855.

3.2. **Pripomienky k zmenenej schéme pomoci v rámci konania C 71/97**

(30) Pokiaľ ide o pripomienky predložené v rámci konania C 71/97, talianske orgány sa odvolávali najmä na nemožnosť poznať právne predpisy Spoločenstva, na ktoré sa odvolávala Komisia vo svojom rozhodnutí začať konanie vo veci zisťovania, pričom uviedli, že nariadenie Rady (ES) č. 3094/95 ([8]), zmenené a doplnené nariadením Rady (ES) č. 1904/96, ako aj usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu z roku 1997, boli uverejnené po prijatí zákona č. 9/1996.

(31) Po druhé, Taliansko zdôrazňovalo, že opatrenia prijaté na základe zákona č. 9/1996 sa nerealizovali, a že vo vzťahu k tretím osobám nebol prevzatý žiadny záväzok. Okrem toho Taliansko tvrdilo, že stanovené opatrenia boli nevyhnutné na to, aby sa odstránil nedostatok úspor z rozsahu v sektore nákladnej a osobnej námornej dopravy v ostrovnom regióne, akým je Sardínia.

(32) Talianske orgány na záver vyhlásili, že sú ochotné zmeniť a doplniť znenie zákona a dodržiavať celý súbor platných právnych predpisov Spoločenstva.

4. **HODNOTENIE POMOCI**

4.1. **Hodnotenie pôvodnej schémy uplatňovanej v období rokov 1988 – 1996**

Existencia novej nezákonnej štátnej pomoci

(33) Komisia sa domnieva, že talianske orgány, keďže neoznámili danú schému pomoci v prospech podnikov zaregistrovaných na Sardínii, ktoré majú v úmysle stavať, kupovať, prerábať, upravovať alebo opravovať lode, porušili povinnosť stanovenú v článku 88 ods. 3 zmluvy (predtým článok 93 ods. 3). V skutočnosti, aj keby bola schéma vytvorená pred nadobudnutím účinnosti zmluvy, boli schémy zavedené na základe zákonov č. 20/1951 a č. 15/1954 v podstatnom rozsahu zmenené zákonom č. 11/1988. Zmeny vykonané v roku 1988 sa teda mali oznámiť Komisii, a preto predstavujú novú neoznámenú pomoc. Proti tomuto zaradeniu talianske orgány žiadnym spôsobom neprotestovali vo svojich pripomienkach predložených po začatí konania 24. júna 1996 a v dôsledku toho bolo toto zaradenie potvrdené v tomto rozhodnutí.

(34) Komisia konštatuje, že príslušné opatrenie predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy. V skutočnosti, sardínske podniky získali výhody z úrokových sadzieb zvýhodnených oproti trhovým sadzbám a zo zníženia ostatných dodatočných výdavkov v súvislosti so zálohovými platbami a finančnými prenájmami tieto podniky mali teda prospech z odstránenia finančných nákladov, ktoré by za normálnych podmienok museli znášať. Komisia podotýka, že tieto náklady boli financované z verejných zdrojov, a že pomoc bola selektívna vzhľadom na to, že bola určená výhradne podnikom pôsobiacim v sektore lodnej dopravy so sídlom na Sardínii.

([8]) Pozri poznámku pod čiarou 5.

(35) Komisia okrem toho podotýka, že opatrenie má vplyv na obchod medzi členskými štátmi. Schéma, ktorú vytvorili talianske orgány, sa v skutočnosti vzťahuje na sardínske lodné podniky vo všeobecnosti, či už vykonávajú kabotáž alebo medzinárodnú dopravu. Ak je pravda, že sa na základe nariadenia (ES) č. 3577/92 ([9]), ktorým sa liberalizoval trh služieb námornej kabotáže v rámci Spoločenstva, vylúčila liberalizácia kabotáže s ostrovmi v Stredozemnom mori až do 1. januára 1999, je taktiež pravda, že sa na základe tohto nariadenia z jeho rozsahu pôsobnosti nevylúčila zmena vo vzájomných výmenách na trhu námorných služieb medzi rôznymi členskými štátmi, najmä medzi kontinentálnou časťou Francúzska, Španielska a Talianska. V tomto ohľade je potrebné uviesť, že daná pomoc sa neobmedzovala na kabotáž, t. j. na námorné služby poskytované v talianskych teritoriálnych vodách, ktoré boli liberalizované od 1.1.1999, vzťahovala sa aj na sardínske lodné podniky, ktoré poskytovali služby medzinárodnej námornej dopravy liberalizované už od roku 1986 ([10]), a ktoré teda mohli pôsobiť v režime hospodárskej súťaže s ostatnými prevádzkovateľmi zo Spoločenstva.

(36) V skutočnosti z údajov, ktoré má k dispozícii Komisia ([11]), vyplýva, že v rokoch 1992 až 1997 existovala okrem iného námorná doprava na nákladných lodiach (a výletných lodiach), ktoré odchádzali z prístavov na Sardínii do iných destinácií v Spoločenstve a mimo neho a prichádzali z týchto destinácií do prístavov na Sardínii. Predovšetkým je potrebné upozorniť na existenciu jednej francúzskej spoločnosti, ktorá vykonávala plavby z Toulonu na Sardíniu, a dvoch talianskych spoločností, ktoré vykonávajú plavby z Korziky na Sardíniu. Tieto skutočnosti dokazujú, že v danom období (v rokoch 1988 až 1996) bola ovplyvňovaná výmena medzinárodných služieb námornej dopravy medzi Talianskom a určitými členskými štátmi.

(37) Talianske orgány vo svojom poslednom liste z 8. marca 2007 tvrdia, že financovanie poskytované na základe zákona č. 11/1988 sa vzťahovalo na „kúpu plavidiel s hrubým výtlakom v rozmedzí od 24 do 138 ton“ takéto lode by boli určené predovšetkým na námornú príbrežnú dopravu na trhu, ktorý v danom čase nebol otvorený hospodárskej súťaži. Zdá sa však, že minimálne v dvoch prípadoch sa schéma použila na účely kúpy trajektov určených na prepravu cestujúcich a automobilov medzi Sardíniou a pevninou, ktoré mohli konkurovať iným vnútroštátnym prevádzkovateľom a prevádzkovateľom Spoločenstva. Talianske orgány vyhlásili, že nemajú za dané obdobie k dispozícii žiadne údaje týkajúce sa prepravy cestujúcich a tovaru medzi Sardíniou a zvyšnou časťou Talianska na jednej strane a medzi Sardíniou a ostatnými krajinami Spoločenstva na strane druhej.

([9]) Nariadenie Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž), Ú. v. ES L 364, 12.12.1992.

([10]) Nariadenie Rady (EHS) č. 4055/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovať služby na námornú dopravu medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami, Ú. v. ES L 378, 31.12.1986.

([11]) Údaje, ktoré zaznamenal prístavný úrad v Olbii.

(38) Okrem toho je potrebné pripomenúť, že na základe nariadenia (ES) č. 3577/92 o kabotáži sa nevylučovala ani existencia hospodárskej súťaže medzi podnikmi na trhu námornej dopravy medzi Sardíniou a talianskym polostrovom v období pred 1. januárom 1999, pretože zahraničné spoločnosti mali právo poskytovať služby námornej kabotáže v Taliansku, pričom svoje lode registrovali v tomto členskom štáte, avšak bez toho, aby mohli získať výhody zo schémy pomoci určenej sardínskym lodiarom. Táto schéma mala teda taký vplyv, že odrádzala lodné podniky ostatných členských štátov od otvárania pobočiek v Taliansku s cieľom poskytovať služby námornej kabotáže so Sardíniou, vzhľadom na to, že by v žiadnom prípade nemohli získať prospech z danej pomoci a museli by konkurovať ostatným prevádzkovateľom, ktorí naopak mohli získať takúto pomoc.

Nemožnosť uplatniť výnimky uvedené v článku 87 ods. 2 a 3

(39) Z dôvodov uvedených ďalej nemožno uplatniť žiadnu z výnimiek stanovených v článku 87 ods. 2 a 3 (predtým článok 92 ods. 2 a 3).

(40) Talianske orgány tvrdia, že pomoc bola nevyhnutná na umožnenie rozvoja regiónu charakterizovaného ťažkými hospodárskymi podmienkami.

(41) Hoci je Sardínia oprávnená na regionálnu pomoc, výnimka stanovená v článku 87 ods. 3 písm. a) zmluvy sa nemôže uplatniť, pretože daná pomoc sa neposkytovala ako pomoc určená na podporu regionálneho rozvoja, obmedzuje sa iba na podporu lodných podnikov. V skutočnosti, talianske orgány dostatočným spôsobom nedokázali, že schéma pomoci v prospech sardínskych námorných podnikov by umožnila rozvoj regiónu v zmysle právnych predpisov Spoločenstva platných v tom čase, t. j. oznámenia Komisie o spôsobe uplatňovania článku 92 ods. 3 písm. a) a c) na regionálnu pomoc ([12]). Hoci je Sardínia na zozname regiónov navrhnutých na účely uplatnenia článku 92 ods. 3 písm. a) (pozri prílohu I k uvedenému oznámeniu), nebolo preukázané, že opatrenie bolo potrebné ako pomoc na prvotné investície alebo na vytvorenie pracovných miest a pomoc nemožno považovať ani za prevádzkovú pomoc, obmedzenú v čase a určenú na vyrovnanie osobitných a stálych znevýhodnení regiónu, pričom sa umožní udržateľný a vyvážaný rozvoj bez toho, aby vznikla nadbytočná kapacita v príslušnom sektore.

(42) Okrem toho, v oznámení sa uvádza, že v prípade akejkoľvek regionálnej pomoci sa musia dodržiavať usmernenia Spoločenstva stanovené pre určité priemyselné sektory, ako je stavba lodí, čo neplatí v prípade príslušnej schémy pomoci, ako je preukázané v ďalšom texte.

([12]) Oznámenie Komisie o spôsobe uplatňovania článku 92 ods. 3 písm. a) a c), a najmä hlavy I ods. 6 (Ú. v. ES C 212 z 12.8.1988), zmenené a doplnené v rokoch 1990 a 1994 (Ú. v. ES C 163, 4.7.1990 a Ú. v. ES C 364, 20.12.1994).

(43) Na pomoc sa preto nemôže uplatniť výnimka uvedená v článku 87 ods. 3 písm. a).

(44) Nemôže sa uplatniť ani výnimka stanovená v článku 87 ods. 3 písm. c) týkajúca sa pomoci určenej na umožnenie rozvoja niektorých hospodárskych činností, pretože pri tejto pomoci sa nedodržiavajú usmernenia Spoločenstva platné v období rokov 1988 – 1996. V právnych predpisoch v príslušnej oblasti platných v danom období, t. j. príloha I hlava II usmernení z roku 1989 o štátnej pomoci pre lodné podniky ([13]), sa v skutočnosti stanovovalo, že sa takáto pomoc môže poskytnúť pod podmienkou, že nezmení obchodné podmienky v rozsahu, ktorý je v rozpore so spoločným záujmom. Siedmy odsek uvedených usmernení znie „ … K spoločnému záujmu prispejú opatrenia určené predovšetkým na údržbu lodí pod vlajkou Spoločenstva, t. j. opatrenia, ktoré obmedzujú tendenciu používať vlajky tretích krajín, najmä zlepšením technologických zariadení a v druhom rade prijatím čo najväčšieho počtu námorníkov Spoločenstva na palubu takýchto lodí“. V tomto prípade talianske orgány nepredložili informácie postačujúce na to, aby preukázali, že pôvodná schéma regiónu Sardínia sa môže opodstatniť na základe zvýšenia bezpečnosti lodí a udržania zamestnanosti námorníkov Spoločenstva.

(45) Okrem toho, v prílohe I hlave II ods. 6 uvedených usmernení z roku 1989 o štátnej pomoci pre lodné spoločnosti sa stanovovalo, že pomoc sa môže týmto spoločnostiam vyplatiť na stavbu, prestavbu alebo opravu lodí iba pod podmienkou, že jej výška nepresiahne limity stanovené v právnych predpisoch Spoločenstva, najmä v smernici Rady 87/167/EHS z 26. januára 1987 o pomoci pri stavbe lodí ([14]) a následne v smernici Rady 90/684/EHS ([15]) a nariadení Rady (ES) č. 3094/95 ([16]). V článku 4 smernice 87/167/ES sa stanovovalo: Prevádzková pomoc na stavbu a prestavbu lodí sa môže považovať za zlučiteľnú so spoločným trhom pod podmienkou, že celková výška pomoci pridelenej na základe jednej zmluvy, v ekvivalente subvencií, nepresiahne jednotnú maximálnu výšku vyjadrenú ako podiel zo zmluvnej hodnoty pred poskytnutím pomoci, v ďalšom texte označovaný ako „maximálna výška“.

(46) V tomto smere musia vnútroštátne orgány zaručiť dodržiavanie právnych predpisov Spoločenstva týkajúcich sa pomoci lodeniciam, od ktorých sa Komisia nemôže odchýliť. Dodržanie právnych predpisov Spoločenstva, keďže zjavne predstavuje jednu z podmienok zlučiteľnosti danej pomoci, musí členský štát preukázať tak, že predloží „všetky náležitosti, ktoré [Komisii] umožnia stanoviť, že sú splnené podmienky požadovanej výnimky“ (Súdny dvor ES), Taliansko/Komisia, vec C-364/90, Zb. 1993, s. I-2097, bod 20 a nasl.).

([13]) SEK (89) 921 v konečnom znení z 3. augusta 1989.
([14]) Ú. v. ES L 69, 12.3.1987, s. 55.
([15]) Ú. v. ES L 380, 31.12.1990, s. 1
([16]) Ú. v. ES L 332, 30.12.1995, s. 1 Nariadenie zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1904/96, (Ú. v. ES L 251, 3.10.1996, s. 5).

(47) Keďže talianske orgány nepredložili žiadne informácie o skutočnosti, že celková výška poskytnutej pomoci nepresahuje maximálnu výšku stanovenú v článku 4 smernice 87/167/EHS ([17]), a bez akýchkoľvek iných informácií týkajúcich sa zlučiteľnosti pôvodného opatrenia s uvedenou smernicou, ako aj článkom 5 nariadenia (ES) č. 3094/95 ([18]), je Komisia nútená konštatovať, že pomoc nie je v súlade ani s právnymi predpismi v oblasti stavby lodí ([19]).

(48) Okrem toho tieto výnimky sa nemôžu uplatniť na oprávnenie schémy pomoci, ktorá je v rozpore so všeobecnými zásadami zmluvy. Komisia sa v skutočnosti domnieva, že schéma pomoci pre sardínskych lodiarov je nezlučiteľná s právom Spoločenstva, pretože viaceré dodatočné podmienky zavedené na základe zákona č. 11/1998 porušovali základné zásady slobody usadiť sa (článok 52) a zákazu akejkoľvek diskriminácie založenej na národnosti (článok 6 a článok 48 ods. 2).

(49) V skutočnosti, v schéme pomoci sa pri porušení ustanovení článku 52 zmluvy stanovovalo, že prijímajúca spoločnosť musí mať na Sardínii nielen sídlo, ale aj administratívne sídlo a vykonávať tam činnosť námornej dopravy, ale aj to, že musí mať hlavné sklady, depá a doplnkové zariadenia trvalo v jednom z prístavov regiónu. Okrem toho sa v nej stanovovalo, že všetky lode prijímajúceho podniku (a nielen tie, na ktoré sa poskytla zálohová platba na základe schémy) musia byť registrované na Sardínii.

(50) Okrem toho, ako vyplýva z ustanovení článku 99 písm. e) zákona č. 11/1988 a ako uviedol Súdny dvor vo svojom rozsudku z 19. októbra 2000 (bod 19) musel podnik v prípade lodí s výtlakom nad 250 ton prijať minimálny stanovený počet námorníkov zapísaných vo všeobecnom zozname prístavu vybavenia lode na Sardínii. Existovala teda povinnosť, aby prijímajúci podnik prijal stanovený počet miestnych námorníkov, aj v prípade, že námorníci z iných oblastí boli schopní vykonávať stanovenú prácu, čím sa porušila zásada, ktorá zakazuje akúkoľvek diskrimináciu z dôvodu národnosti. Z toho vyplýva, že príslušná pomoc je v rozpore so základnými zásadami práva Spoločenstva.

4.2. **Hodnotenie pôvodnej schémy zmenenej na základe zákona č. 9 z 15. februára 1996 platného od roku 1996**

Existencia štátnej pomoci

(51) Komisia sa domnieva, že schéma zmenená na základe zákona č. 9/1996 predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 z týchto dôvodov: a) prijímajúce podniky sú oslobodené od finančných nákladov, ktoré by inak museli znášať, prostredníctvom zníženia úrokových sadzieb a ostatných dodatočných výdavkov spojených s pôžičkami a finančným prenájmom b) tieto náklady sú naďalej financované z verejných zdrojov c) pomoc je selektívna, pretože je stále určená podnikom, ktoré pôsobia v sektore lodnej dopravy a d) opatrenie má vplyv na obchod medzi členskými štátmi, pretože zmenená schéma sa vzťahuje na lodné podniky, ktoré majú v úmysle kúpiť, stavať a prerábať lode určené na prepravu tovaru a cestujúcich na trasách zo Sardínie a ostatných sardínskych ostrovov a späť. Ako už bolo uvedené, podniky, ktoré môžu získať pomoc, nepôsobia iba na trhu kabotáže, ktorý je liberalizovaný od 1.1.1999, ale aj na trhu medzinárodnej námornej dopravy, liberalizovanom od roku 1986 ([20]). V každom prípade neexistuje žiadna pochybnosť o tom, že táto schéma, v rozsahu, v ktorom platí dodnes, naďalej ovplyvňuje hospodársku súťaž v sektore, ktorý je úplne liberalizovaný od roku 1999.

(52) Z informácií, ktoré predložili talianske orgány v októbri 1996 a v januári 1997, vyplýva, že žiadny príjemca nedostal pomoc na základe zákona č. 9/1996. Komisia sa vzhľadom na skutočnosť, že v minulosti nebola poskytnutá takáto pomoc, domnieva, že v tomto rozhodnutí nie je potrebné posúdiť zlučiteľnosť s právnymi predpismi Spoločenstva platnými v tom čase. Avšak vzhľadom na to, že takáto pomoc by sa mohla poskytnúť v budúcnosti, je potrebné posúdiť jej zlučiteľnosť s platnými právnymi predpismi Spoločenstva, t. j. usmerneniami Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu z roku 2004 ([21]) (ďalej len „usmernenia Spoločenstva z roku 2004“).

([17]) V článku 4 sa stanovuje: „Prevádzková pomoc na stavbu a prestavbu lodí sa môže považovať za zlučiteľnú so spoločným trhom pod podmienkou, že celková výška pomoci pridelenej na základe jednej zmluvy, v ekvivalente subvencií, nepresiahne jednotnú maximálnu výšku vyjadrenú ako podiel zo zmluvnej hodnoty pred poskytnutím pomoci, v ďalšom texte označovaný ako „maximálna výška“.“

([18]) Odsek 1: Pomoc pri stavbe lodí a konverzii lodí bez opráv udelená majiteľom lodí alebo tretím stranám vo forme štátnych pôžičiek alebo záruk sa môže považovať za kompatibilnú so spoločným trhom, ak vyhovuje Dokumentu OECD o porozumení ohľadom vývozných úverov pre lode alebo akejkoľvek inej dohode meniacej alebo nahradzujúcej tento dokument […]. Odsek 3: Pomoc udelená členskému štátu pre jeho majiteľov lodí alebo pre tretie strany v tomto štáte na stavbu alebo konverziu lodí nesmie skresľovať alebo hroziť skresľovaním súťaže medzi lodenicami v tomto členskom štáte a lodenicami v ostatných členských štátoch pri zadávaní objednávok.

([19]) Pokiaľ ide o uplatňovanie právnych predpisov v oblasti stavby lodí, je potrebné pripomenúť, ako uviedol generálny advokát vo svojich záveroch (body 34 – 38), že hoci pomoc pri stave lodí môže zahŕňať pomoc pre lodiarov, Komisia správnym spôsobom posúdila schému pomoci z roku 1988 ako pomoc lodiarom, ktorá by sa mala preskúmať iba na základe menej náročnej povinnosti uloženej v zmluve, keďže talianske orgány opomenuli povinnosť oznámenia stanovenú v článku 11 uvedenej smernice.

([20]) Nariadenie Rady (EHS) č. 4055/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovať služby na námornú dopravu medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami, Ú. v. ES L 378 z 31.12.1986.

([21]) Oznámenie Komisie C(2004)43 – Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu, Ú. v. EÚ C 13, 17.1.2004.

Nezlučiteľnosť zmenenej schémy

(53) Zmenená schéma pomoci už neobsahuje ustanovenia, ktoré vedú k diskriminácii založenej na národnosti ani k porušeniu zásady usadenia sa. Komisia sa však domnieva, že zmenená schéma nezodpovedá podmienkam stanoveným v usmerneniach Spoločenstva z roku 2004 a nemôžu sa na ňu uplatniť výnimky uvedené v článku 87 ods. 3 písm. a) a c) z dôvodov uvedených v ďalšom texte.

(54) Podľa ustanovení odseku 5 usmernení Spoločenstva z roku 2004 má pomoc vyplatená na obnovu flotily vo všeobecnosti tendenciu spôsobovať narušenie hospodárskej súťaže. V tomto prípade sa Komisia domnieva, že daná pomoc nepredstavuje štrukturálnu reformu určenú na zníženie celkovej kapacity, a že nie je určená ani na zlepšenie palubných zariadení lodí alebo na podnietenie využívania bezpečnejších lodí. V tomto ohľade skutočnosť, že podľa zmenenej schémy pomoci je pomoc určená pre „inovatívnu a vysoko technologickú dopravu“, neumožňuje bez vymedzenia takýchto technológií a príslušných nákladov posúdiť skutočný vplyv zavedenej zmeny.

(55) Komisia sa domnieva, že schému nemožno klasifikovať ani ako regionálnu pomoc v zmysle odseku 6 regionálnych usmernení Spoločenstva. Talianske orgány v skutočnosti, hoci je Sardínia znevýhodnený región, nedokázali dostatočným spôsobom, že región bude mať z danej schémy výhodu (kapitola 5 ods. 4 usmernení Spoločenstva z roku 2004), ani že je schéma v súlade s platnými právnymi predpismi v oblasti štátnej pomoci ([22]).

(56) Okrem toho, Komisia sa domnieva, že z uvedených dôvodov schéma pomoci spôsobuje ujmu hospodárstvam ostatných členských štátov a skresľuje hospodársku súťaž medzi členskými štátmi v rozsahu, ktorý je v rozpore so spoločným záujmom (hlava 2 usmernení Spoločenstva z roku 2004).

(57) Komisia okrem toho pripomína, že v zmysle usmernení Spoločenstva z roku 2004 musí byť prípadná pomoc na investície v súlade s ustanoveniami Spoločenstva platnými pre sektor stavby lodí, t. j. nariadením (ES) č. 1540/98 ([23]). Je potrebné uviesť, že v článku 3 ods. 1 tohto nariadenia sa uvádza: „Prevádzková pomoc na stavbu a prestavbu lodí, nie však na opravu lodí, sa do 31. decembra 2000 môže považovať za zlučiteľnú so spoločným trhom pod podmienkou, že celková výška pomoci pridelenej na základne jednej zmluvy (vrátane ekvivalentu subvencií akejkoľvek pomoci poskytnutej lodiarovi alebo tretím osobám) nepresiahne, v ekvivalente subvencií, jednotnú maximálnu výšku vyjadrenú ako podiel zo zmluvnej hodnoty pred poskytnutím pomoci […]“. Vzhľadom na skutočnosť, že Taliansko nepredložilo žiadne informácie týkajúce sa skutočnosti, že celková výška všetkých druhov pomoci poskytnutej na základe určitej zmluvy nepresiahne, v ekvivalente subvencií, jednotnú maximálnu výšku vyjadrenú ako podiel zo zmluvnej hodnoty pred poskytnutím pomoci, je potrebné konštatovať, že pri opatrení nie sú dodržané ustanovenia článku 3 ods. 1.

(58) Okrem toho v zmysle ustanovení článku 3 ods. 4 nariadenia (ES) č. 1540/98: „Pomoc pri stavbe lodí a prestavbe lodí udelená štátom domácim alebo zahraničným lodiarom alebo tretím stranám vo forme úľav na úveroch sa môže považovať za kompatibilnú so spoločným trhom a nemusí spĺňať maximálnu výšku, ak je v súlade s rezolúciou Rady OECD z 3. augusta 1981 (o porozumení ohľadom vývozných úverov pre lode) alebo akejkoľvek inej dohode meniacej alebo nahradzujúcej tento dohovor“. Komisia má však k dispozícii informácie, ktoré naznačujú, že pomoc stanovená na základe zmenenej schémy, je v súlade s rezolúciou Rady OECD z 3. augusta 1981.

(59) V zmysle článku 6 nariadenia (ES) č. 1540/98 sa pomoc poskytnutá na modernizáciu existujúcich lodeníc určených na stavbu, prestavbu a opravu lodí môže považovať za zlučiteľnú so spoločným trhom až do maximálnej hrubej intenzity 10 %, ak je spojená s priemyselným uplatnením inovatívnych výrobkov a postupov, ktoré sú naozaj a úplne nové, ktoré v súčasnosti nepoužívajú iní prevádzkovatelia v sektore v rámci Európskej únie a ktoré sú vystavené riziku technického alebo priemyselného neúspechu. Každá pomoc sa okrem toho musí obmedziť na pokrytie nákladov spojených s investíciami a rozvojom priamo a výlučne spojenými s inovatívnou časťou projektu a jej výška a intenzita musia byť obmedzené na nevyhnutné minimum, pričom sa zohľadní stupeň rizika spojeného s projektom. Ako už bolo uvedené, skutočnosť, že podľa zmenenej schémy pomoci je pomoc určená pre „inovatívnu a vysoko technologickú dopravu“, neumožňuje bez vymedzenia takýchto technológií a príslušných nákladov posúdiť skutočný vplyv zavedenej zmeny. V dôsledku toho musí Komisia konštatovať, že ani zmenená schéma pomoci nie je v súlade s právnymi predpismi v oblasti stavby lodí.

(60) Na záver, výnimky stanovené v článku 92 ods. 3 písm. a) a c) sa nemôžu uplatniť, pretože vnútroštátne orgány musia zaručiť dodržiavanie právnych predpisov Spoločenstva v oblasti pomoci lodeniciam, od ktorých sa Komisia nemôže odchýliť. Keďže dodržiavanie právnych predpisov Spoločenstva zjavne predstavuje jednu z podmienok zlučiteľnosti danej pomoci, členský štát ho musí preukázať tým, že predloží všetky náležitosti, ktoré Komisii umožnia posúdiť, či sú splnené podmienky požadovanej výnimky.

([22]) Usmernenia o regionálnej štátnej pomoci na roky 2007 - 2013, Ú. v. EÚ C 54, 4.3.2006, s. 13.

([23]) Nariadenie Rady č. 1540/98 z 29.6.1998, ktorým sa ustanovujú nové pravidlá pomoci pre stavbu lodí – Ú. v. ES L 202 z 18.7.1998.

Závery

(61) Na záver, pôvodná schéma pomoci, ako sa uplatňovala v období rokov 1988 – 1996, je nezákonná a nezlučiteľná so spoločným trhom.

(62) Z toho vyplýva, že sumu pomoci na základe poskytnutia zálohových platieb (v celkovej výške 12 697 450 000 ITL), poskytnutú za zvýhodnených podmienok v zmysle ustanovení regionálneho zákona č. 11/1988, musia príjemcovia vrátiť v súlade s postupmi a ustanoveniami uvedenými v talianskych právnych predpisoch. Vzhľadom na skutočnosť, že v prípade finančného prenájmu nebola vyplatená žiadna dotácia, nie je potrebné nariadiť jej vrátenie.

(63) Pomoc, ktorá sa má vrátiť, zahŕňa úroky za obdobie od dátumu, ku ktorému bola pomoc daná príjemcom k dispozícii, po dátum jej vrátenia.

(64) Keďže Komisia nemohla priamo kvantifikovať prvok pomoci ani vyčísliť celkovú výšku pomoci, ktorú má vrátiť každý z príjemcov, talianske orgány musia stanoviť tieto prvky a oznámiť Komisii sumy, ktoré má vrátiť každý príjemca.

(65) Pokiaľ ide o schému pomoci zmenenú na základe zákona č. 9/1996, platnú od roku 1996, Komisia konštatuje, že od tohto roku nebola vyplatená žiadna pomoc, dospela však k záveru, že táto schéma predstavuje štátnu pomoc nezlučiteľnú so spoločným trhom. Vzhľadom na skutočnosť, že z tohto dôvodu nebola poskytnutá žiadna dotácia, nie je potrebné nariadiť jej vrátenie.

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Štátna pomoc vo forme pôžičiek a finančných prenájmov poskytovaných lodným podnikom na základe ustanovení zákona regiónu Sardínia č. 20 z 15. mája 1951, zmeneného a doplneného zákonom č. 11 zo 4. júna 1988, je nezlučiteľná so spoločným trhom.

Článok 2

1. Taliansko prijme všetky opatrenia potrebné na to, aby príjemcovia vrátili pomoc uvedenú v článku 1, ktorá im už bola nezákonne poskytnutá, a ktorá zodpovedá rozdielu medzi celkovou sumou, ktorú by príjemcovia zaplatili za úroky a dodatočné náklady za bežných trhových podmienok platných v deň poskytnutia pôžičiek, a celkovou výškou úrokov a dodatočných nákladov, ktorú príjemcovia v skutočnosti zaplatili.

2. Vrátenie sa uskutoční bezodkladne a v súlade s postupmi uvedenými vo vnútroštátnych právnych predpisoch pod podmienkou, že umožňujú okamžité a účinné vykonanie tohto rozhodnutia. Pomoc, ktorá sa má vrátiť, zahŕňa úroky, za obdobie od dátumu, ku ktorému bola pomoc príjemcom daná k dispozícii, po dátum jej vrátenia.

3. V prípade splátok pôžičiek, ktoré sú k dátumu oznámenia tohto rozhodnutia ešte neuhradené, Taliansko zabezpečí, aby ich dlžník vyrovnal za bežných trhových podmienok.

Článok 3

Schéma štátnej pomoci vo forme pôžičiek a finančných prenájmov, ustanovená v prospech lodných podnikov na základe zákona regiónu Sardínia č. 20 z 15. mája 1951, zmeneného a doplneného regionálnym zákonom č. 9 z roku 1996, je nezlučiteľná so spoločným trhom.

Článok 4

Taliansko zruší schému pomoci uvedenú v článku 1 a 3.

Článok 5

Taliansko oznámi Komisii do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia opatrenia prijaté na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím.

Článok 6

Toto rozhodnutie je určené Talianskej republike.

V Bruseli 10. júla 2007

Za Komisiu

Jacques BARROT

podpredseda